

Aalener Jahrbuch 1980

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Die Eisenbahnlinie Stuttgart–Wasserralfingen

Berichte, Zeitstimmung, Perspektiven

Bernhard Hildebrand

Am Donnerstag, dem 18. Juli 1861, wurde die Remsbahn, die Eisenbahnlinie zwischen Stuttgart–Bad Cannstatt und Wasserralfingen, feierlich eröffnet. Ein Sonderzug brachte die Regierung des Königreichs und die gewählten Vertreter des Volkes sowie zahlreiche Ehrengäste nach Wasserralfingen, wo im Güterschuppen das Festessen eingenommen wurde. Der Sonderzug war in der Presse als erste offizielle Probefahrt, „wozu die Mitglieder des Geheimen Rats, die Herren Minister und Staatsräte sowie sämtliche Abgeordnete eingeladen werden“, angekündigt. Dem Schöpfer der Remsbahn, Baurat Morlok, wurde anlässlich der Eröffnung das Ritterkreuz des Friedrichsordens verliehen.

Die Inbetriebnahme der Strecke Cannstatt–Wasserralfingen erfolgte am 25. Juli; mit diesem Datum begann der Alltag auf der Remsbahn. Nach festgelegtem Fahrplan dampften Güter- und Personenzüge zu Berg und zu Tal. Die Festtage waren vorüber, der glanzvolle 18. Juli mit dem Sonderzug der Regierungsvertreter, den Abgeordneten und geladenen Gästen, auch die darauffolgenden Tage, an denen der Bevölkerung Gelegenheit geboten war, das neue Verkehrsmittel zu erproben und sich über seine Vorzüge zu orientieren.

Mit dem Alltag auf der Remsbahn brach zugleich ein neuer Alltag und ein neuer Abschnitt im Verkehrsleben unserer engeren Heimat an. Das neue, sichere, schnelle und bequeme Verkehrsmittel verband den Raum am oberen Kocher mit dem Kernland am mittleren Neckar und der Residenz und darüber hinaus über die bereits eröffnete Hauptbahn Bruchsal–Friedrichshafen und ihre Anschlußstrecken mit weiten Teilen Württembergs, Süddeutschlands und den Nachbarn im Osten, Süden und Westen. Doch kehren wir zum lokalen Bereich zurück. Die Erwartungen, welche die Zeitgenossen an die Bahn knüpften, die Eindrücke, die sie empfangen, die Freude, die in den Feiern zum Ausdruck kam, können wir nur verstehen, wenn wir wissen, wie es vorher war.

Württemberg hatte zwar für den Ausbau des Straßennetzes viel Geld ausgegeben, das Reisen war aber alles andere als angenehm. Gebhard Stützel berichtet in seinen „Erinnerungen“ – erschienen zu Beginn des Jahrhunderts – darüber: „Das Reisen auf größere Entfernungen war nicht nur sehr kostspielig, sondern auch geradezu eine Qual. Wollte man zum Beispiel nach Stuttgart fahren, so war nur eine Gelegenheit am Tage

da. Nach zehn Uhr fuhr der Eilwagen der Thurn- und Taxisschen Post, bei welchem innen sechs Personen, auf dem Bock außer dem Postillion zwei Personen Platz hatten (der Kondukteur mit seinem Spitzerhund saß oben auf dem Wagen), von der Post (ehemaliges Rathaus) ab, nachdem der Postillion zum Abschied ‚Muß i denn, muß i denn zum Städtele hinaus‘ geblasen hatte. In Gmünd, Schorndorf und Waiblingen wurden die Pferde gewechselt, und am anderen Vormittag etwa um 9 Uhr, vorausgesetzt, daß alles gut ablief, kam man wie gerädert, im Winter halb erfroren, in Stuttgart an. Gewöhnlich nahm eine solche Reise, bis man wieder nach Hause kam, drei Tage in Anspruch. Anfangs der 50er Jahre wurde sodann von privaten Unternehmern durch eine Omnibusverbindung zwischen hier und Stuttgart, zugleich auch durch billigere Fahrpreise, der Taxisschen Post Konkurrenz gemacht.“

