

Aalener Jahrbuch 1980

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Aalen und seine Bedeutung im Rahmen der Eisenbahngeschichte

Kurt Seidel

Erweiterte Fassung von Vorträgen anlässlich der Ausstellung „Pleuer und die Eisenbahn“ am 4. und 22. August 1978 in der Stadthalle in Aalen

„Die Eisenbahn ist zu einem Wahrzeichen des Zeitalters geworden, dessen Entwicklung sie von der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts an entscheidend beeinflusst hat. Mit der Einführung der Dampfkraft in Produktion und Verkehr wird die technische Revolution sichtbar, die die Lebensbedingungen von Grund auf umgestaltet, alte Lebensformen in Frage stellt und neue erzwingt. Noch ist dieser Prozeß in voller Entwicklung, aus immer neuen Energiequellen genährt. Wie die Maschine die Produktionskraft über ihre jahrhundertalte handwerkliche Beschränkung hinaus gesteigert und ihr andauernd neue Möglichkeiten erschlossen hat, so vermochte sie auch die Schranken des Verkehrs zu überwinden, indem sie Entfernungen zusehends verkürzte. Damit aber ist der Lebensbereich des Menschen so sehr erweitert worden, daß die Erde als eine einzige Werkstätte erscheint, in der jeder einzelne in immer stärkerem Maße von andern, jedes Volk in immer höherem Grade von den revolutionierenden Kräften neuer Erkenntnisse und ihrer Anwendung in der modernen Technik erfaßt wird“¹. Mit diesen treffenden Sätzen umreißt Hans Bauer den Sinn und den Wesenskern der Eisenbahngeschichte und deren Bedeutung im Ablauf des allgemeinen Entwicklungsprozesses in dem weit über die Grenzen der Eidgenossenschaft hinaus beispielhaften Werk „Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen“.

Auch in Württemberg bilden die Eisenbahnen einen wesentlichen Teil der Wirtschafts-, Technik- und Kulturgeschichte, vor allem, wenn wir den Zeitraum ihrer Selbständigkeit in den ersten 75 Jahren ihrer historischen Entwicklung betrachten. Die Zeit von 1845 bis 1920 war geprägt von Tatsachen, die in der Technik eine klare Gestaltungs- und Entwicklungslinie erkennen lassen und aus der föderalistisch bedingten Eigenständigkeit heraus interessante Querverbindungen zur internationalen Technikgeschichte deutlich machen.

Unser Thema stellt die Aufgabe, einen reichen Abschnitt württembergischer Eisenbahngeschichte bewußt auf den Raum Aalen zu beziehen. Diese thematische Reduktion hat keineswegs einschränkenden Charakter, sondern kann für sich in Anspruch nehmen, gewissermaßen als Modellfall zu dienen, mit dessen Hilfe eindrucksvoll württembergische Eisenbahngeschichte aufgezeigt werden kann. Wir laufen dabei keineswegs Gefahr, uns in nostalgischer oder gar kirchturmpolitischer Schwärmerei zu verlieren, denn der Blick auf die Entwicklung innerhalb und außerhalb der Grenzen

bleibt stets offen. In einem historischen Rückblick wollen wir den Versuch wagen, darüber Rechenschaft zu geben, welche Stellung der Stadt Aalen und ihrem unmittelbaren Umland im Rahmen dieser Entwicklung zukommen konnte. Schließlich ist der Anschluß an das völkerverbindende Band der Schienenwege der Stadt Aalen zum Schicksal geworden. Ihre weitere Geschichte wurde nämlich merklich von der Eisenbahn geprägt.

Frühe industrielle Aktivitäten

Mit allen süddeutschen Reichsstädten teilte auch Aalen das Schicksal, auf Grund der Bestimmungen des Friedens von Lunéville Opfer der Mediatisierung geworden zu sein. Das hatte am Aalener Beispiel zur Folge, daß die Reichsstadt mit ihrem Territorium kurzerhand vom Herzogtum Württemberg annektiert wurde. Fortan mußte sich die entmachtete Stadt damit begnügen, die bescheidene Rolle einer Provinzstadt in „Neuwürttemberg“ zu spielen, der das Einleben in die neue „Ordnung“ nicht immer leicht fiel. Wenn auch jener gewaltsame Anschluß an Württemberg, das sich als Rheinbundstaat bester französischer Gunst erfreuen durfte, ausgesprochen demütigende Züge trug, so war doch, auf die Dauer gesehen, jene politische Flurbereinigung des napoleonischen Zeitalters eine positive Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung, die tatsächlich erst durch diese obrigkeitlichen Verordnungen, die wir heute unter dem nicht immer geschätzten Wort „Gebietsreform“ kennen, möglich wurde. Als unmittelbare Anrainergemeinden waren die vormals fürstpropstlich ellwangischen Dörfer Wasseralfingen und Unterkochen zum neugebildeten Oberamt Aalen gestoßen und mit ihnen beachtliche Montanbetriebe, typische Schöpfungen des Merkantilismus jener mächtigen und einflußreichen geistlichen Landesherren. Die „Eisenschmelze“ in Wasseralfingen, die zur Verhüttung der am nahen Brauenberg gewonnenen Doggererze aus dem Brauen Jura diente, wurde ab 1811 unter dem tatkräftigen Hüttenverwalter Wilhelm Faber du Faur als das Königlich Württembergische Hüttenwerk ausgebaut und somit zu einem bedeutenden industriellen „Etablissement“, wie man damals stolz zu sagen pflegte.

Zwischen diesen vormals ellwangischen Gebietsteilen und den altwürttembergischen um Königsbronn und Heidenheim, die gleichermaßen eisenverarbeitende Produktionsstätten aufweisen konnten, wurde die jahrhundertealte Konkurrenz beseitigt und fortan der bessere Weg der Kooperation beschritten, dem ein systematischer Ausbau folgen konnte.

Um 1830 wurde den beiden englischen Mechanikern Richard Holmes aus Newcastle und John Rowlandson auf die Fürsprache des Fabrikanten Meebold in Heidenheim der ehemalige Drahtzug in Unterkochen als Produktionsstätte zur Verfügung gestellt². Beide haben sich um die Einführung der maschinellen Spitzenfabrikation in

Württemberg verdient gemacht. Sie haben eine stationäre Dampfmaschine in ihren Werkstatträumen aufstellen lassen, die ihnen bei ihrer Produktion wertvolle Dienste leistete und sicherlich als die erste Maschine dieser Art im Raume Aalen betrachtet werden kann.

Lange Zeit, bevor die Frage der Eisenbahn in Aalen spruchreif geworden war, wurde der Name der Firma Holmes & Rowlandson in der Öffentlichkeit bekannt. Als die am 18. November 1833 gegründete „Königlich Privilegierte Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft“, deren Aufgabe die Herstellung und der Betrieb einer die beiden Nachbarstädte Nürnberg und Fürth verbindenden Eisenbahn sein sollte, daranging, eine Lokomotive zu bestellen, kam auch aus Unterkochen eine ernstgemeinte Offerte. Im ersten Geschäftsbericht dieser Eisenbahngesellschaft wird über diese Tatsache sehr genau und ausführlich berichtet. Es heißt dort wörtlich: „Die Herren Holmes und Rowlandson in Unterkochen bei Aalen, welche eine Dampfmaschine besitzen, machen sich verbindlich, einen Dampfwagen, wie solcher für unsere Bahn erforderlich ist, à 4500,- Fl. zu liefern, mit der Garantie, daß er bei dreimonatlichem Gebrauch keiner Reparatur bedürfe, dem besten englischen Dampfwagen gleichkomme und nicht mehr Brennmaterial als dieser erfordere“³.

Trotz dieses Angebotes erhielt der damals schon international bekannte englische Lokomotivkonstrukteur und -produzent Robert Stephenson aus Newcastle auf sein wesentlich höheres Angebot von £ 850,- mit seiner Lokomotive „DER ADLER“ den Zuschlag. Dieser „Dampfwagen“ wurde unter der Fabriknummer 118 um den Preis von 13930 fl. 2 kr. geliefert, was dem Umrechnungswert einschließlich Kosten entsprechen dürfte⁴. Sicherlich hatte der gute Ruf der Firma aus Newcastle, die um jene Zeit bereits gute Erfahrungen im Bau von Lokomotiven besaß, den Ausschlag gegeben. Ist es reiner Zufall, daß Richard Holmes ebenfalls aus Newcastle stammte oder war dieser etwa schon bei Stephenson beschäftigt?

Trotz der gewährten Vergünstigungen wollten die beiden Engländer nicht im Lande bleiben. Der „Rechenschaftsbericht an die Gesellschaft für Beförderung der Gewerbe“ berichtet darüber, daß Richard Holmes im Jahre 1837 nach Sachsen auswanderte, wo er wesentlich bessere Voraussetzungen und Produktionsbedingungen als in Württemberg vorfand⁵.

Das Ringen um die Linienführung

In jener Zeit tauchten in Württemberg die ersten Pläne für den Bau von Eisenbahnen auf. Allerdings dauerte es noch einige Jahre, bis deren Verwirklichung möglich war. Diese zeitliche Verzögerung war aber von keinem großen Schaden, eher noch ein Vor-

Übersichtskarte über das Eisenbahn-Schienennetz



teil⁶. Ausgangspunkt konkreter Planungen war das „Sanktions-Reskript“ vom 3. April 1843⁷.

Die eigentliche Ursache dafür, daß die Anrainer der Täler von Rems, Kocher und Brenz bei den ersten Planungen offensichtlich benachteiligt wurden, ist darin zu suchen, daß Württemberg konsequent den Weg über Ulm anstreben wollte, weil dort nach seiner Meinung der geeignetste Übergang nach Bayern möglich gewesen wäre. Die Alternative, Ulm von Stuttgart aus über Schorndorf, Schwäbisch Gmünd, Aalen, Heidenheim, Giengen an der Brenz und Sontheim zu erreichen, mußte von vornherein ausscheiden, solange der nähere Weg über Esslingen, Plochingen, Göppingen, Geislingen und die Alb nach Ulm als die bessere Lösung angeboten und dafür eine eifrige Agitation betrieben wurde. Dabei wurde bewußt ein für damalige Zeiten mit beachtlichen Geländeschwierigkeiten verbundener Albaufstieg von Geislingen aus und ein ähnlich schwerer Abstieg in Richtung Ulm und die Donauniederung in Kauf genommen. Die einstige Reichsstadt Ulm gehörte nach ihrer Mediatisierung sieben Jahre zu Bayern und war dabei nicht schlecht gefahren. Im Vertrag von Compiègne vom Jahre 1810 wurde sie aber (in ursächlichem Zusammenhang mit der Verheiratung der Königstochter Katharina von Württemberg mit Napoleons Bruder Jérôme Bonaparte mit vielen anderen Gebietsteilen, die bisher zu Bayern zählten) zu Württemberg geschlagen. Die einstige mächtige Reichsstadt war naturgemäß bestrebt, den schmerzlichen Verlust ihrer früheren Bedeutung gegenüber Württemberg durch wirtschaftliche Vorteile sich nutzbar zu machen und diese Wünsche auch mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln durchzusetzen. Eine derartige passende Chance bildete zweifellos die im ersten Stadium der Vorplanung befindliche Eisenbahn. In diesem Zusammenhang verstehen wir auch sehr wohl die Entstehung einer sehr einflußreichen Interessenvertretung, die unter der Bezeichnung „Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft“ bekannt wurde⁸.

Württemberg war aus rein politischen und machtbefindenden Gründen in jeder Hinsicht bestrebt, die annektierten Landstriche in Oberschwaben mit Hilfe des neuen Verkehrsmittels Eisenbahn enger an seine Stammlande zu ketten. Dazu bedurfte es eines möglichst kurzen Weges über Ulm zum Bodensee. Dem Anrainer im Osten, dem Königreich Bayern, wäre natürlich der Weg von Bruchsal über Stuttgart und von hier weiter in Richtung Nördlingen wesentlich lieber gewesen. An einer derartigen verhältnismäßig kurzen Transitstrecke durch württembergisches Territorium konnte aber aus den vorerwähnten Gründen wiederum Württemberg kein großes Interesse haben. So und nicht anders ist es zu dieser bekannten Entscheidung einer „Überquerung der Alp“ gekommen.

Für die spätere Verwirklichung der Eisenbahnen im Raume der Ostalb waren selbstverständlich die intensiven Trassenstudien von Wert, die für beide Alternativen vorgenommen wurden. Der frühere Generalmajor Seeger und Oberbaurat Bühler hatten sich dieser Aufgabe, solche Trassenstudien in umfangreichem Maße vorzunehmen,

mit großem Fleiß unterzogen. Es spricht für die Gewissenhaftigkeit und Akribie der verantwortlichen Stellen in Stuttgart, daß zu der genauen Überprüfung der Vorstudien noch auswärtige Gutachter von Rang und Namen beigezogen wurden. Der erste von ihnen war Alois von Negrelli, der von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Wien kam. Ihm ging ein ausgezeichneter Ruf als Fachmann voraus. Negrelli setzte sich ausführlich mit den vorliegenden Planungsentwürfen auseinander und entledigte sich im Falle der Streckenführung über Schwäbisch Gmünd, Aalen, Heidenheim und Sontheim an der Brenz folgendermaßen: „In Erwägung, daß die Bahnlinie durch das Filstal gegen zwölf Stunden kürzer als die Linie durch das Remstal nach Ulm wird, daß die Filstalbahn immer im Inlande bleibt, während eine bedeutende Strecke der Remstal – Ulmer Bahn durch fremdes Gebiet gezogen werden müßte⁹; daß die Remstal – Ulmer Bahn ungeachtet ihrer größeren Länge keine günstigeren Niveaueverhältnisse darbietet, daß weitaus den größeren Teil der an der Filsbahn vorkommenden Schwierigkeiten begegnet, während der schwierige Eingang in das Remstal nur erzwungen werden konnte, so finde ich mich in Ansehung der überwiegenden Vorteile, die sie darbietet, mich bewogen, mit aller Bestimmtheit auf die Annahme der Bahntrasse durch das Filstal und über die Alb anzutragen“¹⁰. Er war, wie es an anderer Stelle treffend hieß, „aus Gründen nicht technischer Natur von den Vorzügen der Filstalbahn überzeugt“, was allerdings seinen sonstigen fachlichen Leistungen keinen Abbruch tun soll¹¹. Resultat dieser intensiven Vorarbeiten war das am 3. April 1843 verabschiedete „Sanktions-Reskript auf die Beschlüsse der Ständeversammlung zu dem Entwurf des Eisenbahngesetzes“¹².

Daß die Agitation für die Berücksichtigung des Rems- und Brenztales mit aller Macht geführt wurde, geht allein schon aus der Tatsache hervor, daß zum Beispiel, wie wir der Zeitung in Ellwangen entnehmen können, anfangs 1842 eine öffentliche Einladung für Interessenten ergangen ist, die folgenden Wortlaut hatte: „Einladung. Sonntag, den 6. Februar 1842, nachmittags 1 Uhr, findet in der Harmonie in Aalen eine Zusammenkunft von mehreren Beamten, Kaufleuten und Fabrikanten aus Heidenheim und Gmünd statt, um über die Richtung der in Württemberg anzulegenden Eisenbahn zu beraten. Es wird sehr gewünscht, daß an dieser Versammlung auch Ellwangen sich beteiligt“¹³.

