

Aalener Jahrbuch 1992

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Obere Jagstbahn Goldshöfe – Ellwangen – Crailsheim

Kurt Seidel

Der 15. November 1866, ein Donnerstag, war für die reiche Geschichte der Stadt Ellwangen, die zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit dem Prädikat „gute Stadt“ ausgezeichnet wurde, ein großes Ereignis: der Anschluß an das Schienennetz und somit das Heraustreten aus dem Verkehrsschatten. Diese Betrachtung will aufzeigen, wie es zur Verwirklichung dieses Anschlusses gekommen ist.

In der württembergischen Eisenbahnplanung wurde ein wohldurchdachtes Programm der schrittweisen Verkehrserschließung durch Schienenwege aufgestellt. Nach der durch das erste Eisenbahngesetz von 1843 erbauten „Stammbahn“ von Heilbronn zu den Gestaden des Bodensees wurde „das flache Land“ nach und nach erschlossen und verkehrsmäßig angebunden. Immerhin gehörte die Süd-Nord-Linie Goldshöfe – Crailsheim – Mergentheim schon zum Programm der „IV. Bauperiode“.

Sie erstreckte sich auf die Jahre 1864 bis 1870. Ursprünglich unter dem Namen „Tauberbahn“, wurde sehr bald, bedingt durch die zeitliche Ausbaufolge, für den Abschnitt Goldshöfe – Crailsheim der bahnamtliche Name „Obere Jagstbahn“ gewählt, der als sinnvoller betrachtet wurde, nicht nur im lokalen, sondern auch im überregionalen Sinne. Im Jahre 1857 wurde bei der Beratung und Bearbeitung der Bahnen im Kochertal die anfänglich vorgesehene Strecke von Wasseralfingen in Richtung Schwäbisch Hall – Westernach (bei Kupferzell) aufgegeben, dafür aber die Linienführung von Wasseralfingen über Crailsheim nach Schwäbisch Hall für den Bau in Aussicht genommen und mit der geplanten Strecke Ulm – Aalen – Wasseralfingen zu einer Transitbahn zusammengefaßt. Technischer Referent dieses Programmes war Oberbaurat Georg Morlok, der bereits als Erbauer der Remsbahn Cannstatt – Nördlingen in die württembergische Eisenbahngeschichte eingegangen ist.

Im Jahre 1864 erhielt er den konkreten Auftrag zur Bearbeitung eines generellen Projektes der Bahn von Goldshöfe nach Mergentheim. Die Vorarbeiten für die Strecke nach Crailsheim konnten sich auf Geländeaufnahmen aus den Jahren 1857 und 1858 stützen. Somit konnten die Bauarbeiten unverzüglich begonnen und auch um so rascher gefördert werden. Gut war in diesem Zusammenhang, daß für den Ausgang der Strecke statt der Station Wasseralfingen die Station Goldshöfe (eigentlich „bei den Goldshöfen“) schon zur Verfügung stand, nachdem 1863 die Remsbahn in ihrer zweiten Sektion Wasseralfingen – Nördlingen im Betrieb war. Die baulichen Voraussetzungen waren durchaus günstige, wenn man von dem Abschnitt Goldshöfe – Schrez-

heim einmal absehen will. Die Talformen der Jagst waren für den Bahnbau durchaus so beschaffen, daß kostspielige Ausführungen vermieden werden konnten.

Die Planung der „Transitbahn“ hatte immerhin schon auf Abzweigungen nach anderen Richtungen Bedacht genommen:

auf der Station Goldshöfe für Nördlingen,

auf Bahnhof Crailsheim für Nürnberg,

auf Weikersheim für Würzburg (!),

auf Mergentheim für Königshofen, Osterburgen, Wertheim und Würzburg,

wie Georg Morlok in einem historischen Abriß ausdrücklich vermerkte. Unter Berücksichtigung aller damit zusammenhängenden Umstände wurde der generelle Plan bei den Ständen zur Verabschiedung vorgelegt. Diese wurde zur Zufriedenheit vollzogen; für die Detailbearbeitung und Ausführung der Pläne für die Strecke Goldshöfe – Crailsheim war nunmehr der Weg frei.