Am 1. Juli 1861 waren die Taxisschen Posten an den württembergischen Staat übergegangen. Ein Fahrplan, der erhalten geblieben ist, zeigt, daß man nur am Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Donnerstag von Aalen nach Stuttgart reisen konnte; von der Residenz kam nur am Sonntag und Donnerstag eine „Fahrpost“ an. Im übrigen spiegelt der Fahrplan die verkehrsgünstige Lage Aalens wider: Fahrposten verkehrten von Aalen nach Nürnberg über Ellwangen, nach Nördlingen, nach Heidenheim, nach Ulm und nach Stuttgart. 50 Jahre zuvor war Hülen auf dem Härtsfeld wichtiger Kreuzungspunkt. Hier schnitten sich die Linien Stuttgart–Nördlingen und Frankfurt–Ellwangen–Augsburg. Auf dem Fahrplan sind leider die Fahrzeiten nicht angegeben, die Abfahrtszeiten jedoch oft mit einer Toleranz von einer Stunde, wenn die Fahrt nicht von Aalen ihren Ausgang nahm. Daraus kann man ersehen, daß man von vornherein mit erheblichen Verspätungen rechnete. 1861 benötigte der Postomnibus von Ellwangen nach Aalen 2 Stunden, von Heidenheim nach Aalen 2 Stunden 40 Minuten. Der Güterverkehr lag in Händen von privaten Unternehmern, die ihre festen Routen und Abfahrtstage hatten. Daneben übernahmen sie natürlich Einzelaufträge. Ein Blick auf den Fahrplan, der am 25. Juli auf der Remsbahn in Kraft trat, läßt sofort den gewaltigen Fortschritt erkennen, der unserer Heimat durch das neue Verkehrsmittel beschert wurde: In beiden Richtungen verkehrten täglich auf der Remsbahn vier Personenzüge, sie verließen Wasseralfingen um 5 Uhr, 10.20 Uhr, 15 Uhr und 18.15 Uhr, Stuttgart um 5.20 Uhr, 8.20 Uhr, 14.40 Uhr und 18 Uhr. Die Fahrzeiten der Züge waren sehr unterschiedlich, die Abendzüge benötigten für die Strecke über vier Stunden, der Nachmittagszug nur 2 Stunden 28 Minuten. Welcher Zeitgewinn gegenüber der Postkutsche! Man konnte jetzt in einem Tag zur Residenz und wieder zurück kommen und hatte in Stuttgart viele Stunden Zeit, seine Geschäfte zu erledigen. Außerdem war die Bahnfahrt bequemer und sicherer als die Reise in der Postkutsche. Wenn auch im Winterfahrplan 1861/62 der Personenverkehr auf drei Zugpaare beschränkt wurde, so blieben doch die Vorteile im Gesamten bewahrt.

Nicht weniger groß waren die Verbesserungen im Stückgutverkehr und im Transport von Massengütern. Welche Mühe hatte es gekostet, die im Hüttenwerk im gleichen

Jahr gegossenen großen Fontäneschalen für den Stuttgarter Schloßplatz durch das Remstal zu befördern, und wie schwierig und zeitraubend war der Transport der im Hüttenwerk gewalzten Eisenbahnschienen zu den im Lande im Bau befindlichen Bahnstrecken! Gewerbe, Industrie und Handel zogen in gleichem Maße Nutzen aus der neuen Einrichtung und erhielten neue Impulse. Die Auswirkungen großen Maßes stellten sich freilich nicht von heute auf morgen ein. Es wäre auch falsch zu sagen, der Bahnanschluß hätte den Aufstieg unserer heimischen Wirtschaft allein verursacht; es gab bereits Ansatzpunkte. Das Vorhandene wurde gefördert, das Bodenständige wurde zum Kristallisationskern für Neubildungen und Neuansiedlungen von Gewerbe- und Industriebetrieben.