Das vorher erwähnte Sanktions-Reskript wies ausdrücklich auf die Beiziehung eines weiteren bewährten Fachmannes aus dem Ausland hin. Erkundigungen in Expertenkreisen ließen schließlich die Wahl auf Professor Charles Vignoles fallen, der als Zivilingenieur in London wirkte und der ebenfalls einen ausgezeichneten Ruf als Eisenbahnfachmann genoß. Er sollte in ähnlicher Weise, wie schon von Alois von Negrelli praktiziert, die ganzen Vorplanungen nochmals überprüfen und sein kritisches Urteil darüber fällen.

Mit der Bildung der „Eisenbahn-Kommission“ am 15. Juni 1843 wurde ein verantwortliches Gremium geschaffen. Zu diesem Kreis wurde noch ein Fachmann gewon-

nen, dem in Fachkreisen ein guter internationaler Ruf bescheinigt wurde. Es war dies der aus Wien kommende gebürtige Württemberger Karl Etzel, der Sohn des bekannten Straßenbauers, von dem u. a. auch die Neue Weinsteige von Stuttgart nach Degerloch erbaut wurde. Karl Etzel, dessen unvergeßliches Bauwerk der aus dem Jahre 1853 stammende Enzviadukt bei Bietigheim ist, begab sich nach dieser im Zusammenhang mit dem Bau der Westbahn von Bietigheim nach Bruchsal mit Bravour gelösten Aufgabe in die Schweiz und nach Österreich. Heute noch zeugen von seiner Leistungskraft markante Bauwerke bei der Schweizer Zentralbahn, wie die alte Hauenstein-Linie zwischen Basel und Olten, oder in Österreich die Krönung seines Schaffens, die Brennerbahn.

Die Eisenbahn-Kommission bekam die Aufgabe, für den bevorstehenden Bahnbau verbindliche Normalien zu erstellen. So wurde in diesem Zusammenhang u. a. festgelegt, daß die Kurvenradien den Wert von 286,5 m nicht unterschreiten durften. Dieser seltsame Wert rührt daher, daß es sich dabei um eine Umrechnung von dem damals noch landesüblichen und verbindlichen Maß von württembergischen Fuß handelte. Bei Gebirgsstrecken sollte der Steigungswert von 1:45 nicht überschritten werden, während bei Bahnen mit normalen Betriebsbedingungen dieser nicht mehr als 1:100 betragen sollte. Zu jeder Projektbearbeitung war ein genauer Kostenvoranschlag Voraussetzung. Auch sollte auf die kritische Abwägung und Gegenüberstellung von Konkurrenzprojekten ganz besonderer Wert gelegt werden. Sie objektiv und unparteiisch zu beurteilen, war die vordringliche Aufgabe der Eisenbahn-Kommission. Jener Aufgabenstellung verdanken wir auch, daß damals schon ausführlich die verschiedenen Varianten, darunter auch die Remsbahn, in allen Einzelheiten kritisch überprüft wurden, was natürlich für den späteren Bahnbau, also die praktische Verwirklichung der Pläne, von ganz besonderem Werte war¹⁴.

Das entscheidende Eisenbahn-Gesetz vom 18. April 1843 entschied, daß der Eisenbahnbau ausschließlich Sache des Staates sein solle. Damit war das Staatsbahnprinzip grundsätzlich vorgeschrieben und somit Vorsorge getroffen, daß keine eigensüchtigen Spekulanten in das für sie zweifellos lockende Eisenbahngeschäft einsteigen konnten. Das Resultat der Überprüfung der Vorarbeiten durch Charles Vignoles hatte die Eisenbahn-Kommission bitter enttäuscht. Die angefertigte Expertise füllte wohl mehrere Bände mit 439 Punkten, aber im Gegensatz zu Negrelli nicht völlig korrekt im Sinne und im Wortlaut der nun einmal gestellten Aufgabe. In einzelnen Fällen wich der Experte sogar von seinen eigenen Lehrsätzen ab. Obwohl der Streckenbau bereits Gesetzeskraft erlangt hatte, behandelte Vignoles wiederum die Rems-Kocher-Brenz-Variante von Stuttgart nach Ulm. Die mit großer Spannung erwartete Abgabe des Gutachtens, das eigentlich nur einen zeitlichen Aufschub verursacht hatte, brachte deshalb eine sichtliche Enttäuschung. Man mußte beim näheren Studium der Expertise bedauerlicherweise feststellen, daß der Fachmann mit internationalem Ruf seiner Aufgabe nicht gerecht geworden war. Als logische Konsequenz aus dieser Erfahrung ent-

sprang auch der einstimmige Entschluß, ihm weiterhin keine Gutachteraufträge mehr zu erteilen.

Als weiterer Gutachter wurde nun, von der Kaiser-Ferdinands-Nord-Bahn in Wien kommend, Ludwig Klein nach Stuttgart berufen. Diesem Praktiker ging ein ausgezeichnete fachlicher Ruf voraus. Er war bereits mit guten Erfahrungen ausgestattet. Er hatte bei dem bekannten österreichischen Ingenieur Franz Josef Gerstner gelernt, von dem die Pferdebahn Linz–Budweis, die erste Bahn auf dem europäischen Kontinent, stammte. Mit Gerstner zusammen war er auch bei der Anlage der ersten russischen Eisenbahn beteiligt, die von Leningrad nach Zarskoje Selo, dem heutigen Puschkin, führte und die die seltsame und einmalige Spurweite von 1820 mm aufzuweisen hatte¹⁵. Mit Ludwig Klein hatte man in Stuttgart einen sehr guten Griff getan, denn von seinen vielen Studienreisen, vor allem nach den Vereinigten Staaten von Amerika, hatte er sehr wertvolle Anregungen mitgebracht. Diese Erfahrungen führten schließlich zur Einführung der amerikanischen Lokomotiv- und Wagnenbilder in Württemberg. Außerdem stammte von Klein auch die Konstruktion eines Funkenfängers.

Der Bau der Remsbahn

Für den Aalener Raum kam mit dem Gesetz (A) vom 17. November 1858 endlich eine Entscheidung, die nicht nur hier, sondern auch in Schwäbisch Gmünd und Schorndorf mit großem Beifall aufgenommen wurde. Dieses Gesetz, das die Einleitung zur zweiten Bauperiode der württembergischen Staatseisenbahnen bedeutete, sah folgendes Bauprogramm vor:

1. Eine Bahnverbindung von Heilbronn, dem Endpunkt der Nordbahn aus, über Öhringen und Schwäbisch Hall nach Crailsheim;
2. von Crailsheim in südlicher Richtung über Heidenheim zur Ostbahn;
3. von Heilbronn an die badische Grenze gegen Neckarelz;
4. als Fortsetzung der oberen Neckarbahn von Reutlingen nach Rottenburg und sodann durch das Flußgebiet des oberen Neckars über Rottweil gegen die Landesgrenze;
5. im Anschluß an die Ostbahn vom Filstal oder von Cannstatt aus in nördlicher Richtung über Schwäbisch Gmünd und Aalen gegen Nördlingen¹⁶.

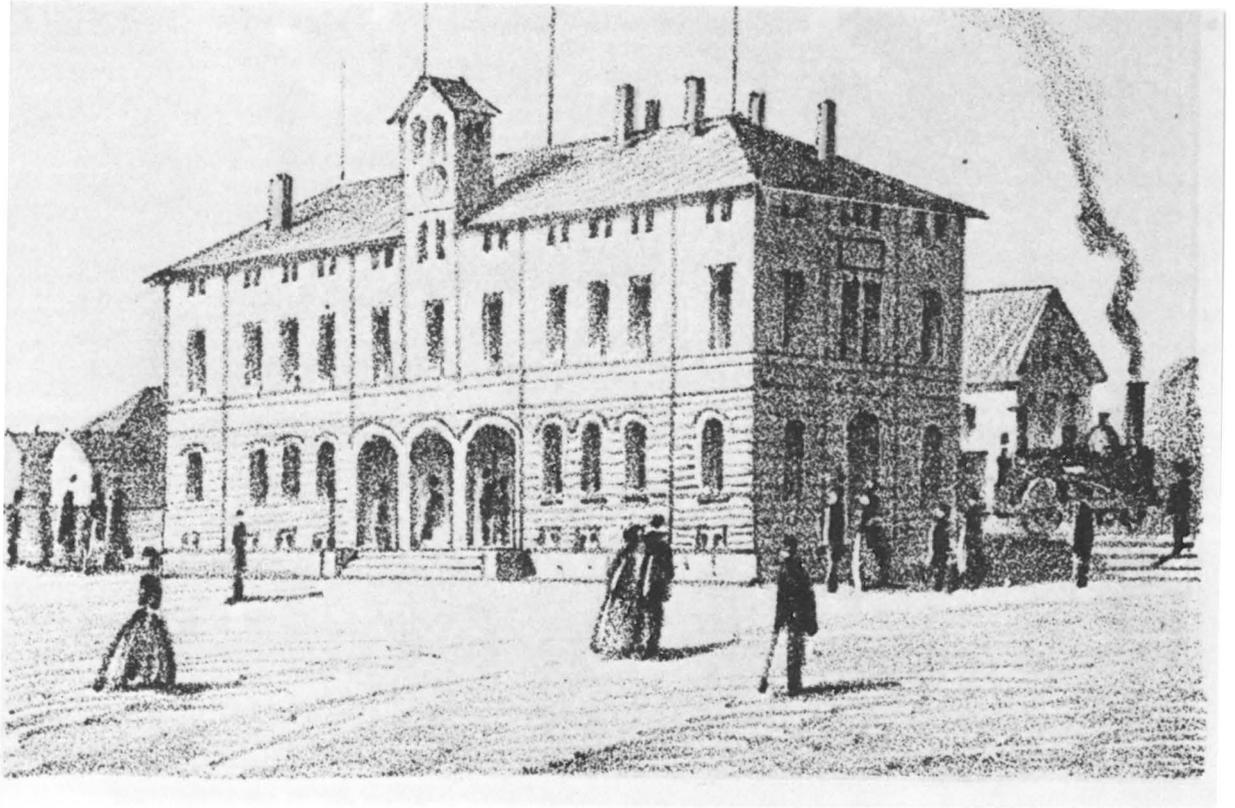
Zur Bearbeitung dieser Bauvorhaben wurde ein zusätzlicher Oberingenieur erforderlich. Der Vorschlag fiel auf Georg Morlok, der bereits im Eisenbahnbau unter Eitzel und Knoll tätig war und dort die Stellung eines Bauinspektors innehatte, vor allem bei der Ausführung der Bahnhöfe Göppingen und Geislingen¹⁷. Morlok wurde mit dem Bau der Remsbahn, die als letztgenannte in der Neubauliste zuerst in Angriff genommen wurde, beauftragt und gleichzeitig mit dieser lockenden Aufgabe zum Baurat er-

nannt. Das hatte zur Folge, daß er als Mitglied in die Eisenbahn-Kommission übernommen wurde. Morlok war im Aalener Raum durchaus kein Unbekannter mehr, denn in den Jahren von 1854 bis 1858 war er bereits zur Amtszeit des Bergrates Erhardt damit betraut, das neue Walzwerk in Wasseralfingen zu erbauen, wobei modernste Gesichtspunkte nach dem neuesten Stande der Technik berücksichtigt werden mußten. Er hatte sich vor dieser umfangreichen Aufgabe bei ähnlichen Einrichtungen am Rhein und an der Ruhr umsehen können. Die dabei gelernten Erfahrungen und Erkenntnisse konnte er somit in Wasseralfingen sinnvoll und zweckentsprechend verwerten. Wie wir noch sehen werden, hat sich dieser tüchtige Ingenieur in der Ostalblandschaft wohlgeföhlt.

Die Bauzeit der Remsbahn erstreckte sich, was die erste Sektion von Cannstatt bis Wasseralfingen betrifft, auf die Jahre von 1858 bis 1861. Nicht umsonst hatten die Planer Wasseralfingen als den Endpunkt des ersten Abschnittes bestimmt. Diese wichtige industrielle Produktionsstätte benötigte unbedingt einen Bahnanschluß. Auf die Dauer war es dem Werk nicht zuzumuten, als beachtlicher Zulieferer von Radsätzen für die Eisenbahn, nicht nur in Württemberg, weiterhin ohne Bahnanschluß zu sein. Wir wissen z. B. aus zeitgenössischen Quellen, daß noch unmittelbar vor der Eröffnung der Remsbahn die beiden in Wasseralfingen hergestellten Brunnenschalen für den Stuttgarter Schloßplatz als schwieriger und sehr kostspieliger Spezialtransport mit „Pferdekraft“ nach Stuttgart befördert werden mußten. Solchen schwierigen Transportproblemen konnte erst die Eisenbahn wirksam abhelfen.

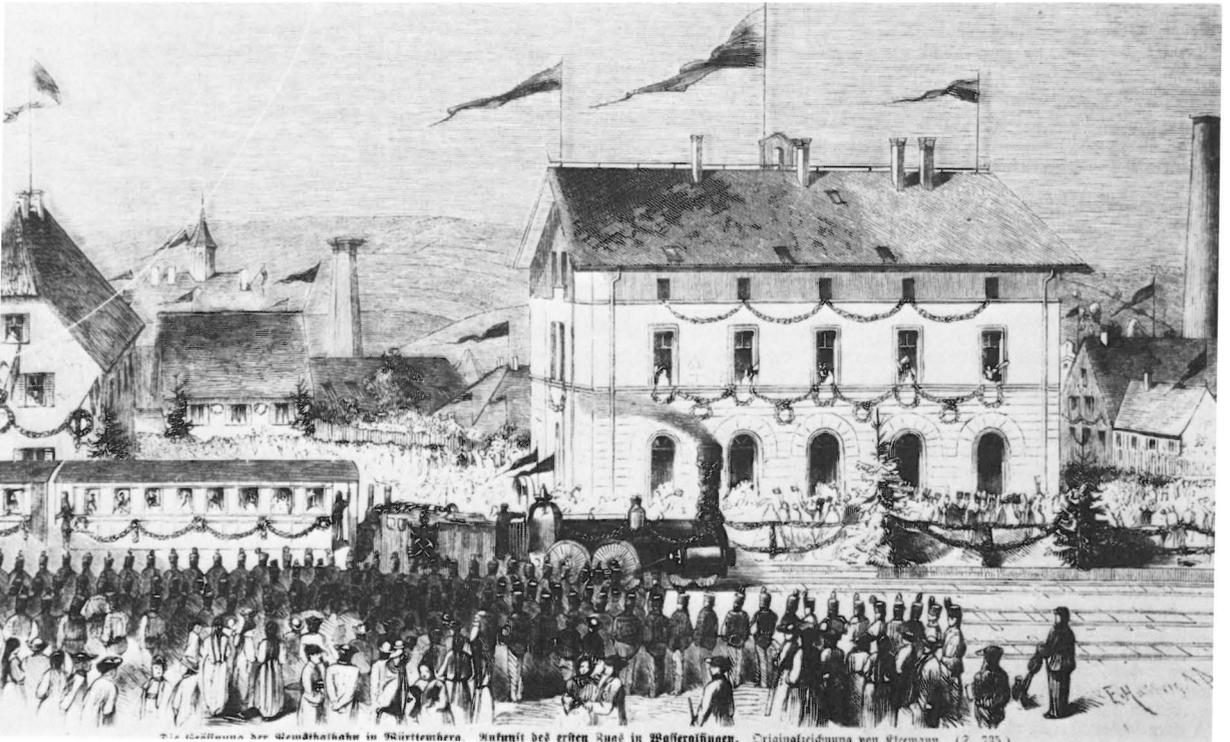
Technischer Referent für den Bau der Remsbahn wurde nun Baurat Georg Morlok. Die detaillierte Bearbeitung des Bahnbaues bis Wasseralfingen einschließlich des Geleises, das mit Hilfe einer Spitzkehre von der Station Wasseralfingen in das Hüttenwerk führen sollte, wurde in einzelne Baulose eingeteilt und fünf Bauämtern, deren jedes von einem Bauinspektor geleitet wurde, übertragen, nämlich 1. Bauamt Waiblingen mit Bauinspektor Laissle, 2. Bauamt Schorndorf mit Bauinspektor Mörike, 3. Bauamt Gmünd mit Bauinspektor Necker, 4. Bauamt Aalen mit Bauinspektor Hoch-eisen, 5. Hochbauamt Waiblingen mit Bauinspektor Lang¹⁸.