Damit nun einmal ein Einblick in die bahninternen Programme gewährt werden kann, sei in der Folge der genaue Wortlaut eines solchen detaillierten Planes wiedergegeben. Das Dokument befindet sich im Staatsarchiv in Ludwigsburg im Bestand E 79 II Bü 127 und lautet folgendermaßen¹:

„Stuttgart, den 5. Juli 1864.

Durch höchstes Dekret des Hochseligen Königs Majestät vom 16. November 1863 wurde mir die untertänigst erbetene Ermächtigung gnädigst erteilt, die Vorarbeiten für die Bahnstrecke Goldshöfe – Crailsheim vornehmen lassen zu dürfen.

Nachdem diese Vorarbeiten soweit vollendet sind, daß die Bahntrasse festgestellt werden kann, erlaube ich mir, das von dem Oberingenieur Baurat Morlok ausgearbeitete Projekt in folgendem der Höchsten Genehmigung Euer Königlichen Majestät untertänigst vorzulegen.

Zunächst habe ich vorauszuschicken, daß die Bahnlinie Goldshöfe – Crailsheim gesetzlich noch nicht definitiv festgestellt und nur in dem Gesetz vom 17. November 1858 bestimmt ist, daß von Crailsheim ab in südlicher Richtung ein Schienenweg durch die Täler der Jagst, des oberen Kochers und der Brenz über Heidenheim bis zur Ostbahn geführt werden solle.

Da nun eine andere als die bearbeitete Linie von Crailsheim gegen Heidenheim der Terrain- und Verkehrsverhältnisse sowie des Kostenpunktes wegen nicht bauwürdig erscheint, so ist an der ständischen Zustimmung zu derselben, zu deren Herbeiführung zu den mit Höchster Genehmigung Euer Königlichen Majestät kürzlich den Ständen übergebenen Gesetzesentwurf über die in der Finanzperiode 1864/67 zu bauenden Eisenbahnen Einleitung getroffen ist, nicht zu zweifeln und die Detailbearbeitung dieser Linie um so mehr geboten, als dermalen die technischen Kräfte hierfür zu Gebote stehen und es erwünscht ist, mit dem Bau alsbald nach der ständischen Verabschiedung auf der ganzen Linie beginnen zu können.

Sodann habe ich untertänigst zu bemerken, daß die Bahn gleich den Anschlußbahnen Wasseralfingen – Nördlingen und Hall – Crailsheim vorerst nur einspurig angenommen ist, dagegen wird die spätere Ausführung eines zweiten Gleises in Aussicht genommen, daher die hierfür notwendige Grunderwerbung auf den Bedarf einer doppelspurigen Bahn ausgedehnt, auch der Unterbau der größeren Brücken und Durchlässe, bei welchen eine spätere Verlängerung mit unverhältnismäßigem Kostenaufwand verbunden wäre und auf den Betrieb störend einwirken würde, zweispurig ausgeführt.

Auf die näheren Verhältnisse der Bahnlinie übergehend, habe ich untertänigst vorzutragen:

A. Allgemeine Anlage und Richtung der Bahn

Die allgemeine Richtung der Jagsttalbahn ist nahezu eine südnördliche.

Wie aus den vorliegenden Plänen ersichtlich, zweigt die Jagsttalbahn auf der Station Goldshöfe von der Remsbahn ab, kreuzt am Ende dieser Station die Staatsstraße von Aalen nach Ellwangen, zieht sich bis gegen Buch an dem rechtsseitigen Abhange des Aalbachtals hin, überschreitet östlich von Buch dieses Tal mittels eines 50 Fuß² hohen Dammes und lehnt sich sodann bis gegen Schwabsberg an die linksseitigen Abhänge des Jagsttales an. Das Bahngefälle beträgt von den Goldshöfen bis zur Station Schwabsberg 1:210.