Als unmittelbare Auswirkung der Eröffnung der Remsbahn beobachten wir zunächst eine Steigerung des Reiseverkehrs. Zu den Endpunkten der Bahn Wasseralfingen und Aalen wurden mehrere neue Fahrpostkurse eingerichtet, besonders von Ellwangen aus, das damals noch Sitz der Regierung des Jagstkreises war, dann aber auch nach Bopfingen, Nördlingen und Heidenheim. Neresheim bekam zunächst keine direkte Verbindung, man mußte von dort entweder den Weg über Bopfingen oder über Heidenheim nehmen. Das Hüttenwerk in Wasseralfingen und die Erzgruben am Brauenberg wurden beliebte Ausflugsziele, seit die Bahn eröffnet war. Am 8. August 1861 besuchte der König Wasseralfingen. Die Meldung im „Boten vom Härtsfeld“ über dieses Ereignis lautet:

„Seine Majestät der König haben sich heute früh 5 Uhr nach Wasseralfingen begeben, um die dortigen Eisenwerke zu besichtigen. Wasseralfingen ist auch für den Teil des Publikums, das bei seinen Erholungsreisen das Angenehme mit dem Nützlichen verbindet, ein gesuchter Ausflugsort geworden. Für Fremde ist droben ein Führer angestellt; wer irgendeine erhebliche Empfehlung hat, wird von Beamten begleitet. Reisende, die ihren Besuch so einzurichten vermögen, daß sie bei einbrechender Dunkelheit in Wasseralfingen sind, haben an den flammenden Hochöfen einen herrlichen Anblick.“

Das Ereignis des Königsbesuchs hat übrigens im Aalener Amts- und Intelligenzblatt eigenartigerweise keinen Niederschlag gefunden.

Am 26. August veranstaltete der Stuttgarter Gewerbeverein eine Fahrt nach Wasseralfingen. In einem Bericht heißt es: „Das stete Streben des Vorstandes des hiesigen Vereins, das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden, veranlaßte gestern ca. 80 Mitglieder, einige mit ihren Frauen, die Hüttenwerke und Gruben in Wasseralfingen zu besuchen, wo dieselben durch die Freundlichkeit der dortigen Verwaltung Gelegenheit hatten, dieses großartige Etablissement bis in das einzelnste kennenzulernen, von den Erzgruben durch die Schmelzerei, die Gießerei und das Hammerwerk bis zur fertigen Ware. Nachmittags versammelte sich die Gesellschaft bei heiterem Mahle im gastlichen Wirtshaus zum ‚Schlegel‘, gewürzt durch Toaste auf den König und auf das neugeborene Kind Gewerbefreiheit. Bei dieser Gelegenheit kann nicht unerwähnt

bleiben, daß künftigen Besuchern Wasseralfingens zu raten ist, auf dieser durch Naturschönheit zwar geistigen, dagegen unterwegs weil die Restaurationen fehlen, auch nicht geringsten körperlichen Genuß bietende Strecke, sich von hier aus zu proviantieren.“

Umgekehrt gab die Bahnverbindung zur Residenz Anreiz, die Landeshauptstadt zu besuchen. Bereits am 13. August meldete der „Bote vom Härtsfeld“ aus Stuttgart: „Vorgestern hatten wir großen Besuch von Wasseralfingen, ein Extrazug von 15 Wagen mit zwei Lokomotiven brachte etwa 800 Arbeiter hierher und an ihrer Spitze war die Knappschaft mit der Bergmusik. Die Leute zerstreuten sich über die Stadt. Ihr Hauptquartier hatten sie im ‚Tivoli‘. Werners zoologischer Garten hatte einen außerordentlich zahlreichen Besuch. Das Schwesterwerk Königsbronn besuchte Ende August Stuttgart.“

Diese Sonderfahrt des Königlichen Hüttenwerks nach Stuttgart dürfte wohl der erste Betriebsausflug unseres Bezirkes gewesen sein.