Die detaillierten Pläne wurden in rascher Folge und in kürzester Zeit fertiggestellt. Wie Morlok selbst in seinen Aufzeichnungen zu berichten weiß, konnten trotz lang andauernder Regenzeit die Bauarbeiten so frühzeitig vollendet werden, daß am 18. Juli 1861 die feierliche Einweihung vollzogen werden konnte. Der Festzug mit der Lokomotive der Klasse D mit dem Namen „NÖRDLINGEN“, die erst ein Jahr zuvor unter der Fabriknummer 524 die Esslinger Maschinenfabrik von Emil Kessler verlassen hatte und zur Bauart 2'B-n2 zählte, wurde auf der ganzen Strecke von Stuttgart bis Wasseralfingen mit großem Beifall aufgenommen. Es war ein großes Fest für alle Anrainergemeinden. Die zeitgenössischen Berichte aus den Lokalzeitungen, nicht nur in Aalen, sondern auch in Schwäbisch Gmünd, Schorndorf und Waiblingen wissen alles in interessanten Beiträgen zu schildern bis hin zu den Trinksprüchen, die auf die



38 *Der Bahnhof der Stadt Aalen (um 1870)*

39 *Die Ankunft des ersten Eisenbahnzuges im Bahnhof Wasseralfingen am 18. Juli 1861*



Die Station der Eisenbahn in Wasseralfingen. Ankunft des ersten Zuges in Wasseralfingen. Originalzeichnung von Steinhilber. (Z. 725.)

Förderer und die Konstrukteure des Bahnbaues dargebracht wurden. In diesem Zusammenhang lohnt es sich, auf die alten Baulichkeiten des Bahnhofes Aalen hinzuweisen, wie diese immerhin noch bis zum großzügigen Umbau des Jahres 1903 bestanden haben. Morlok selbst schildert diese in seinem Buch über die württembergischen Staatseisenbahnen. Es heißt dort unter dem Stichwort „Bahnhof Aalen“: „Derselbe hat 860 m Länge und 240 m größte Breite und sind erstellt: Ein Verwaltungsgebäude 37,8 m lang, 12,03 m breit, ein Güterschuppen, eine Lokomotivremise, eine Wagenremise“¹⁹.

Die Bauzeit der zweiten Sektion der Remsbahn von Wasseralfingen nach Nördlingen, also über die Landesgrenze hinaus, erstreckte sich von 1860 bis 1863. Auch hier war, wie bei der ersten Sektion, als technischer Referent Baurat Morlok tätig. Die administrative Unterteilung in Bauämter gestaltete sich wie folgt: 1. Bauamt Lauchheim mit Bauinspektor Knoll, 2. Bauamt Bopfingen mit Bauinspektor Schuster, 3. Hochbauamt Aalen mit Bauinspektor Lang²⁰.

Wie bei der ersten Sektion konnte auch hier auf die intensiven Vorarbeiten der Herren Etzel, Klein und Knoll zurückgegriffen werden. Damit können wir uns bei der Remsbahn rühmen, eine Bahn zu haben, deren Trassierung und Vorplanung auf den großen schweizerischen und österreichischen Eisenbahnbauer Karl Etzel zurückgeführt werden kann.

Interessant in diesem Zusammenhang ist die Tatsache, daß für die Streckenführung zwei Varianten zur Debatte standen, worüber Morlok ausführlich berichtet: „In Fortsetzung der Projektierung konnte von Westhausen ab das Jagsttal benützt, über Zöbingen in das Sechtatal und an die bayerische Grenze oder über Lauchheim und jenseits dieses Städtchens durch einen Tunnel beim Bildwasen in das Egertal und nach Nördlingen gelangt werden. Eingehende Bearbeitung hat ergeben, daß die Richtung über Zöbingen um 8100 wü Fuß (= 2320,65 m) und um 361 000 Mark teurer wäre als über Lauchheim. Und so wurde nach Wertschätzung der lokalen Verhältnisse sowie nach Einrechnung der eventuellen Betriebsergebnisse die Richtung Wasseralfingen – Lauchheim – Bopfingen – Nördlingen für die Ausführung gewählt“²¹.

Der Tunnel am Bildwasen bei Röttingen wurde auf 2000 wü Fuß (= 573 m) verlängert und durch diese Maßnahme konnten auch im Streckenabschnitt zwischen Lauchheim und Bopfingen der Steigungswert von 1:100 und die üblichen, durch die offiziellen Normalien festgelegten Krümmungsradien eingehalten werden. Mit der Verlängerung nach Nördlingen im Zusammenhang stand auch der zwischen den Königreichen Bayern und Württemberg geschlossene Staatsvertrag vom 12. Januar 1861, der als Zugeständnis eines Anschlusses in Nördlingen Württemberg eine Bausperre von insgesamt 12 Jahren aufbürdete. Es heißt in § 37 dieses Vertragstextes, daß dem württembergischen Vertragspartner zur Bedingung gemacht wird, „innerhalb eines Zeitraumes von 12 Jahren, vom Tage der Eröffnung der Cannstatt-Nördlinger Bahn an, keine Schienenverbindung zwischen dieser und der Cannstatt-Ulmer Bahn herzustellen oder her-

stellen zu lassen, durch welche die württembergische Bahnlinie von Nördlingen bis Friedrichshafen kürzer würde als die bayerische Linie von Nördlingen nach Lindau²². Diese Sperrfrist lief also vom 3. Oktober 1863, dem Zeitpunkt der Eröffnung der Strecke Wasseralfingen–Nördlingen, bis zum 2. Oktober 1875. In dieser Zwischenzeit hatte Bayern ausreichend Gelegenheit, durch flankierende Streckenbauten diese Gefahr auszuschalten und somit den Verkehr von Nördlingen an den Bodensee im eigenen Territorium zu behalten.

Die Leistung von Baurat Georg Morlok beim Bau der Remsbahn wurde gebührend zur Kenntnis genommen. Es kam sogar so weit, daß die beim Bau der beiden Sektionen der Remsbahn angewandten Richtlinien und Methoden allen mit weiteren Streckenbauten betrauten Bauämtern im Lande zur Nachahmung empfohlen und schließlich sogar zur verbindlichen Norm erhoben wurden.

Morlok wurde für seine bauliche Leistung mit dem Kreuz des württembergischen Friedrichsordens ausgezeichnet. In der Zwischenzeit wurde dann mit dem Bau der Brenzbahn begonnen, deren Teilstrecke von Aalen nach Heidenheim von der eben erwähnten „Brenzbahnklausel“ nicht betroffen war. In der Zwischenzeit betätigte sich Baurat Morlok außerhalb seines dienstlichen Auftrages mit dem Bau der katholischen St.-Marien-Kirche in dem Zwickel zwischen Rems- und Brenzbahn in Aalen²³. Bei diesem Bau ist es nicht allein geblieben, denn bald folgten weitere katholische Pfarrkirchen im Aalener Raum, so in Lauchheim, Dalkingen und Pommertsweiler²⁴. Man muß staunen, wozu der in jenen Jahren restlos in Anspruch genommene Eisenbahnbauer noch Zeit hatte und außerdem wegen dieser Nebentätigkeit von seinem Arbeitgeber nicht gerügt und beanstandet wurde.

Die Eisenbahn-Reparaturwerkstätte in Aalen

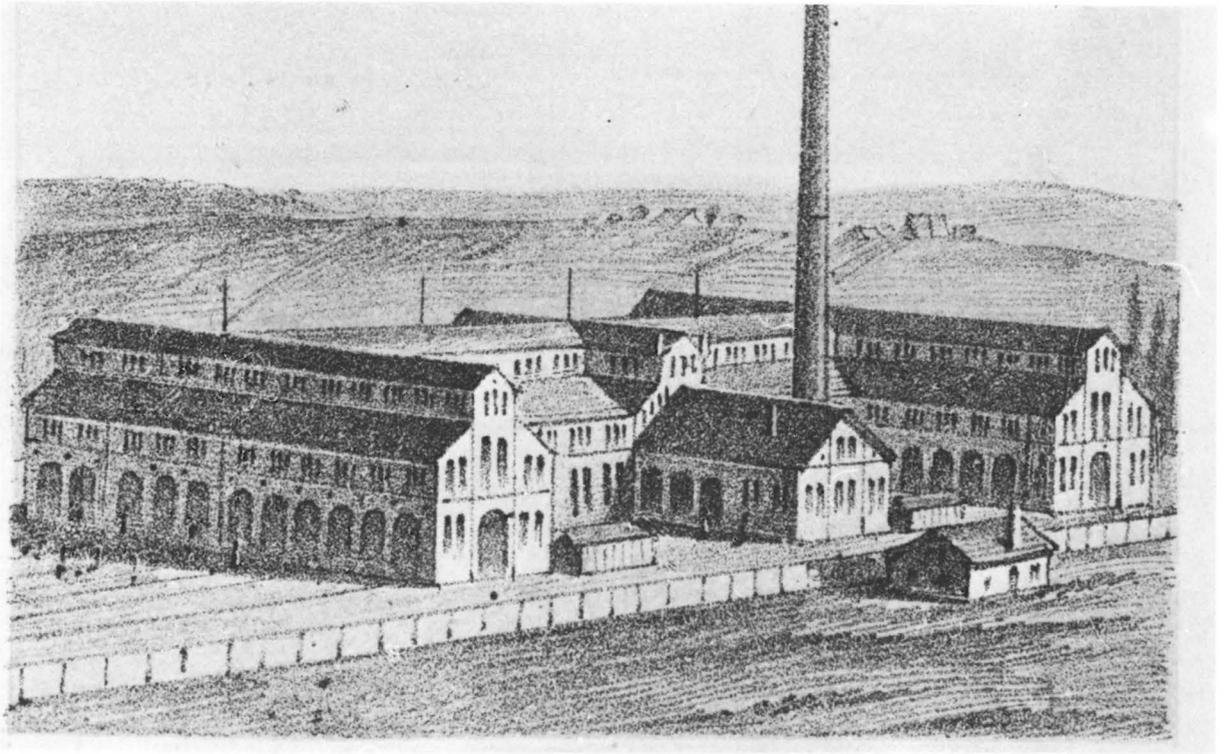
Am 28. April 1863 hatten Oberbaurat Ludwig Klein und Baurat Georg Morlok die Errichtung einer „Reparatur-Werkstätte“ für Lokomotiven und Wagen in Aalen vor der Eisenbahn-Kommission eingehend begründet und dafür entsprechende Pläne und Kostenvoranschläge eingereicht. Zwecks Mittelbewilligung wurden die Unterlagen dem Finanzministerium weitergereicht. Da aber in den Gesetzesgrundlagen vom 17. November 1858 eine Reparaturwerkstätte in Aalen nicht ausdrücklich vorgesehen war, entschloß sich das Finanzministerium angesichts der großen Dringlichkeit unter Zurückstellung der Verabschiedung durch die Kammer die Genehmigung des Monarchen zur Durchführung des Vorhabens unmittelbar zu erwirken. Das „Anbringen des Finanzministers an den König“ vom 20. Juni 1863 hatte folgenden Wortlaut: „Infolge der Eröffnung der Remsbahn ist die Tätigkeit der Reparatur-Werkstätte in Esslingen in einem Maße in Anspruch genommen, daß dieselbe dem Bedürfnis nicht mehr zu entsprechen vermag und auf eine Erweiterung der dortigen Lokale Bedacht

genommen, überdies aber auf einer der Stationen der Remsbahn eine Filial-Werkstätte . . . errichtet werden müßte, wenn nicht auf anderem Wege dem vorliegenden Bedürfnis abgeholfen werden könnte. Außer der Remsbahn von 20 Stunden Länge kommen in Betracht die Strecke Wasseralfingen–Nördlingen mit 10, Goldshöfe–Crailsheim–Ansbach mit 20, Crailsheim–Mergentheim mit 18, Aalen–Ulm mit 20 Stunden Länge, welche teils in Ausführung begriffen sind, teils in nicht ferner Zeit erstellt werden sollen. Diese Bahnen mit einer Länge von 88 Stunden bilden einen Komplex, welcher nahezu eine Gesamtausdehnung erhält, wie sie gegenwärtig dem Maschinenerhaltungsbezirk Esslingen zukommt. Aber auch im Hinblick auf die beschränkten Räumlichkeiten der Wagenwerkstätte Heilbronn, deren Vergrößerung an ihrer gegenwärtigen Stelle nicht wohl tunlich ist und bei welcher wegen der Unzulänglichkeit der Gasse die Arbeit sehr erschwert und das erforderliche Material jeglicher Witterung ausgesetzt und beschädigt wird, so daß die Verweisung eines Teils der dieser Werkstätte obliegenden Arbeiten an einen anderen Ort sich nicht länger umgehen läßt, erscheint die Herstellung einer dritten Maschinen-Werkstätte für Lokomotiven und Wagen von der Ausdehnung der in Esslingen bestehenden als dringendes Bedürfnis für einen ungestörten Eisenbahnbetrieb und für die Erhaltung des Betriebsmaterials. Der geeignetste Ort für die Werkstätte wäre die Stadt Aalen, da alle oben bezeichneten Bahnen mit der Station Aalen in direkter Verbindung stehen und zum größeren Teil in derselben ihren Ausgangspunkt haben. Ich erlaube mir daher, im Einverständnis mit der Eisenbahn-Kommission und der Eisenbahndirektion ein vom technischen Bureau der Eisenbahn-Kommission unter der Leitung des Direktors von Klein und des Baurats Morlok ausgearbeitetes Projekt für die fragliche Reparaturwerkstätte der höchsten Genehmigung Seiner Königlichen Majestät untertänigst zu empfehlen²⁵.

Durch königliches Dekret wurde die Genehmigung am 23. Juni 1863 erteilt. Zwei Monate darauf konnten schon die Bauarbeiten vergeben werden. Nach einem genauen Fristenplan sollten die Bauarbeiten bis Jahresende 1865 abgeschlossen sein. Die Werkstätte sollte aus 3 Querflügeln, je 220 wü Fuß lang und 65 wü Fuß breit (= 63,03 m x 18,61 m), und 2 Längsflügeln zu je 180 wü Fuß Länge und 70 wü Fuß Breite (51,57 m x 20,06 m) bestehen sowie einer Lokomotivremise in Polygonform²⁶. Die Bauarbeiten konnten fristgemäß im Dezember 1865 vollendet werden.

Am 25. Juni 1865 hatte Maschinenmeister Lorenz seinen Dienst angetreten. Seltsamerweise kam er nicht aus dem Lande, auch nicht aus der Schweiz oder aus Österreich. Er kam aus dem Städtchen Schwerin im fernen Mecklenburg. Er war bisher bei den mecklenburgischen Eisenbahnen als Werkführer beschäftigt. Er erhielt den Auftrag, die im Bau befindliche Werkstätte einzurichten und nach deren Fertigstellung deren Betrieb zu übernehmen.