Der günstigste Platz zur Anlage letzterer Station befindet sich südwestlich vom Orte in unmittelbarer Nähe desselben und rechts von der Staatsstraße.

Mit einer kleinen nordwestlichen Ausbiegung wendet sich nun die Bahn in einer Kurve von 1 600 Fuß Radius gegen die Staatsstraße, um dieselbe mittelst einer Durchfahrt zu kreuzen und den Gebirgsausläufer, auf welchem Schwabsberg erbaut ist, an schmaler Stelle in 30 Fuß tiefem Einschnitt zu durchbrechen und das durch denselben Bergvorsprung unterbrochene linksseitige Berggehänge des Jagsttales für die Unterlage der Bahn wieder zu gewinnen, wo sie dann in einer entgegengesetzten Kurve von 1 600 Fuß Radius die allgemeine südnördliche Richtung wieder einhält.

Hiebei werden die Orte Saverwang und Schrezheim berührt, von welchen das erstere vollständig, das letztere mit Ausschluß einiger im Jagsttale selbst gelegenen Häuser links der Bahn sich befinden. Unterhalb Schrezheim vor der dortigen raschen Biegung des Jagsttales bietet sich eine günstige Gelegenheit zur Überschreitung desselben, welche um so weniger unbenützt gelassen werden konnte, als die Terrainverhältnisse für die Anlage der Station Ellwangen sowohl, als für die Bahnführung von hier an bis gegen Schweighausen, somit auf eine Strecke von ca. 2 Stunden auf der rechten Talseite ungleich günstiger sind als auf der linken. Nicht nur wird hiedurch die Möglichkeit gegeben, den Bahnhof Ellwangen in unmittelbarer Nähe der auf dem rechten Jagstfluß gelegenen Stadt anzubringen, es werden auch manche tief und sumpfig gele-

genen Stellen des Tales, mehrere in Bewegung befindliche Bergabhänge umgangen und vermieden.

Bei diesem Talübergang wird für die Jagst selbst eine 50 bis 60 Fuß weite, 12 Fuß über dem Terrain gelegene Brücke mit eisernem Oberbau und für das Hochwasser eine Inundations-Brücke mit drei Öffnungen von je 40 Fuß Weite und ebenfalls eisernem Oberbau erforderlich.

Die Bahn bleibt nun parallel der Staatsstraße und links von derselben, zieht sich westlich von Ellwangen über den früheren Stadtgraben hin und überschreitet am Ende der Stadt in der Nähe der Jagstbrücke die Straße nach Crailsheim, welche nun auf der linken Talseite bleibt. Das Bahngefälle beträgt von Schwabsberg bis Schrezheim 1:180 und von hier aus bis zur Station Ellwangen 1:900.

Der günstigste Punkt zur Anlage des Bahnhofs Ellwangen befindet sich am nördlichen Ende der Stadt. Für diese Situation spricht außer dem verhältnismäßig festen und trockenen Baugrund und der freien Lage auch der Umstand, daß auf dieser Stadtseite mehrere sehr frequente Straßen von Bühlertann über Rosenberg und Hohenberg, die Straße von Dinkelsbühl über Ellenberg und die Straße von Zöbingen über Röhlingen, während von anderer Seite nur Neuler und Schrezheim influieren. Auch verdient angeführt zu werden, daß die bürgerlichen Kollegien der Stadt Ellwangen sich in ihrer Mehrheit für diese nördliche Lage ausgesprochen haben. Eine andere Situation des Bahnhofes südlich von der Stadt, welche von einem Teil der Einwohner Ellwangens in persönlichem Interesse besonders deshalb gewünscht wird, weil bei dieser Anlage der Verkehr mehr durch die Stadt geleitet würde, empfiehlt sich wegen des sumpfigen Untergrundes und der wenigen freien Lage nicht.