Für die Frachtfuhrleute hatte der Bahnbau sehr viele Aufträge eingebracht. Auf den Zubringerrouen zu den Stationen und Endpunkten der Bahn blühte nach der Eröffnung weiter das Geschäft, in Aalen wurde außerdem eine städtische Güterbestätterei eingerichtet, die der Stadtrat C. F. Brucker übertrug. Er richtete sein Büro in der „Harmonie“ ein. Einige Fuhrunternehmen wurden jedoch von der Eröffnung der Bahn hart betroffen, vermutlich jene, die auf der Remstalroute gefahren waren und für die es keine Ausweichmöglichkeiten gab. Bereits am Dienstag, dem 13. August, annözierte G. Hailer im „Amtsblatt von Aalen“: „Durch die Eisenbahn werden mir entbehrlieh: 2 Pferde, 1 Wagen mit eisernen Achsen und Plane, 2 Bauern- und 2 Chaisengesdirre, Pferdeteeppiehe, Futterstuhl usw., was ich hiermit zum Verkauf anbiete.“ Am 15. Oktober schrieb Güterbeförderer Staudenmaier aus Aalen „6 schwere Zugpferde im Alter von 5–8 Jahren, 16 bis 18 Faust groß, 2 schwere Frachtwagen mit je 140 Ztr. Tragkraft, 2 leichtere mit 80 Ztr. Tragkraft nebst 2 Anhängerwägelchen von 30–40 Ztr. Tragfähigkeit, ferner Landzüge, Sperr- und Bauchketten in großer Auswahl, 4 Radschuhe, viele Vor- und Deichselwagen, nebst zwei kurzen und zwei langen Wagen“ zum Verkauf aus. In der gleichen Nummer bot Posthalter Retter aus Ellwangen „4 Pferde, die sich zur Nachzucht und zum schweren Zug ganz vorzüglich eignen“, an.

Der Bahnbau bedeutete das Ende der Frachtüberlandfuhrer, der Nahverkehr aber erlebte einen Aufschwung. Für die nächsten Jahre bot die Fortführung des Bahnbaues nach Nördlingen, später nach Heidenheim und Crailsheim, dem Fuhrgewerbe zunächst Beschäftigung genug und reiche Ausweichmöglichkeiten.

Über die Hoffnungen, die sich allgemein an den Ausbau des Bahnnetzes knüpfen, ist bereits gesprochen worden. Erwähnt werden sollen jedoch auch die speziellen Erwartungen, die man in den Oberämtern Aalen, Ellwangen und Neresheim hegte. Besser als alles andere demonstrieren die Sätze eines Leserbriefes, der im „Amts- und

Intelligenzblatt von Aalen“ abgedruckt worden ist, die Stimmung in jenen Tagen: „In vielen, manchmal kleineren Orten als Aalen, geschieht gegenwärtig viel für die Verbesserung der städtischen Einrichtungen und nachdem nun unsere Stadt so mit einer Eisenbahn beglückt worden, daß sie einstens ein Knotenpunkt zu werden verspricht, finden wir es an der Zeit, auf einige Mängel aufmerksam zu machen, welche füglich behoben werden dürften. Es ist dies einestheils die spärliche Straßenbeleuchtung, welche dadurch verbessert werden könnte, daß außer der Hauptstraße auch an den anderen lebhaften Plätzen, etwa bei dem Hause des Herrn Stadtrats Seydelmann, am Gasthof zum ‚Adler‘, und den ‚Drei Königen‘, namentlich aber in der Nähe des Herrn Stadtschultheißen Laternen angebracht würden, um den Fremden, welche bei Nacht und Nebel ankommen, den Weg findbar zu machen. Dieses Übel wird durch den leidigen Umstand noch vermehrt, daß zeitweise unsere Straßen nur mit Wasserstiefeln passiert werden können, zu welchen sich noch das weitere Unheil gesellt, daß das trottoirsuchende Publikum nicht selten mit häuslichen Überresten von Nachtschirren und Tischtüchern belästigt wird. Zum Schluß wäre es für das reisende Publikum sehr erleichternd, wenn an einigen Stellen der zum Bahnhof führenden Straßen die Weisung ‚zum Bahnhof‘ angeschrieben stünde. Wir erlauben uns, die städtischen Kollegien freundlichst zu ersuchen, genannten Übelständen gefälligst abhelfen zu wollen und da dies auf eine billige Weise geschehen kann, zweifeln wir nicht, daß unsere Bitte Gehör findet.“