Die Lokomotivführer und -heizer, die auf der Remsbahn ihren Dienst verrichteten, wurden alle im November 1865 nach Aalen versetzt. Zur gleichen Zeit wurden auch die ersten Werkstättenarbeiter aufgenommen. Mit ihrer Hilfe konnten dann auch die



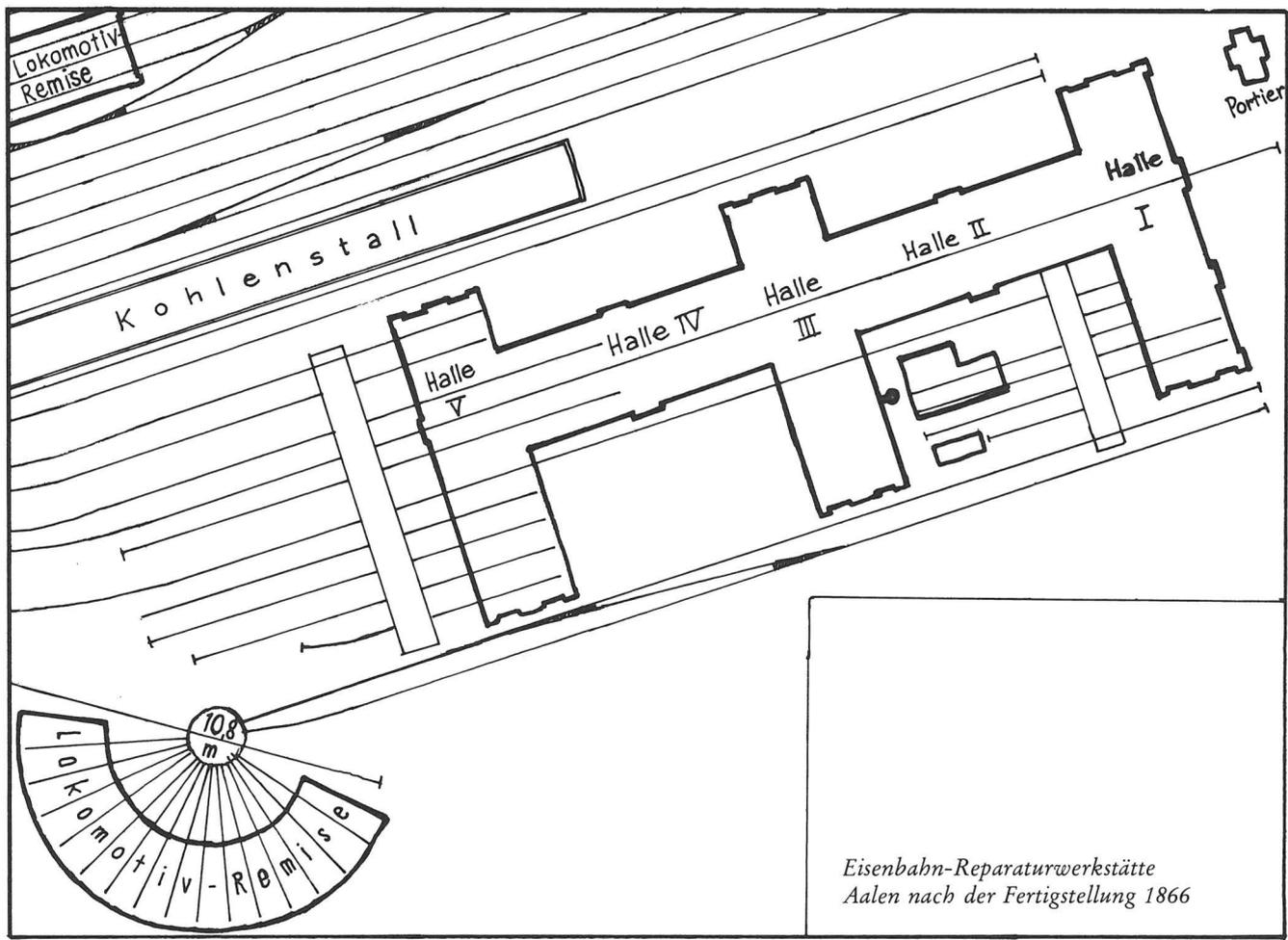
40 Die Eisenbahn-Reparaturwerkstätte in Aalen (um 1870)

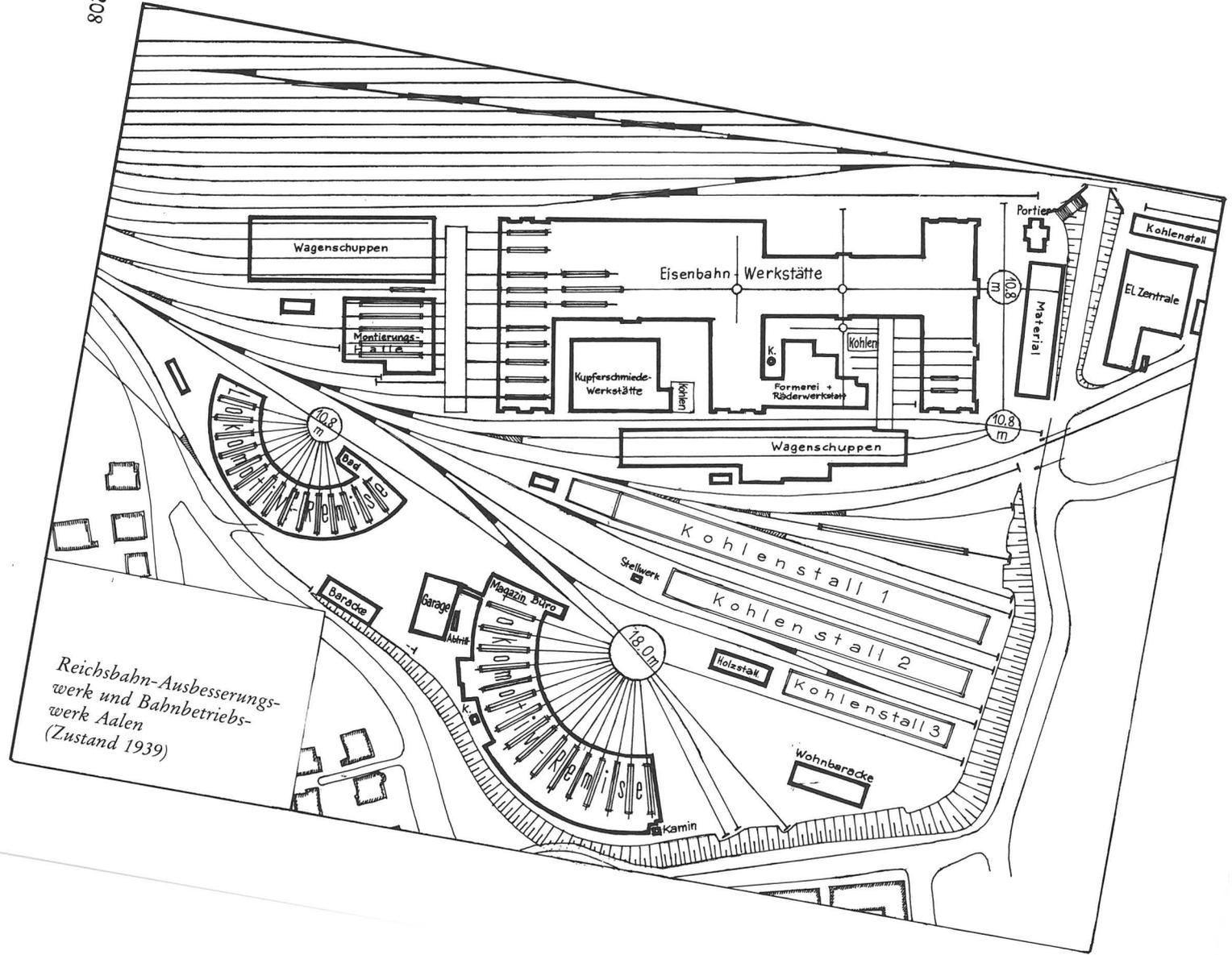
ersten Werkzeugmaschinen in den fünf Hallen aufgestellt werden. Die zur Behandlung zugeteilten Lokomotiven mußten jedoch noch auf absehbare Zeit von der Werkstätte Esslingen betreut werden. Endgültig unabhängig von der Hauptwerkstätte in Esslingen wurde Aalen erst im April 1866.

Die Ausdehnung des Werkes und seiner Anlagen ist den beigefügten Skizzen zu entnehmen, welche die wesentlichen Änderungen von 1866 bis 1955 verdeutlichen. Schon sehr bald bekam die Werkstätte durch umfangreiche Lokomotivumbauten ein reiches Betätigungsfeld. Für den umfangreichen Wasserbedarf der Werkstätte und der Aalener Lokomotivstation wurde eigens bei Bahnkilometer 3,80 der Brenzbahn kurz vor der Station Unterkochen eine Wasserversorgungsanlage mit Filtereinrichtung gebaut, von der aus genügend Wasser nach Aalen geleitet werden konnte. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß es um jene Zeit in einer Stadt wie Aalen noch keine öffentliche Wasserversorgung gab.

Im Zusammenhang mit der Werkstätte und ihrer Einrichtung stand auch der Bau umfangreicher Wohngebäude in der Aalener Bahnhofstraße, die erst in den letzten Jahren abgerissen wurden und die ohne Zweifel interessante Beispiele betrieblichen Wohnungsbaues darstellten.

Die Normalien der württembergischen Eisenbahnen, die auf Karl Etzel zurückgehen,





Reichsbahn-Ausbesserungswerk und Bahnbetriebswerk Aalen (Zustand 1939)

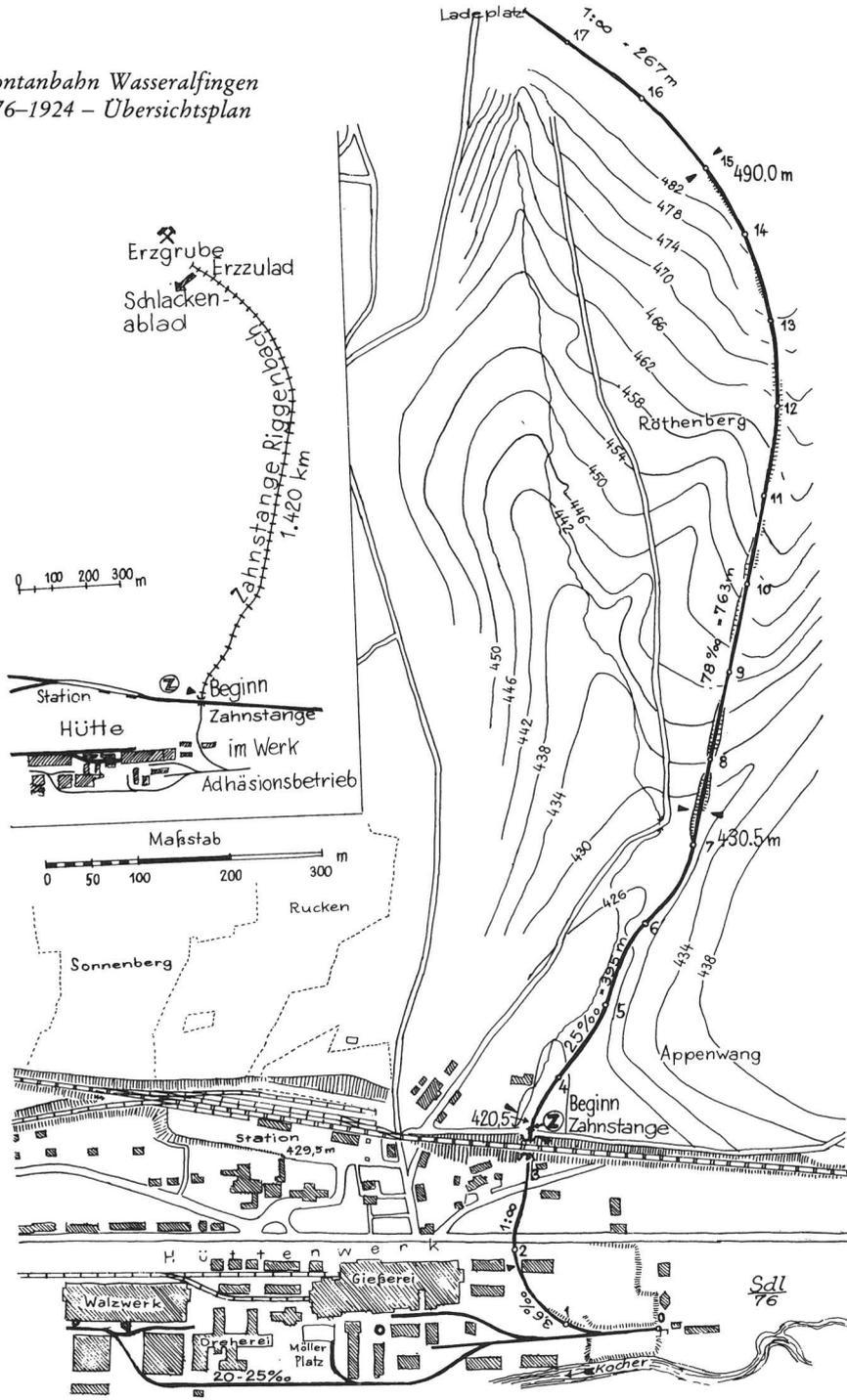
wurden gewissermaßen als Leitfaden für alle Planer und Konstrukteure geschaffen und gleichzeitig auch in den verschiedenen Nummern der von ihm zusammen mit Ludwig Klein redigierten „Eisenbahn-Zeitung“ der Öffentlichkeit bekannt gemacht. Wie schon beim Bau der Remsbahn dargestellt wurde, hat Morlok diese Prinzipien erfolgreich angewandt. Diese Grundsätze waren denen verwandt, die bei allen von Etzel ausgeführten Bahnen in der Schweiz und in Österreich verwendet wurden. Aus diesem Grunde ist auch die starke Verwandtschaft dieser Bahnsysteme zu erklären.

Die Grubenbahn in Wasseralfingen

In unmittelbarem Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau in der Region Ostwürttemberg stand auch Wasseralfingen mit seinem Hüttenwerk. Schon eingangs wurde darauf hingewiesen, daß der Bau der Eisenbahn nach Wasseralfingen für diese Produktionsstätte von geradezu lebenswichtiger Bedeutung war, denn nur mit Unterstützung durch den Schienenverkehr konnten Empfang und Versand der Roh- und Hilfsstoffe reibungslos vonstatten gehen. Endlich konnte aber auch das Hüttenwerk sich mit Hilfe der Schiene aus der Abhängigkeit des örtlichen Fuhrgewerbes lösen. Noch aber mußte die Beschaffung der in der Erzgrube am Brautenberg gewonnenen Doggererze auf höchst primitive Weise über einen speziell für diesen Zweck erbauten „Erzweg“ von der Grube zum Werk, also von der Gewinnung des Rohstoffes bis zum Ort seiner Verarbeitung, vorgenommen werden. Dieser Betriebszweig war äußerst kostspielig. Im Jahre 1874 machte sich eine Erhöhung der Fuhrlohne um 50 Prozent sehr unangenehm bemerkbar. Dazu kamen noch die gesonderten Unterhaltungskosten für die regelmäßige Wartung dieser Straße. Im Laufe der Jahre gesellte sich dazu aber noch ein weiteres Problem, das einer optimalen Lösung bedurfte, die Ablagerung der aus dem erweiterten Hüttenwerk bei einer wesentlich gesteigerten Produktion anfallenden Schlackenmengen. Deren Ablagerung in dem landwirtschaftlich genutzten Kochertal ober- und unterhalb von Wasseralfingen konnte auf die Dauer nicht mehr verantwortet werden. Die Hüttenverwaltung mußte daher Mittel und Wege ausfindig machen, um die Erzzufuhr zum Werk sowie die Schlacken- und Abfallabfuhr vom Werk zu den Halden sinnvoll miteinander in Einklang zu bringen. Die Lösung dieser für die Hütte lebenswichtigen Frage mußte alsbald in Angriff genommen werden. Direktor Bilfinger als der Vorstand des Königlichen Bergrates in Stuttgart, der obersten Instanz für das Hütten- und Salinenwesen im Lande, hatte sich mit dem örtlichen Hüttenverwalter Bergrat Erhardt in dieser Sache ernstlich ins Benehmen gesetzt. Eine zu diesem Zwecke gegründete Kommission sollte die bestmögliche Lösung dieser wichtigen Frage untersuchen und prüfen.