Wie schon bemerkt, bleibt von Ellwangen aus die Bahn bis gegen Schweighausen auf der rechten Jagstseite und folgt den zahlreichen Talkrümmungen. Auf dieser Strecke werden die Markungen Rindelbach, Schönau, Kalkhöfe und Dankoltsweiler berührt; das Bahngefälle wechselt zwischen 1:600 und 1:700. Eine starke Talkrümung macht bei Schweighausen die Überschreitung der Jagst mittelst einer eisernen Fachwerkbrücke von vier Öffnungen mit je 40 Fuß Weite erforderlich.

Die Bahn kreuzt sodann die Staatsstraße, welche auf einer steinernen Brücke über die Bahn geführt wird und lehnt sich von hier aus bis Jagstzell an die linksseitigen Abhänge des Jagsttales an, während die Staatsstraße auf dieser Strecke die rechte Talseite einhält. Bei Jagstzell wendet sich die Staatsstraße wieder auf die linke Talseite, weshalb sich hier Bahn und Straße kreuzen und unmittelbar vor der Station eine Brücke über die Staatsstraße erforderlich wird. Das Bahngefälle schließt sich auf der Strecke Ellwangen – Jagstzell an das Talgefälle an, beträgt 1:600 und 1:700.

Von der Station Jagstzell aus, welche 1 460,5 Fuß über dem Meere gelegen ist, befindet sich die Bahn zwischen der Jagst und der Staatsstraße und hat bis zur Station Stimpfach ein Gefälle von 1:375. In der Fortsetzung zieht sich die Bahn fortwährend an der linken Talseite und rechts von der Staatsstraße an den Weilern Appensee und Steinbach

vorüber in gerader Richtung gegen Jagstheim hin. Das Gefälle beträgt auf dieser Strecke bis Steinbach 1:400 und 1:800, während von hier an 1 421,2 Fuß über dem Meere gelegene Horizontale beginnt, welche sich bis zur Station Crailsheim erstreckt. Bei Jagstheim wird südlich vom Ort, jedoch in unmittelbarer Nähe desselben eine Station errichtet.

Unmittelbar unterhalb Jagstheim wird die Staatsstraße, welche sich hier wieder auf die rechte Talseite wendet, auf gleicher Höhe mit der Bahn überschritten. Die letztere schließt sich fortwährend dem linksseitigen Abhange des Jagsttales an, durchschneidet die Markungen Ingersheim und Altenmünster und mündet in den westlich von Crailsheim gelegenen, 1 200 Fuß von der Stadt entfernten Bahnhof der Hall – Crailsheimer Linie ein. Über die Situation des Bahnhofs Crailsheim lege ich den weiteren Plan bei, nach welchem der für die Hall – Crailsheimer und Goldshöfe – Crailsheimer Bahn gemeinschaftliche Bahnhof auf die linke Seite der Jagst und der Stadt Crailsheim an der Stelle A des Situationsplans zu liegen kommt, indem ich untertänigst anfüge, daß diese Situation des Crailsheimer Bahnhofs durch Höchstes Dekret vom 30. Juni 1863 von des Hochseligen Königs Majestät gnädigst genehmigt worden ist.

Was sodann B., die speziellen Verhältnisse der Goldshöfe – Crailsheimer Bahn betrifft, so ist hierüber folgendes anzuführen:

a) Geognostische Verhältnisse

Von der Station Goldshöfe aus, welche sich noch in den unteren Schichten des Braunen Jura, in dem Opalinuston befindet, durchschneidet die Bahn bis gegen Schwabsberg hin teils die verschiedenen Ton-, Kalk- und Sandsteine des Schwarzen Jura, teils die denselben aufgelagerten Diluvialbildungen, wie Sand und Lehm. Bei Schwabsberg werden die obersten Schichten des Keupers erreicht. In der Fortsetzung der Bahn bis gegen Ingersheim wird die Keuperformation allmählich in ihrer ganzen Mächtigkeit und werden mehrere dem Keuper aufgelagerten Sand- und Lehmschichten von derselben durchschnitten. Hierbei ist auch zur Gewinnung bauwürdiger Sandsteine in den Bahneinschnitten mannigfache Gelegenheit geboten. Von Ingersheim an zeigen sich die Schichten der Lettenkohle, welche bis gegen Crailsheim den Muschelkalk überlagern.