Auch die Stadt Ellwangen versprach sich viel von einem Bahnanschluß. In einem Marktbericht, der am Freitag, dem 17. August, im „Amts- und Intelligenzblatt“ erschien, lesen wir:

„Wenn erst die Kreisstadt Ellwangen in den Kreis der Eisenbahnlinie gezogen sein wird, steht jetzt schon fest, daß die hiesigen Frucht- und Viehmärkte bei dem großartigen und gedeihlichen landwirtschaftlichen Betriebe der ganzen Umgebung sich den ersten des Landes anreihen werden.“

Das Härtsfeld hoffte auf bessere Verkehrsverbindungen und brach in berechtigte Klagen aus: „Schon längst gab der Mangel einer direkten Postverbindung zwischen hier und Aalen Anlaß zu Klagen. Das Bedürfnis einer solchen Verbindung wird nun seit Eröffnung der Eisenbahn nach Aalen noch mehr empfunden. Überall sonst wird die kürzeste Verbindung mit der nächsten Eisenbahnstation angestrebt und hergestellt; nur das bisher lange genug vernachlässigte Härtsfeld sollte, obwohl es zu allen Staatsausgaben, auch den Verkehrsanstalten im Lande beisteuern muß, nicht einmal einer solchen kürzesten Verbindung mit der Eisenbahn theilhaftig werden.“ Eine Petition des Bezirksabgeordneten Kammerer, unterschrieben von den bürgerlichen Kollegien von Aalen, Unterkochen und Ebnat sowie 116 Gewerbetreibenden, hatte Erfolg. Die erstrebte Postverbindung Aalen–Neresheim wurde eingerichtet.

Wenn wir heute nach fast 120 Jahren zurückblicken, so können wir mit Genugtuung feststellen, daß einiges von dem sich einstellte, was man sich im Osten von Württem-

berg erhofft hatte. Doch die ganz großen Perspektiven der Erwartungen blieben unerfüllt. Die Remsbahn, ursprünglich wichtige Verbindung des mittleren Neckarraumes zu Franken, zu Thüringen und Sachsen, wurde im Laufe der Jahre durch neue Bahnlinien in ihrer Bedeutung geschmälert. Einst konnte sich die Stadt Bopfingen darüber beklagen, daß im Fahrplan die Stadt als Schnellzughaltepunkt nicht mehr berücksichtigt werde. Heute verkehren auf dieser einst so wichtigen Route nur noch Eilzüge. Was werden die großen Neubaupläne der Bundesbahn für die Linie Stuttgart–München und der Ausbau der Bahnverbindung Heidelberg–Heilbronn–Crailsheim–Nürnberg uns einbringen? Der Schnellzugverkehr zwischen Stuttgart und Nürnberg wird jetzt schon zu einem sehr beträchtlichen Teil über die Murrbahn abgewickelt. Die Zukunft wird erweisen, ob die Vorzüge der Elektrifizierung der Remsbahn und ihrer Fortsetzung nach Nördlingen, ferner die beabsichtigte Elektrifizierung der Strecke Goldshöfe–Crailsheim uns wieder etwas von der einstigen großen Bedeutung zurückbringen werden, ob die so sehnlich erwünschte Aufwertung Ostwürttembergs im Bereich des Schienenverkehrs eintreten wird oder ob wir vollends zu „Eilzugsdörfern“ abgewertet werden. Das durchgehende Eilzugspaar Stuttgart–München wird heute schon „Bauernexpress“ genannt. Der Pessimist wird sagen: „Das ist typisch, wir brauchen nichts zu erwarten“, der Optimist: „Immerhin Express, erster Schritt zur Aufwertung.“ Wir fügen mit leiser Resignation hinzu: „Wer’s glaubt . . .“.