Die Geländeform der unmittelbaren Umgebung des Werkes und der Erzgrube bot dazu die besten Voraussetzungen. Anschließend an den Damm der Remsbahn in Rich-

Montanbahn Wasseralfingen
1876-1924 - Übersichtsplan



tung Erzgrube zog sich ein langer klingenartiger Einschnitt gegen den Brauenberg in östlicher Richtung hin. Dieser Vorteil im Relief mußte unbedingt bei der Frage einer Verkehrsverbindung zwischen Werk und Grube geprüft werden. Im Hinblick auf eine optimale und ökonomisch vertretbare Lösung einer passenden Verbindung wurden verschiedene Varianten einer eingehenden Überprüfung unterzogen. Bei der Frage des Transportes spielten die zu befördernden Mengen eine wichtige Rolle. Grundlage der Erwägungen bildete der Erzbedarf der vier Hochöfen, von denen die Hälfte mit Holzkohle und die beiden neueren mit Koks beheizt wurden. Auf den Arbeitstag bezogen, betrug der Erzbedarf (nach Umrechnung auf die heute üblichen Maßeinheiten) ungefähr 117 t, was einem wöchentlichen Quantum von 702 t entsprach. Diesem Wert stand die Schlackenabfuhr gegenüber, die sich pro Tag auf rd. 170 t bezifferte, was auf eine Woche umgerechnet, einem Wert von 1020 t entsprach. Bei der Berücksichtigung dieser Richtwerte konnte eine Verbindung zwischen der Rohmaterialzufuhr zur Hütte und der Abfallabfuhr zu den Halden nur von Nutzen sein. Die Klinge zu Füßen des Brauenberges bot sich für Auffüllungen dieser Art besonders günstig an. Es konnte also nur darauf ankommen, hierfür die günstigste Art des Transportproblems zu ermitteln.

Im Verlaufe eingehender Beratungen und örtlicher Augenscheine bei verschiedenen Stellen konnten sich drei Lösungsmöglichkeiten herauskristallisieren. Die drei Alternativen, deren technischen Wirkungsgrad und kostenmäßige Gestaltung es zu untersuchen galt, waren nach den Besprechungen der Fachleute folgende:

1. Seilbetrieb und stehende Maschine,
2. Lokomotivbetrieb einer Förderbahn im Adhäsionssystem und gleichmäßiger Steigung,
3. Lokomotivbetrieb der Förderbahn mit der Maßgabe, daß dies in der Ebene mit normalen Schienen im Sinne einer Adhäsionsbahn und auf der Bergstrecke mit Hilfe einer Zahnstange und einer hierfür besonders konstruierten Zahnradlokomotive geschehen sollte²⁷.

Diese aufgeführten Möglichkeiten auf ihre Verwirklichung und Wirtschaftlichkeit zu überprüfen, war nun die Aufgabe jener Kommission, die sich aus folgenden Personen zusammensetzte: Direktor Bilfinger vom Bergrat in Stuttgart, der obersten Instanz für das Hütten- und Salinenwesen, Hüttenverwalter Erhardt und Maschinen-Inspektor Heim vom Hüttenwerk Wasseralfingen und schließlich noch Oberbaurat Morlok von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der mit den Verhältnissen in Wasseralfingen bereits seit dem Jahre 1858 bestens vertraut war.

Die erste Möglichkeit, Seilbetrieb und stehende Maschine, wurde von Morlok bereits im Jahre 1858 ernstlich erwogen. Sein Vorbild war die Förderanlage der Schächte St. Wendel und St. Josef bei Kleinrosseln in der Warndt, südlich von Saarbrücken nahe der französischen Grenze. Es handelte sich bei diesem Fall um den Transport von Eisenbahngüterwagen in der Horizontalen bis zum Beginn einer schiefen Ebene, wo die

Fahrzeuge hochgezogen wurden, während auf einem parallel geführten Schienenstrang leere Fahrzeuge von der Höhe ins Tal befördert wurden²⁸.

Die zweite Variante bestand aus einer Adhäsionsbahn, die unter maximaler Ausschöpfung der technischen Hilfsmittel die Strecke zwischen Werk und Grube meistern sollte. Für diesen Fall bot sich als Musterbeispiel die Uetlibergbahn bei Zürich an. Der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. diente diese seit 1875 im Betrieb befindliche Adhäsionsbahn als Reklameschlager. Die Expertengruppe brach dann auch zu einem Informationsbesuch auf, von dem es heißt, daß „unter der freundlichen Führung des Herrn Oberingenieur Tobler“ die Bahn „einer genauen Besichtigung unter Vergleichung mit den vorgenommenen Berechnungen unterzogen“ wurde²⁹.

Bei der dritten Spielart, der „Bahn mit extremer Steigung und Zahnradmaschine“ wurde davon ausgegangen, daß im Areal des Werkes ein Schienennetz anzulegen wäre, das den Belangen der verschiedenen Produktionsstätten Rechnung zu tragen hätte. Es sollte einerseits dem Transport der Rohstoffe an die Stätten ihrer Weiterverarbeitung und Veredelung dienen und andererseits dafür, die bei diesen Prozessen anfallenden Abfallstoffe, insbesondere die Hochofenschlacken, zu den neuen Halden für den Abraum im Gewand Appenwang zu führen. Vom Süden des Werkes war in diesem Falle geplant, nach Überschreiten der Staatsstraße nach Nördlingen die Unterführung unter der Remsbahn zu erreichen. Nach diesem Bauwerk sollte die Zahnstange beginnen. Die Zahnstangenstrecke sollte sich in ihrer Trasse dem südlichen Rande der Klinge anschmiegen und mit einem maximalen Wert von 78 Promille die Höhe vor dem Erzscheideplatz erklimmen. Auf diesem Platze war für den Rest der Strecke die Horizontale vorgesehen. Voraussetzung für den Betrieb bei dieser Möglichkeit war allerdings der Umstand, daß für die Steigungsstrecken Zahnstangenbetrieb, für die horizontalen und die weniger steigungsreichen Streckenteile der Adhäsionsbetrieb vorgesehen war. Natürlich mußte auch der Einsatz einer Zahnradlokomotive sehr eingehend überprüft und in die Überlegungen einbezogen werden. Ein geeignetes Beispiel hierfür bildete die Steinbruchbahn von Ostermundigen bei Bern. Bei dieser in Normalspur ausgeführten Bahn führte ein Schienenstrang zu den Steinbrüchen nördlich der erwähnten Station. Bei 1500 m Streckenlänge hatte auf 559 m eine Rampe überwunden werden müssen, deren Maximalsteigung 100 Promille ausmachte und mit Hilfe der Zahnstange überwunden werden mußte³⁰.

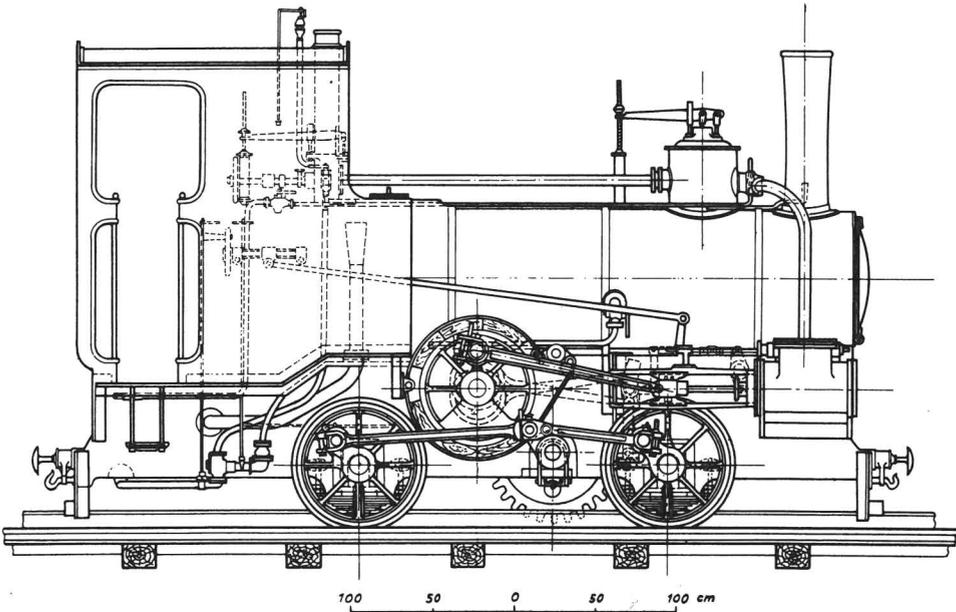
Die Ergebnisse aller drei Arten wurden nun kritisch verglichen und einander gegenübergestellt. Bei den kilometrischen Betriebskosten, bezogen auf den Tageswert, schnitt die Zahnradbahn am besten ab. Aus diesem Grunde fiel nach gewissenhafter Überlegung der eingesetzten Kommission die Entscheidung zugunsten der „Zahnradbahn System Riggenbach“. Diese Entscheidung dürfte aber nicht allein der hierzulande sprichwörtlichen Sparsamkeit entsprungen sein, sondern einfach der Tatsache, daß bisher schon einige Bahnen dieses Systems internationale Berühmtheit erlangt hatten. Niklaus Riggenbach als Schöpfer dieser modernen Methode hatte damals schon

einen guten Namen. Was konnte da der weiteren Entscheidung noch im Wege stehen, als sich in dieser Richtung festzulegen, denn für die bei Wasseralfingen vorliegenden Verhältnisse schien das „System Riggerbach“ die richtige Alternative zu sein.

Die Fachleute waren sich über die Führung der Grubenbahn sehr bald einig. Der Schienenstrang sollte über die Schlackenplätze mit einer Länge von 1370 m und 30 Promille Steigung führen, anschließend von der Hütte bis zur Zahnstangeneinfahrt mit 730 m Länge und einer Steigung von 25 Promille, von dort aus unter Benützung der Zahnstange in einer Steigung von 78 Promille bei einer Längenentwicklung von 807 m und schließlich noch die Reststrecke über den Erzgrubenplatz mit 495 m in der Horizontalen. Die hiermit errechnete Gesamtlänge betrug somit 3782 m. Als Spurweite war die Schmalspur von 1000 mm vorgesehen.

Zahnstangen vom „System Riggerbach“ gab es um jene Zeit schon mehrere. Sie seien hier in chronologischer Folge aufgeführt:

1. Die Vitznau-Rigi-Bahn,
2. die Kahlenbergbahn bei Wien,
3. die Schwabenbergbahn bei Budapest,
4. die Arth-Rigi-Bahn,
5. die Rorschach-Heiden-Bahn,
6. die Bahn von Ostermündigen zu den dortigen Steinbrüchen³¹.



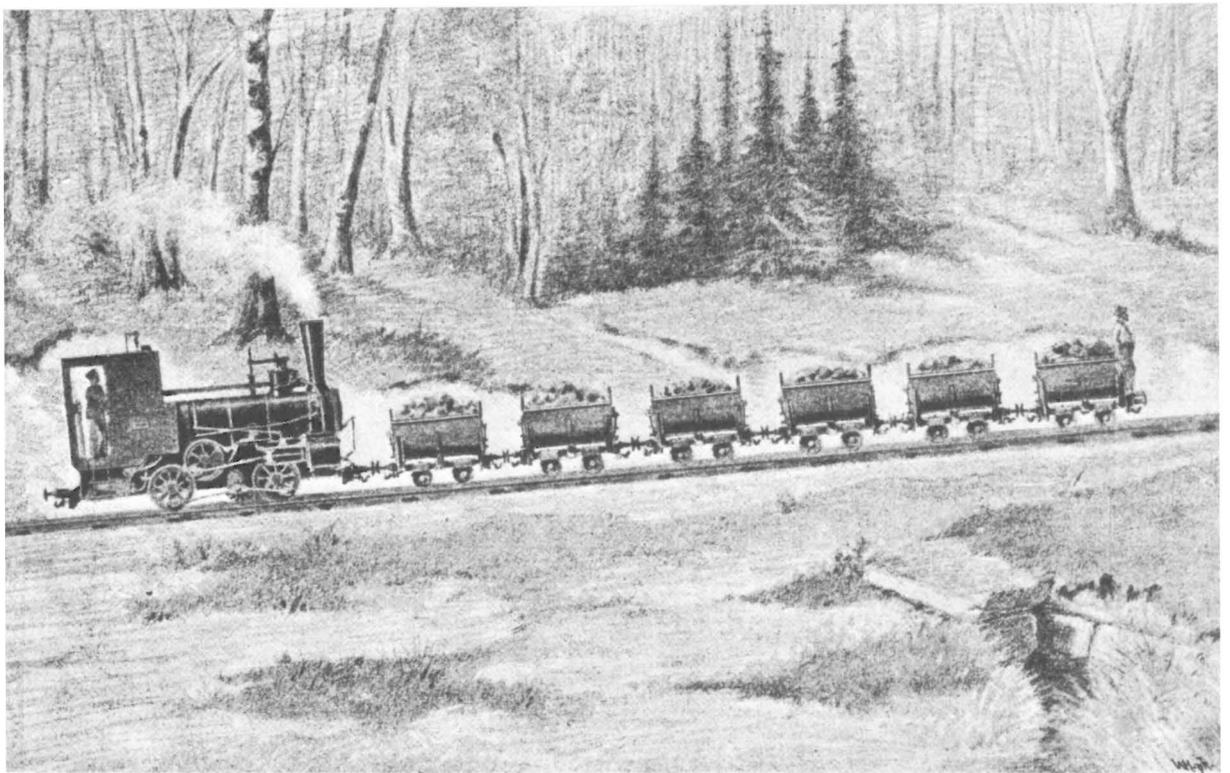
Zahnradlokomotive „System Riggerbach“ – erbaut 1876 von der Maschinenfabrik Aarau (Fabriknummer 12) für die Zahnradbahn Wasseralfingen

Alle diese Bahnen waren in Normalspur ausgeführt.