b) Längen- und Krümmungsverhältnisse

Die Bahnstrecke Goldshöfe – Crailsheim hat bis zur Einmündung in den Bahnhof Crailsheim eine Länge von 8 Stunden und 2 053 Fuß oder 106 053 Fuß. Hievon kommen auf das

Oberamt Ellwangen	69 300 Fuß,
Oberamt Crailsheim	36 753 Fuß.

Die Länge und die Richtung der geraden Linien und Kurven ist in der beiliegenden Tabelle zusammengestellt. Hiernach beträgt die

Gesamtlänge der Geraden	57 328,7 Fuß
Kurven	48 724,3 Fuß

zusammen 106 053,0 Fuß

Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 1 600 Fuß, der größte 4 000 Fuß.

Contre-Kurven von Bedeutung, jedoch mit zwischenliegenden Geraden, kommen bei Schwabsberg, bei Rindelbach und Schönau mit Radien von je 1 600 Fuß vor.

c) Steigungsverhältnisse

Der höchste Punkt der Bahnstrecke ist die Station Goldshöfe, welche 1 628 Fuß über dem Meere liegt. Tiefer als diese befinden sich die

Station Schwabsberg	51,8 Fuß
Station Ellwangen	128,5 Fuß
Station Jagstzell	167,5 Fuß
Station Jagstheim	206,8 Fuß
Station Crailsheim	206,8 Fuß

Die Neigungsverhältnisse sind in beiliegender Tabelle zusammengestellt. Hiernach beträgt die Gesamtlänge der

Horizontalen	35 745,5 Fuß
Steigungen	70 307,5 Fuß

zusammen 106 053,0 Fuß

Die Bahn hat keinerlei Gegensteigungen und fällt, soweit nicht Horizontale eingeschoben sind, fortwährend in der Richtung gegen Crailsheim. Das Gesamtgefälle beträgt wie oben 206,8 Fuß.

d) Größere Bauwerke

Auf der Linie kommen folgende größere und schwierige Bauten vor:

Erdarbeiten

1. Einschnitt im Wald unterhalb der Goldshöfe und 25 Fuß an der höchsten Stelle tief.
2. Einschnitt bei Buch, 1700 Fuß lang und 36 Fuß tief.
3. Einschnitt in den Kelleräckern unterhalb Buch, 1300 Fuß lang und 30 Fuß tief.
4. Einschnitt bei Schwabsberg, 2100 Fuß lang und 37 Fuß tief.
5. Einschnitt bei Schleifhäusle, 1000 Fuß lang und 50 Fuß tief.

6. Einschnitt bei der Maus, 1200 Fuß lang und 38 Fuß tief.
7. Einschnitt bei Schöna, 1400 Fuß lang und 24 Fuß tief.
8. Einschnitt bei Schweighausen, 700 Fuß lang und 50 Fuß tief.

Stützmauern

Von Bedeutung werden keine erforderlich werden.