Im Frühjahr 1875 wurde die erste Fühlung mit Niklaus Riggenbach und Olivier Zschokke in Aarau aufgenommen. Die dort ansässige „Internationale Gesellschaft für Bergbahnen“, die im Jahre 1873 gegründet wurde, wurde vom Hüttenwerk in Wasseralfingen um konkrete Vorschläge gebeten. Bergrat Erhardt in Wasseralfingen erhielt auf sein Ansuchen von dort am 4. Mai 1875 folgende Antwort: „Bestätigend unsere Zuschrift vom 23. April 1875 melden wir Ihnen, daß wir nunmehr bereit sind, Ihnen definitive Vorschläge für die Ausführung und Betreibung Ihrer Bahn von Wasseralfingen in die Erzgrube zu machen. Ihrem Vorschlag vom 17. April gemäß scheint es uns daher zweckmäßig, daß Sie gleichzeitig die Bahn von Ostermundigen sehen, welche in ununterbrochenem Betrieb steht. Wir erlauben uns daher, Sie auf den 10. Mai hierher einzuladen und halten wir uns auf diesen und die folgenden Tage zu Ihrer Verfügung, um Ihnen die betreffenden Bahneinrichtungen zu zeigen und Ihnen unsere Vorschläge für Ihre Projekte vorzulegen. Es wird uns freuen, wenn Herr Inspektor Heim Sie auf Ihrer Reise begleiten wird“³².

Das war der Auftakt zu den Geschäftsbeziehungen, deren endgültiger Erfolg schließlich die Zahnradlokomotive war, die im Oktober 1876 in Wasseralfingen ausgeladen werden konnte und ihren Dienst zur vollen Zufriedenheit bis zum Jahre 1924 geleistet hat. Als wertvolles historisches Dokument ist heute noch der Frachtbrief für den Bahntransport von Aarau nach Wasseralfingen erhalten. Auf diesem Wege mußte auch der Bodensee zwischen Romanshorn und Friedrichshafen mit dem Trajekt Kahn überquert werden. Es kann in diesem Zusammenhang nicht die Aufgabe sein, diese interessante Geschichte weiter zu verfolgen, denn sie rechtfertigt eine eigene ausführliche Schilderung, bei der das überaus reiche Korrespondenzmaterial erschöpfend ausgewertet werden könnte. Wir dürfen an dieser Stelle aber mit gutem Gewissen sagen, daß es sich bei der Geschichte der Wasseralfinger Zahnradbahn um ein sehr bedeutendes Ereignis der Technikgeschichte handelt. Diese Zahnradbahn kann für sich den Ruhm in Anspruch nehmen, als die erste auf deutschem Boden zu gelten. Diese Tatsache hatte seltsamerweise in die Literatur nie so richtig Eingang gefunden.

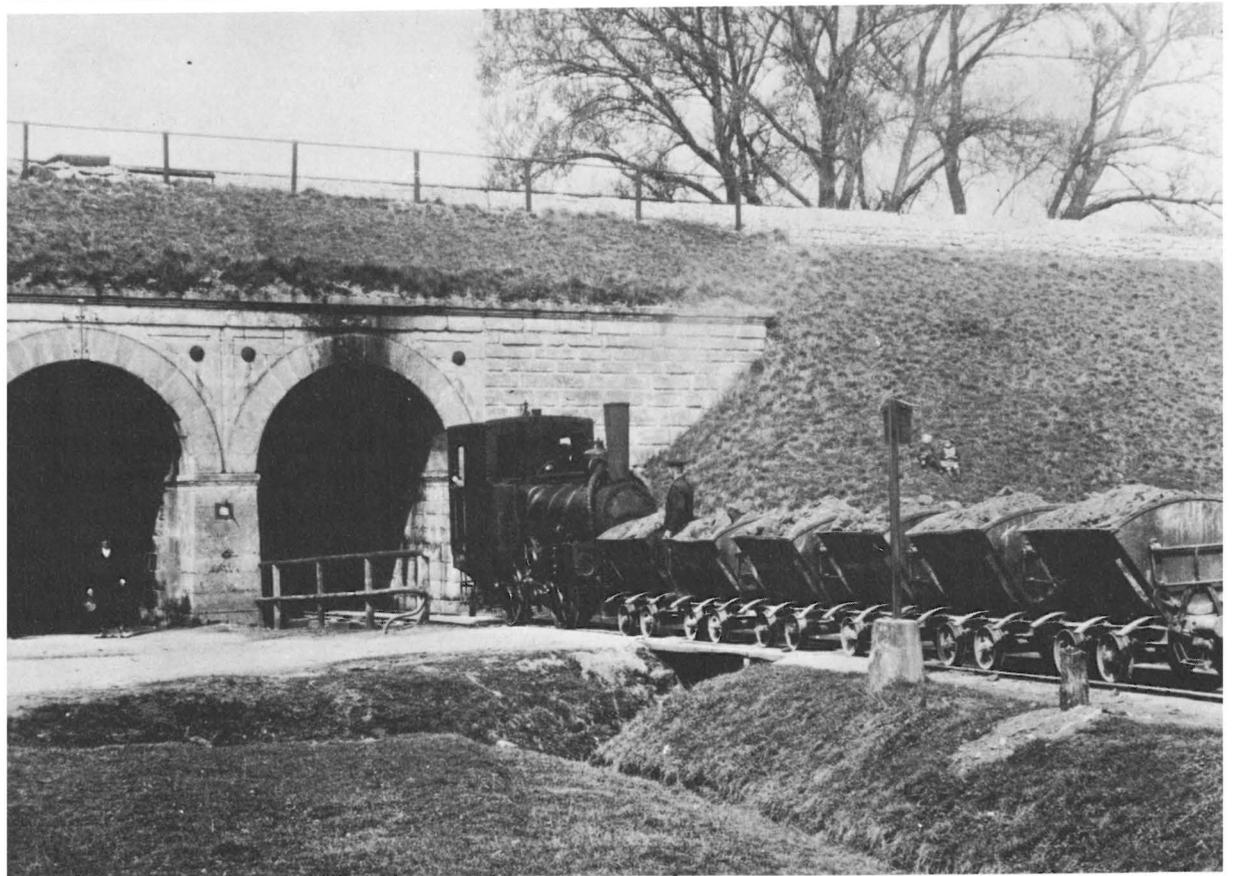
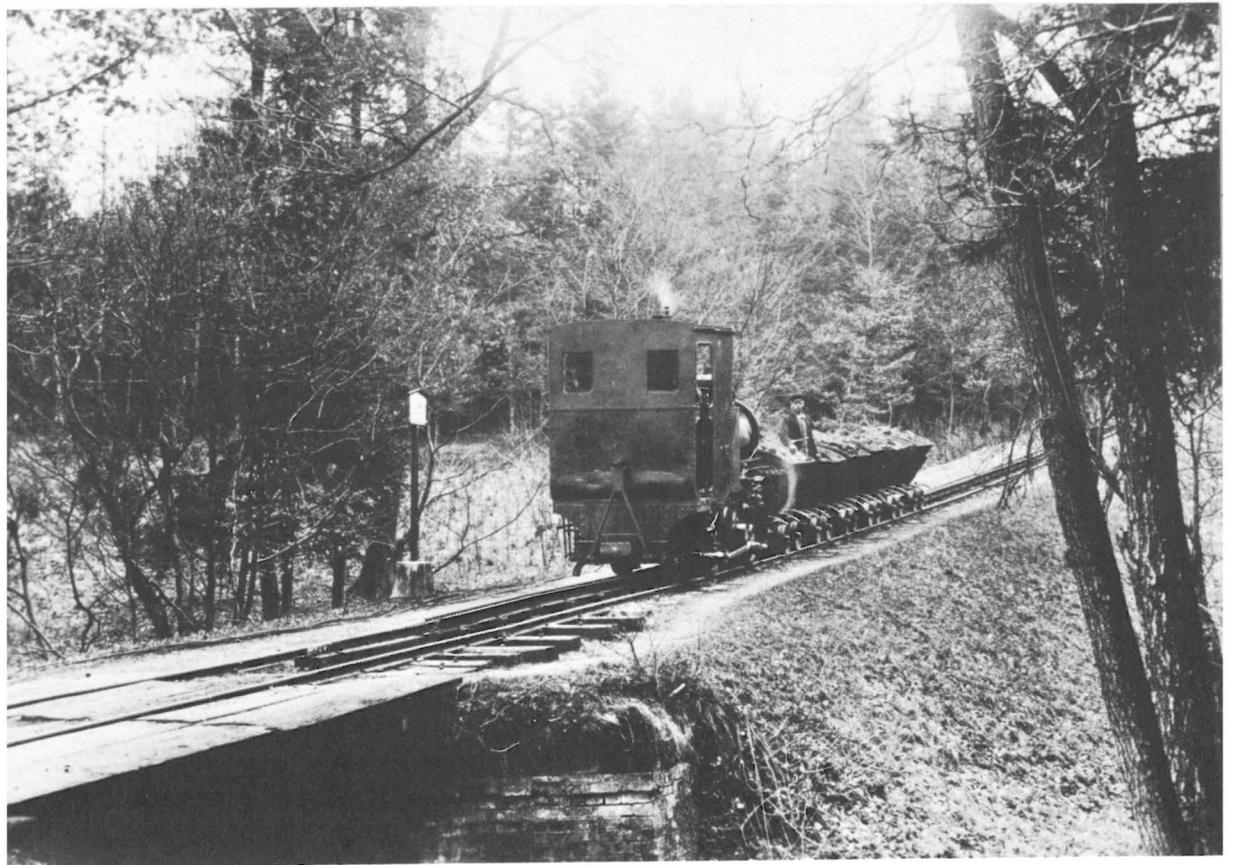
Die Wasseralfinger Grubenbahn hat in der Eisenbahngeschichte noch einen zusätzlichen Stellenwert bekommen. Sie war die erste Zahnradbahn der Welt, die in Schmalspur ausgeführt wurde. Die bisherigen Bahnen, deren Lokomotiven von der SCB-Werkstätte in Olten, der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur und von der Maschinenfabrik Aarau geliefert wurden, hatten ohne Ausnahme die Normalspur. Die schweizerische Eisenbahngesetzgebung kannte nämlich bis zum Jahre 1872 als Norm nur die Spurweite von 1435 mm. Das in jenem Jahr verabschiedete Eisenbahngesetz schuf in dieser Hinsicht einen grundlegenden Wandel, denn nunmehr wurde die Wahl der Spurweite freigestellt. Nach der bislang unangefochtenen Normalspur war nun auch die Meterspur und bei den Touristenbahnen vor allem die beliebte Spur von 800 mm zugelassen³³.



41 Die Grubenbahn in Wasseralfingen (Zeichnung von Georg Morlok)

42-43 Die Grubenbahn in Wasseralfingen

Um die Mitte der 1870er Jahre hatte sich eine Interessengruppe zusammengefunden, die mit Nachdruck eine eisenbahnmäßige Erschließung des Raumes zwischen Luzern, Sarnen, Meiringen und dem Brienersee verwirklicht haben wollte. Zunächst wurde naturgemäß die Normalspur für diesen Zweck in Erwägung gezogen. Bei den bekannten Schwierigkeiten mußte auch die sinnvolle Anwendung der Zahnstange Riggenbachs in die planenden Überlegungen einbezogen werden. Olivier Zschokke, der mit Niklaus Riggenbach an der Wasseralfinger Bahn und deren Planung beteiligt war, unterzog sich zusammen mit dem Berner Ingenieur Ott der Aufgabe, ein Projekt zur Überquerung des Brünigpasses auszuarbeiten, das völlig neu war für die Schweiz: eine Eisenbahn mit Meterspur, die im Wechsel zwischen Adhäsionsbetrieb und Zahnstangen, also im gemischten System, den Weg von Alpnachstad zu Füßen des Pilatusmassives nach Meiringen und Brienz im Berner Oberland meistern sollte. Dabei war allerdings grundlegende Voraussetzung, daß der Wechsel zwischen den beiden Systemen reibungslos und ohne besondere Unterbrechung während der Fahrt vor sich gehen sollte. Wichtig war in diesem Zusammenhang eben, daß die Einfahrt in die Zahnstange wie die Ausfahrt aus derselben durch eine elastisch bewegliche Vorrichtung sicher und ruhig erfolgen konnte. „Als Vorbild für dieses System diente eine private Werkbahn in der Ortschaft Wasseralfingen im Schwäbischen Jura, unweit der Bahnlinie Crails-



heim-Aalen“, schreibt das SBB-Nachrichtenblatt in einer Abhandlung anlässlich des 75jährigen Bestehens der Brünigbahn im Jahre 1964 und fährt wörtlich fort: „Hieher begab sich die von der bernischen Regierung zur Begutachtung des Projektes Ott-Zschokke bestellte Expertenkommission, bestehend aus ETH-Professor Gerlich, der vormals als stellvertretender und interimswise bauleitender Oberingenieur der Gotthardbahn gewirkt hatte, dem bernischen Kantonsingenieur sowie aus einem Oberstdivisionär, der über große militärische, unter anderem im österreichischen Militärdienst erworbene Erfahrungen verfügte. Die drei Experten kehrten von ihrer Erkundungsreise begeistert über das neue System zurück, über dessen anstandslose Anwendung mit 100–120% Steigung (die Werkbahn in Wasseralfingen wies eine solche von 78% auf) sie keine Zweifel obwalten ließen. In der Tat machte denn auch die Brünigbahn schon vom Zeitpunkt ihrer Betriebsaufnahme im Jahre 1888 mit diesem Betriebssystem nur gute Erfahrungen“³⁴.

Wenn wir an dieser Stelle kurz der Zeit vorausseilen und vermelden, daß von eben dieser Brünigbahn, die die einzige Schmalspurstrecke der Schweizerischen Bundesbahnen darstellt, ungefähr zwei Jahrzehnte lang vier Dreiachspersonenwagen auf der Härtsfeldbahn im Einsatz waren, dann schließt sich wieder dieser Kreis. Wir dürfen mit besonderem Stolz an dieser Stelle sagen, daß die Wasseralfinger Grubenbahn in ihrer verkehrsgeschichtlichen und nicht zuletzt auch technikgeschichtlichen Bedeutung an der Spitze der eisenbahnhistorischen Denkwürdigkeiten im Aalener Raume steht.

Aalen als Eisenbahnknotenpunkt

Die Rolle der Reparatur-Werkstätte Aalen beschränkte sich nicht nur auf die rein routinemäßig vorgeschriebenen Wartungsarbeiten und die außerplanmäßigen Reparaturen am Lokomotivpark. In den ersten Jahren ihres Bestehens kamen auch noch bald andere Aufgaben hinzu, die in engster Beziehung zu den personellen Veränderungen an der Spitze des maschinentechnischen Dienstes standen. Mit souveräner Meisterschaft hatte Ludwig Klein von 1845 bis 1863 als „oberster Maschinenmeister“ seines Amtes gewaltet. Ob seiner großen Verdienste um das württembergische Eisenbahnwesen wurde der gebürtige Österreicher und Wahlschwabe im Mai 1863 unter gleichzeitiger Verleihung des Prädikates „Präsident“ zum Vorstand der „Eisenbahn-Kommission“ ernannt. Er gehört mit vollem Recht in die Reihe der großen Eisenbahnerpersönlichkeiten der ersten Epoche und das nicht nur in Württemberg. Zusammen mit Emil Kessler (in Karlsruhe und ab 1847) in Esslingen hatte er das Gesicht des Fuhrparks der württembergischen Eisenbahnen nachhaltig geprägt.

Bis zur Berufung eines Nachfolgers übernahm Friedrich Trute, Maschinenmeister aus Esslingen, die durch die anderweitige Verwendung von Klein entstandene Lücke als „oberster Maschinenmeister“. Diese Zwischenzeit brachte zunächst noch ein Festhal-

ten an den Gepflogenheiten seines großen Vorgängers. Eine jähe Zäsur gab es aber, als im Jahre 1865 ein Nachfolger „aus dem Ausland“ nach Stuttgart kam: Heinrich Brockmann, vormals Maschinist bei den Königlich Hannoverischen Eisenbahnen. Er brach die bewährte Klein-Kessler-Tradition und ihre Weiterentwicklung brutal ab und gestaltete den gesamten Fuhrpark radikal und ohne Rücksicht um, indem er die meisten Drehgestell-Lokomotiven in steifachsige Longboiler-Maschinen umbauen ließ und als Neubauten ebenfalls ausschließlich steifachsige Fahrzeuge in Dienst stellte. Zweifellos ist die von ihm angewandte Methode auf eine Vereinheitlichung des Maschinenparks hinausgelaufen. Bei der Neubeschaffung von Lokomotiven ist er mit zwei Neukonstruktionen ausgekommen und gegen Ende seiner Amtszeit waren für längere Zeit keine Neubeschaffungen mehr erforderlich. In seinem eigensinnigen Eifer war er so verblendet, daß er die technischen Möglichkeiten nicht erkannt hat, die immerhin das Drehgestell in seiner konsequenten Weiterentwicklung geboten hätte. Er war in konstruktionstechnischer Hinsicht tatsächlich der „Elefant im Porzellanladen“.

Für die Hauptwerkstätte Aalen spielte allerdings dieser Fanatiker eine wichtige Rolle, wurde doch der Großteil der Lokomotivumbauten hier in Aalen ausgeführt. Diese „Umbauten“ waren zum großen Teil Neubauten, bei denen in der Regel oft nur der Rahmen, das Führerhaus und das Namensschild der jeweiligen Lokomotive übrig blieben. Bittere Klage hatte Emil Kessler (der Jüngere) im Jahre 1888 darüber geführt, weil diese sparsame Umbaupolitik in den bahneigenen Werkstätten ihm auf längere Zeit die dringend erwünschten Aufträge vorenthielt, was dem Hauslieferant der Staatseisenbahnen nicht verborgen bleiben konnte.

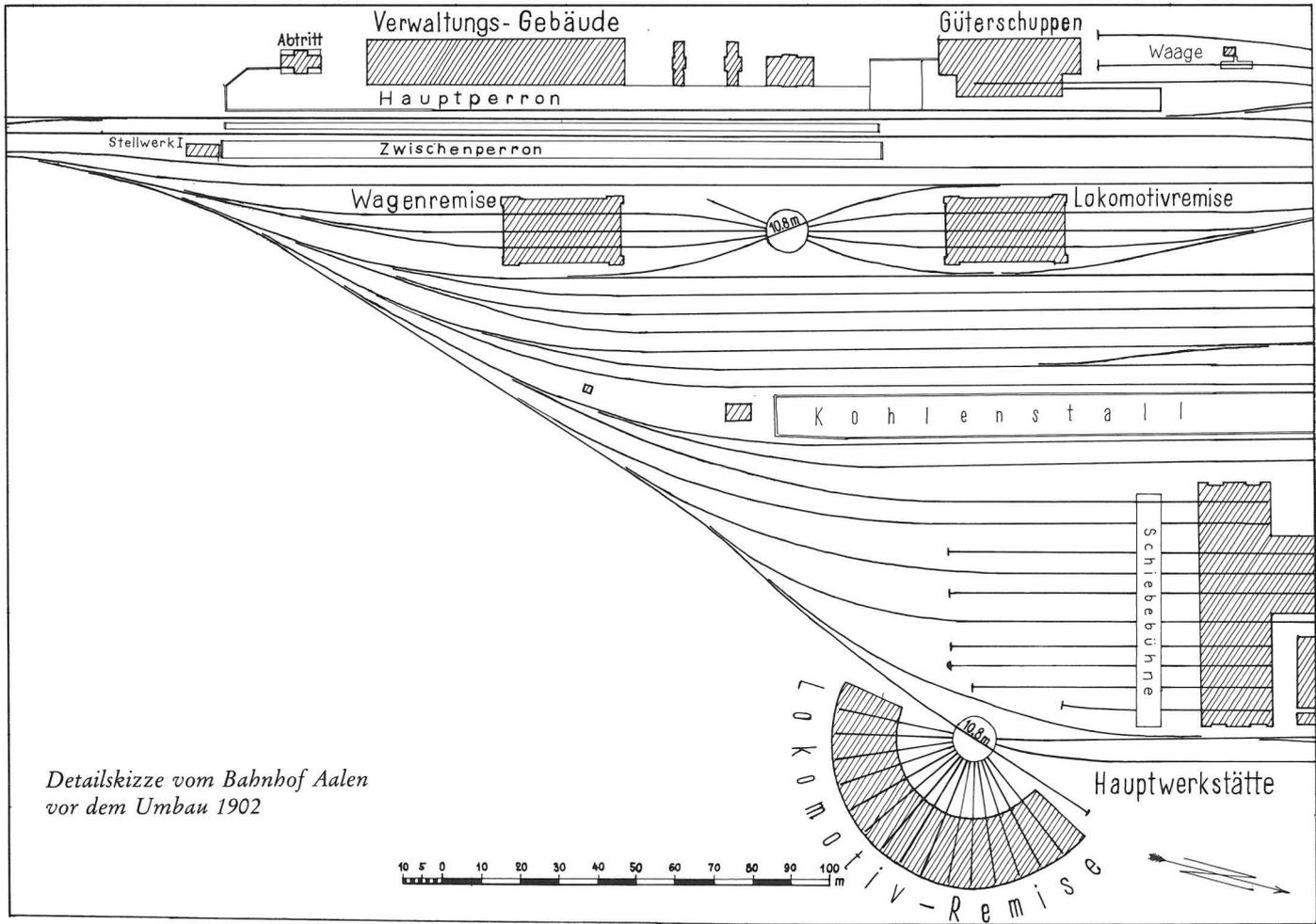
Die in der Werkstätte Aalen umgebauten Lokomotiven wurden mit laufenden Fabriknummern versehen. Es waren zusammen 108 Lokomotiven, welche die Aalener Hauptwerkstätte durchlaufen hatten. Den Auftakt bildete im Jahre 1870 die Lokomotive RHEIN, eine erst 1852 in Esslingen gebaute 2'B-Maschine der Klasse III, die dann als neue Klasse D mit der Achsfolge 1B das Werk verließ. Die letzte Aalener Umbaulokomotive bildete im Jahre 1902 die F 2 Nr. 328 mit dem Namen ALPIRSBACH³⁵. 1883 war die Epoche Brockmann zu Ende und das Bedauern war nicht sehr groß. Sein Nachfolger wurde Adolf Groß, der im allgemeinen die von seinem Vorgänger eingeschlagene Linie fortsetzte. Dieser Maschinenmeister Groß war übrigens bei der Hauptwerkstätte Aalen der Nachfolger des Mecklenburgers Lorenz und der Vorgänger des Maschinenmeisters Nachtigall, der seines Amtes in Aalen von 1872 bis 1879 waltete.

Die „Zwischenzeit“ endete 1885, als, aus der Schweiz kommend, der gebürtige Sachse Adolf Klose als oberster Maschinenmeister nach Stuttgart versetzt wurde. Er war bisher Maschinenmeister der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) mit dem Sitz in Rorschach und außerdem in derselben Dienststellung bei der Rorschach-Heiden-Bahn. Klose war der Konstrukteur der modernen Zahnradlokomotiven der St. Gallen-

Gais-Appenzell-Bahn (SGA). Auch bei der Wasseraalfinger Grubenbahn hatte er seine Erfahrungen zur Verfügung stellen können. Vor allem hatte das Wasseraalfinger Personal durch seine Vermittlung die Gelegenheit erhalten, auf der Rorschach-Heiden-Bahn die „Fahrschule“ zu absolvieren und in die Feinheiten und Geheimnisse einer Zahnradbahn eingeweiht zu werden. Mit seinen feinsinnigen Konstruktionen leitete Adolf Klose eine neue Epoche im württembergischen Lokomotivbau ein. Die kurvengängige Lokomotive und die Lenkachsen beim Personenwagen waren seine besonderen Spezialitäten. Ein besonderes Verdienst hatte er sich aber durch die Einführung des Verbundtriebwerks in Württemberg im Jahre 1889 erworben. Die einzigen Innenzylindermaschinen in Württemberg sind ebenfalls sein Werk.

Nicht vergessen dürfen wir die Tatsache, daß Klose es war, der in der Formgestaltung des Rauchfanges der Lokomotive wieder eine gefälligere Note nach Württemberg brachte. Es war der Klose-Kranzkamin, der den unschönen Prüssmann-Kamin aus der unglücklichen Ära Brockmann wieder zurücktreten ließ. Die von Klose angewandte Kaminform war nämlich die der Vereinigten Schweizerbahnen. In der bis zum Jahre 1895 reichenden Amtszeit von Adolf Klose wurde allerdings das bisherige Umbauprogramm in Aalen weiterhin durchgezogen. Andererseits bekam die Maschinenfabrik in Esslingen nun wieder Aufträge, in der Hauptsache Konstruktionen von Klose. An dieser Stelle sei aber auch auf eine spezielle Konstruktion hingewiesen, die Klasse E, eine Schnellzugslokomotive der Bauart 1'B1'-n3v, die allerdings nicht in Esslingen, sondern von der Lokomotivfabrik Cocquerill in Seraing in Belgien erbaut wurde. Diese Lokomotiven hatten im Heizhaus Aalen ihr Domizil.

Um die Jahrhundertwende war der Bahnhof Aalen den Anforderungen nicht mehr gewachsen, die an ihn gestellt wurden. Daher war eine Erweiterung das Gebot der Stunde. Damit die für die Erweiterung nötigen Flächen gewonnen werden konnten, mußte auch der Weg der Zwangsenteignung beschritten werden. Die königliche Verordnung datierte vom 28. Februar 1900 und hatte folgenden Wortlaut: „Die Staatseisenbahnverwaltung wird ermächtigt, zum Zweck der. . . auszuführenden Erweiterung des Bahnhofs Aalen diejenigen Grundstücke und Rechte an Grundstücken im Wege der Zwangsenteignung zu erwerben, welche nach dem genehmigten allgemeinen Plan für das gedachte Unternehmen erforderlich sind. Nach diesem Plan handelt es sich in der Hauptsache darum, die Ein- und Ausfahrtsgleise zu vermehren und zu verlängern sowie dieselben zur Gewinnung von genügendem Raum für Zwischenbahnsteige auseinanderzulegen, Bahnsteigunterführungen, welche die Bahnsteige unter sich und mit dem Hauptbahnsteig verbinden, herzustellen, die Personen- und Güterzuggleise mit Verlängerung derselben zu trennen, die Aufstell- und Rangiergleise zu vermehren und weitere Güterverladegleise auf der nördlichen Seite des Bahnhofs herzustellen. Der Güterschuppen ist zu verlängern, das Verwaltungsgebäude zu vergrößern. Eine neue Lokomotivremise ist zu erbauen, ein Elektrizitätswerk zu errichten. Die bestehende Stellwerksanlage ist durch eine neue, erweiterte, zu ersetzen. Mehrere



*Detailskizze vom Bahnhof Aalen
vor dem Umbau 1902*

Wegübergänge in Schienenhöhe sind zu beseitigen, an ihre Stelle sollen Weg-Unter- und Überführungen treten. Einige Straßen und Wege bei dem Bahnhof sind teilweise zu verlegen und zu ändern“³⁶.

Auf die Ausschreibung zur Vergabe der Bauarbeiten bewarb sich Antonio Rossaro aus Lauffen am Neckar. Nachdem ihm der Zuschlag erteilt worden war, übersiedelte er mit seinem Unternehmen nach Aalen. In den Jahren 1902 bis 1904 wurde das große Bauvorhaben vollendet. Dabei mußten „Erdarbeiten, Entwässerungen, Beschotterungsarbeiten, Bau der Wegunterführung bei der Werkstätte und der Bahnunterführung im Akkord“ durchgeführt werden. Die beiden Remisen beim Bahnhof, die eine für die Lokomotiven und die andere für die Wagen, beide durch eine dazwischenliegende Drehscheibe untereinander verbunden, mußten weichen. Die Werkstätte verlor ihren westlich von ihrem Areal gelegenen Kohlenstall. Am Hirschbach gegen die Braunenstraße zu wurde eine zweite Rotunde mit wesentlich mehr Ständen als die weiter südlich davon gelegene erbaut.

Hand in Hand mit diesen Erweiterungsmaßnahmen ging auch der Bau der Härtsfeldbahn, zu deren Personenbahnhof ebenfalls größere Grunderwerbungen notwendig wurden. Im November 1901 konnte die Härtsfeldbahn in ihrer ersten Teilstrecke von Aalen über Neresheim bis Ballmertshofen an der Landesgrenze in Betrieb genommen werden. Gegen 1905 war die großzügige Bahnhofserweiterung in Aalen vollendet. Antonio Rossaro hatte gute Arbeit geleistet und nicht umsonst bescheinigte Eisenbahnbauinspektor Hartmann, ehemals Vorstand der Eisenbahnbausektion Aalen und nunmehr in Stuttgart, dem Bauunternehmer, „daß er in den Jahren 1902/04 bei dem Umbau und der Erweiterung des Bahnhofs Aalen“ sich „als tüchtiger und zuverlässiger Unternehmer erwiesen und sämtliche Arbeiten zur Zufriedenheit der Bauleitung fertiggestellt“ habe³⁷.

Nach weitgehender Vollendung des Aalener Bahnhofsumbaues wurde am 7. September 1904 mit dem Bau der Aalener Industriebahn begonnen, die ebenfalls von der Bauunternehmung Rossaro ausgeführt wurde. Die Gemeinde Abtsgmünd setzte sich mit Nachdruck für einen Bahnanschluß ein. Gedacht war hier zunächst an eine Verlängerung der Privatbahnstrecke Gaildorf-Untergröningen bis Wasseralfingen und von dort auf der Staatsbahnstrecke bis Aalen. Im Zusammenhang damit war an eine Übernahme der der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) gehörigen Teilstrecke durch die Staatseisenbahnen gedacht. In späteren Jahren konzentrierten sich die Bestrebungen auf die Teilstrecke Wasseralfingen-Abtsgmünd. Für dieses Vorhaben wurde sogar noch im Jahre 1919 ein generelles Projekt ausgearbeitet. Die widerlichen Umstände, die in erster Linie durch den Ersten Weltkrieg hervorgerufen wurden, verhinderten letztlich die Berücksichtigung der Hüttlinger und Abtsgmünder Eisenbahnwünsche für immer.

Der im Jahre 1914 entfesselte Krieg bedeutete für die württembergischen Staatseisenbahnen die tödliche Zäsur. Als unmittelbare Folge des verlorenen Krieges kam es zur

zwangsweisen Auflösung der Staatseisenbahnen und deren Übergang mit den übrigen „Länderbahnen“ an die „Reichseisenbahnen“, die spätere „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“. Die Eisenbahnen im Reiche mußten nun mit ihren Erträgen die Folgekosten für den verlorenen Krieg herauswirtschaften, wie es in den Klauseln des Friedensvertrages von Versailles festgelegt war. Diese Zeit war nun für das Automobil sehr wertvoll. Technisch hatte sich das Kraftfahrzeug in den Schlachten des Krieges entwickeln können, ohne daß der Automobilindustrie unnötige Entwicklungskosten entstanden wären. Die Zeit ab 1933 war gekennzeichnet durch eine seltsame und staatlicherseits hochgezüchtete Vorliebe für das Automobil, das in jeder Hinsicht gepflegt und gehegt wurde.

Im Jahre 1939 waren erstmals Bestrebungen zu verspüren, die eine baldige Elektrifizierung der Reimbahn im Auge hatten. Es ist das große verkehrsgeschichtliche Verdienst von Oberbürgermeister Dr. Karl Schübel, daß er mit Weitblick diese große Chance für den Raum erkannt hatte. Oberreichsbahnrat Wehling aus Heilbronn verfaßte eine ausführliche Denkschrift über die volkswirtschaftliche Notwendigkeit dieser Maßnahme. Dadurch wurde nicht nur die nächste Umgebung von Aalen mobilisiert, sondern auch der Schorndorfer, Schwäbisch Gmünder und Ellwanger Raum. Leider ließ der Zweite Weltkrieg diese hoffnungsvollen Initiativen wieder verkümmern. Der unglückselige Krieg schlug auch bald in unerbittlicher Weise zu. Am Ende standen totale Niederlage und völliges Chaos. Widersinnige Sprengungen in panischer Angst flüchtender deutscher Truppenteile, die den Führerbefehl über die Zerstörungsmaßnahmen im Reichsgebiet vom 19. März 1945, dessen Inhalt nichts anderes war, als die Ausnutzung aller Mittel, welche die Kampfkraft des Feindes schwächen und sein weiteres Vordringen behindern sollten, allzu ernst nahmen, legten verschiedene Straßen und Eisenbahnen lahm. Das große Flächenbombardement im Aalener Bahnhofsbereich lähmte jeglichen geordneten Schienenverkehr. Die amerikanischen Truppen, welche die Hoheit der Besatzungsmacht ausübten, benötigten keine Eisenbahnen, die bei ihnen allenfalls sekundären Charakter hatten, weil die perfektionierte Motorisierung bei ihnen Trumpf war. So kam es, daß erst im Juli 1945 der Eisenbahnverkehr wieder langsam anlaufen konnte, nachdem die schlimmsten Zerstörungen wieder einigermaßen beseitigt waren. Was von den Eisenbahnern für den Wiederaufbau der Schienenwege um Aalen und die Wiederherstellung des Ausbesserungswerkes und des Bahnbetriebswerkes getan wurde, war beispielhaft. Im Bahnbetriebswerk waren viele Fremdlokomotiven stationiert, die unter der seltsamen Bezeichnung „Leihlokomotiven“ hauptsächlich französischer Herkunft Dienst taten und erst nach Wiederherstellung der Schienenwege nach erforderlicher Aufarbeitung den Weg zu der rechtmäßigen Eigentümerin, der Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) wieder antraten – und das nach einer Spanne von gut fünf Jahren. Überhaupt ist die Frage der Stationierung von Lokomotiven in Aalen und die Zuteilung der auszubessernden Lokomotiven bei der Hauptwerkstätte ein interessantes Spezialgebiet,

das einer eigenen Studie wert wäre. Immerhin gibt eine Aufstellung darüber Rechenschaft³⁸ (siehe Seite 225).

Leider wurde in der Folgezeit der Schiene nicht die Chance gegeben, die sie eigentlich verdient hätte. So war es für das Automobil wiederum möglich, unter dem Grundsatz, der die freie Wahl des Verkehrsmittels als Lebensqualität propagiert hatte, vorzudringen und immer mehr an Terrain zu gewinnen.

Als im Frühjahr 1959 mehrere Schnellzugsleistungen von der Remsbahn entfernt und über andere Wege geleitet wurden, regten sich die Geister im Remstal und der Ostalb. Im Napoleon-Zimmer des ehemaligen Rathauses in Aalen wurde Ende April die „Arbeitsgemeinschaft zur Wahrung überbezirklicher Verkehrsfragen im Raume des Remstales und der Nordostalbs“ ins Leben gerufen. Der Vorsitz in dem verkehrspolitisch orientierten Gremium wurde Landrat Burkhardt in Schwäbisch Gmünd übertragen, Stellvertreter wurde Oberbürgermeister Dr. Schübel, der in diese Arbeitsgemeinschaft durch sein Engagement vor dem Kriege eine reiche Erfahrung mit einbringen konnte. Neben der Verbesserung der fahrplanmäßigen Anbindung des Raumes stand nämlich wiederum die Verbesserung des Schienenverkehrs auf dem Programm, d. h. die unmißverständliche Forderung nach der Streckenelektrifizierung. Der Verfasser erhielt damals den Auftrag, die Denkschrift zu verfassen, die einen elektrischen Ausbau forderte. Es bedurfte vieler Kleinarbeit und großer Geduld. Namhafte Politiker in den Städten und Kreisen, im Land wie im Bund haben hier vorbildlich über die gegenseitigen Parteischranken hinweg im Sinne einer optimalen Verkehrsbedienung gewirkt. Den sichtbaren Erfolg konnte der Aalener Raum durch die Mastsetzung am 24. Juni 1970 auf dem Bahnhof Aalen feiern – ein Akt, der mehr als symbolischen Charakter hatte. Bundesbahnpräsident Dr. Ing. Hermann Ziller verkündete zum allgemeinen Beifall aller Anwesenden, daß in das nächste Elektrifizierungsabkommen zwischen der DB und dem Lande Baden-Württemberg die Strecken Goldshöfe–Crailsheim–Ansbach, Heilbronn–Crailsheim und Backnang–Hessental gleichrangig aufgenommen würden³⁹.

Daß die Strecke Aalen–Nördlingen–Donauwörth elektrifiziert wurde, war eigentlich ein Geschenk, mit dem die Beteiligten vorher nicht gerechnet hatten. Deshalb war die Freude um so größer. In den Jahren 1971 und 1972 konnte in zwei Abschnitten die feierliche Übergabe vollzogen werden. Für alle aktiv beteiligten Personen waren diese Daten die Belohnung für ihre jahrzehntelangen Bemühungen. Die Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft wurden von dem neuen „Regionalverband Ostwürttemberg“ übernommen.

Was bisher in den Darstellungen über die Eisenbahngeschichte im Raume Aalen nicht angesprochen wurde, ist der Mensch. All das Erreichte wäre nicht möglich gewesen ohne die vielen Menschen, die sich durch intensive Mitarbeit eingesetzt haben. Das geht aus von der Planung in den Kanzleien und der Handarbeit an den Baustellen bis zum Bau-, Betriebs-, Verkehrs- und Werkstätdendienst. Der Anteil der Eisenbahner

Stationierung von Dampflokomotiven beim Bahnbetriebswerk Aalen

Zeitraum 1929 – 1971			1. 1. 1929	31.12.1931	1. 1. 1938	1. 1. 1941	1. 4. 1945	1. 1. 1949	1. 1. 1953	1. 1. 1959	1. 1. 1965	1. 1. 1970	Bemerkungen
Klasse	Achsfolge	Reihe											
pr. P 8	2'C-h2	38 ¹⁰⁻⁴⁰	12	13	14	14	7	11	12	12	–	–	
(fr.) P.L.M. 230	2'C-h4v	S.N.C.F. 5.230 C	–	–	–	–	¹⁾ 8	–	–	–	–	–	1) sog. „Leihlokomotiven“ der P.L.M. Mitte 1941 – Aug. 1945, an S.N.C.F. zur.
Einheits- lokomotive	1'E-h2	50	–	–	–	–	15	15	9	8	–	–	
Einheits- lokomotive	1'E-h2	52	–	–	–	–	²⁾ 1	–	–	–	–	–	2) reaktivierte Rückführlokomotive
pr. G 8 ¹	D-h2	55 ²⁵⁻⁵⁶	–	–	–	–	–	–	³⁾ 8	–	–	–	3) nur für Rangierdienst Aalen, Giengen, Heidenh., Schw. Gmünd, Wasseralf.
wü.Hh	E-h2	57 ⁴	4	⁴⁾ 4	–	–	–	–	–	–	–	–	4) auslaufende Reihe
wü. G 12	1'E-h3	58 ⁵	6	6	8	8	–	–	–	–	–	–	
pr. G 12	1'E-h3	58 ¹⁰	1	1	–	–	–	–	–	–	–	–	
Einheits- lokomotive	1'C1'-h2t	64	–	–	–	–	–	–	–	–	10	–	
wü. T 5	1'C1'-h2t	75 ⁰	2	2	8	10	9	8	10	8	–	–	
bad.VIb	1'C1'-n2t	75 ¹	–	–	–	–	⁵⁾ 2	–	–	–	–	–	5) reaktivierte Rückführlokomotiven der RBD Karlsruhe
pr. T 18	2'C2'-h2t	78	–	–	–	–	–	–	–	–	10	⁶⁾ 9	6) nach Elektrifikation Aalen – Donauwörth 1972 nach Rottweil
pr. T 9 ³	1'C-n2t	91 ³	11	11	3	2	–	4	–	–	–	–	
wü. Tn	E-h2t	94 ¹	–	–	–	–	–	–	–	⁷⁾ 3	–	–	7) auslaufende Reihe
pr. T 16 ¹	E-h2t	94 ⁵	–	–	3	3	1	1	–	–	–	–	
Bestand am Stichtag:			36	37	36	37	43	39	39	31	20	9	

Nicht enthalten sind die Schadrückführlokomotiven aus den Jahren 1942 bis 1945, soweit sie nicht betriebsfähig reaktiviert wurden.

Zusammengestellt nach amtlichen Unterlagen: Seidel

an der Bevölkerung der Stadt Aalen war beachtlich und nicht umsonst spricht man von Aalen als einer „Eisenbahnerstadt“. Über mehrere Generationen hinweg hatten viele Familien mit der Eisenbahn direkte Verbindung. Der Eisenbahnerberuf wurde als stolze Tradition weitergetragen. Die „Werkstätte“ hat in der Zeit von 1866 bis 1955 manchen tüchtigen Facharbeiter hervorgebracht und viele von ihnen sind nach einer soliden Ausbildung später in die Laufbahn der Lokomotivführer übergewechselt. Ihre Aufhebung hat daher die Stadt Aalen sehr hart getroffen. Die Eisenbahn hat Aalen zu dem gemacht, was es heute ist. Ohne den völkerverbindenden Schienenweg wäre die Stadt zweifellos nicht so weit gekommen. Die Eisenbahn ist für Aalen zu einem wichtigen Standortfaktor geworden.

Anmerkungen:

- 1 Hans Bauer, Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen, in: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, 1. Band, S. 3, Frauenfeld 1947
- 2 Willi A. Boelke, Wege und Probleme des industriellen Wachstums, in: Zeitschrift für Württembergische Landesgeschichte, Jahrgang XXXII 1973, 2. Heft, Stuttgart 1974, S. 478
- 3 Österreichischer Eisenbahnbeamten-Verein (Hsg.), Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, 1. Band, 1. Teil, Wien 1898, S. 53 ff.
- 4 Ralf Roman Rossberg, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977, S. 35
- 5 Rechenschaftsbericht an die Gesellschaft für Beförderung der Gewerbe 1832, S. 27 ff., Staatsarchiv Ludwigsburg, E 170 Nr. 855
- 6 Über die Vorplanungen des Eisenbahnbaus in Württemberg vgl. Karlheinz Bauer, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen – Über die Frühzeit ihrer Entwicklung, Vortrag anlässlich der Ausstellung „Pleuer und die Eisenbahn“ am 2. August 1978 in Aalen, hier abgedruckt S. 179–191
- 7 Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1843, S. 277
- 8 Albert Mühl/Kurt Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart u. Aalen 1970, S. 29
- 9 „Eine bedeutende Strecke durch fremdes Gebiet“: Hier handelte es sich um das Territorium der vormaligen Benediktiner-Reichsabtei Elchingen bei Ulm, das bei der Grenzrevision im Jahre 1810 bei Bayern verblieb. Beim Bau der letzten Teilstrecke der Remsbahn in Richtung Ulm wurde dieses Gebiet dann doch durchquert
- 10 Albert Mühl/Kurt Seidel, a. a. O., S. 29
- 11 Georg Morlok, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart / Wien / Leipzig 1890, S. 8
- 12 Albert Mühl/Kurt Seidel, a. a. O., S. 31
- 13 Kurt Seidel, Hundert Jahre Obere Jagstbahn, eine verkehrsgeschichtliche Betrachtung unter besonderer Berücksichtigung des Ellwanger Raumes, in: Ellwanger Jahrbuch 1967, Ellwangen 1968, S. 228 ff.
- 14 Georg Morlok, a. a. O., S. 77
- 15 Peter Friedrich Kupka, Allgemeine Verkehrsgeschichte, in: Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie, 1. Band, 1. Teil, Wien 1898, S. 72
- 16 Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1858, S. 251
- 17 Eberhard Kitter, Die Eisenbahn-Empfangsgebäude im Königreich Württemberg vor 1854, Dissertation 1973, Stuttgart 1973, S. 143
- 18 Georg Morlok, a. a. O., S. 97
- 19 Georg Morlok, a. a. O., S. 101
- 20 Georg Morlok, a. a. O., S. 99
- 21 Georg Morlok, a. a. O., S. 99
- 22 Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1863, S. 175

- 23 Württembergisches Statistisches Landesamt (Hsg.), Das Königreich Württemberg, 3. Band, Jagstkreis, Stuttgart 1906, S. 26
- 24 Württembergisches Statistisches Landesamt, a. a. O., S. 39, 111, 113
- 25 Rudolf Röttsch, 1866–1941, 75 Jahre Reichsbahnausbesserungswerk Aalen, Aalen 1941, S. 6
- 26 Rudolf Röttsch, a. a. O., S. 7
- 27 Georg Morlok, Die Zahnradbahn bei Wasseralfingen, Vortrag im Verein für Baukunde, Stuttgart 1878, S. 8 ff.
- 28 Georg Morlok, a. a. O., S. 4
- 29 Georg Morlok, a. a. O., S. 4
- 30 Georg Morlok, a. a. O., S. 7
- 31 Georg Morlok, a. a. O., S. 6 ff.
- 32 Brief von Olivier Zschokke in Aarau an Bergrat Erhardt in Wasseralfingen vom 4. Mai 1875; Werksarchiv Schwäbische Hüttenwerke GmbH, Wasseralfingen
- 33 Hans Bauer, a. a. O., 2. Band, S. 31
- 34 Schweizerische Bundesbahnen (Hsg.), SBB-Nachrichtenblatt, Jahrgang 1964, Jubiläumsnummer „75 Jahre Brünigbahn“, Bern 1964
- 35 Albert Mühl/Kurt Seidel, a. a. O., S. 225
- 36 Regierungsblatt für das Königreich Württemberg, Jahrgang 1900, S. 231 ff.
- 37 Zeugnis von Eisenbahnbauinspektor Hartmann über die Arbeiten der Bauunternehmung Antonio Rossaro beim Bahnhofsumbau in Aalen, zitiert bei Erwin Hafner und Kurt Seidel, „Antonio Rossaro und sein Werk“ in Festschrift „100 Jahre Rossaro“, Aalen 1979, S. 9
- 38 Bundesbahndirektion Stuttgart, Bestandsveränderungen der Triebfahrzeuge im Betriebsmaschinen-dienst der RBD/ED/BD Stuttgart in den Jahren 1929–31, 1938–40 und ab 1945 o. J.
- 39 Schwäbische Post Aalen, Ausgabe vom 25. Juni 1970. Der Bauauftrag für den Abschnitt Goldshöfe – Crailsheim – Landesgrenze gegen Ansbach wurde in der Zwischenzeit erteilt