Brücken und Durchlässe

1. Forstbach-Durchlaß oberhalb Buch, 8 Fuß weit, 10 Fuß hoch, 116 Fuß lang.
2. Aalbach-Durchlaß bei Buch, 18 Fuß hoch und 108 Fuß lang.
3. Brücke für die Staatsstraße über die Bahn bei Schwabsberg, 30 Fuß hoch, 120 Fuß lang und 27 Fuß breit mit eisernem Oberbau auf steinernen Pfeilern.
4. Jagstbrücke bei Schrezheim mit einer 50–60 Fuß weiten Brücke für das gewöhnliche Jagstbett und einer Inundationsbrücke mit drei Öffnungen von 50 Fuß Weite, sämtlich mit eisernem Oberbau.
5. Jagstbrücke bei Schweighausen mit vier Öffnungen von je 40 Fuß Weite und eisernem Oberbau.
6. Gewölbte Straßenbrücke über die Bahn bei Schweighausen, 30 Fuß hoch und 36 Fuß weit.
7. Rothbrücke bei der Reunecker Sägmühle, 40 Fuß weit mit eisernem Oberbau.
8. Durchfahrt für die Staatsstraße bei Jagstzell, zugleich mit Wasserdurchlaß, 10 Fuß weit mit eisernem Oberbau.
9. Sulzbach-Durchlaß, 24 Fuß weit mit eisernem Oberbau.
10. Speltach-Brücke bei Jagstheim mit zwei Öffnungen von je 35 Fuß Weite.
11. Maulachbrücke unterhalb Jagstheim, 40 Fuß weit mit eisernem Oberbau.

Fluß- und Uferbauten

1. Jagstkorrektur bei der Maus, 1500 Fuß lang.
2. Jagstkorrektur bei Schöna, 1700 Fuß lang.
3. Jagstkorrektur bei den Kalkhöfen, 1500 Fuß lang.
4. Jagstkorrektur bei Schweighausen, 1500 Fuß lang.
5. Jagstkorrektur bei Stimpfach, 500 Fuß lang.

e) Baumaterialien

Die verschiedenen Formationen, welche von der Bahn durchschnitten werden, liefern sämtlich brauchbare Bausteine.

Auf der Strecke Goldshöfe – Ellwangen finden sich in der Nähe der Bahn die blauen Kalksteine aus dem unteren Schwarzen Jura, welche sich zu Fundament- und Hintergemäuer eignen, und, wo sie in größeren Bänken auftreten, auch zu Quaderwerk

verwendet werden können und den Einflüssen der Witterung vorzüglich widerstehen.

Zu häuſtigem Gemäuer und Gewölben eignen ſich die grobkörnigen Keupersandſteine, wie ſie in Niederalſingen, Adelmannsfelden und Hohenberg gewonnen werden. Bei der großen Ausdehnung dieſer Schichten wird es möglich ſein, in größerer Nähe der Bahn brauchbare Steinbrüche aufzudecken.

Für Quadermauerwerk, inſbeſondere wenn daſſelbe einen großen Druck aufzunehmen hat oder abwechſlungsweiſe den Einflüssen der Witterung und der Luft ausgeſetzt iſt, eignen ſich die ſogenannten „Keuper-Fleiſen“, wie ſie ſich in den Brüchen von Dankoltsweiler finden.

Die Strecke Ellwangen – Jagſtheim iſt excluſivlich auf die Verwendung der verſchiedenen Gattungen von Keupersandſteinen angewieſen, welche jedoch hier in ſolcher Feſtigkeit entwickelt ſind, um zu allen Bauzwecken genügen zu können.

Da dieſelben überall an den Talwänden anſtehen und teilweise in den Bahneinſchnitten gewonnen werden, ſo iſt reichliche Gelegenheit zu Gewinnung derſelben geboten, obgleich größere Steinbrüche in denſelben noch nicht angelegt ſind.

Auf der Strecke Jagſtheim – Crailsheim können teils die feinkörnigen Keupersandſteine, wie ſie ſich bei Stimpfach und Randenweiler vorfinden, teils die Lettenkohlenſandſteine von Beuerlbach, teils die Muſchelkalke aus den Brüchen von Crailsheim ſowie die Muſchelkalkdolomite von Neidenfels und Wollmershausen Verwendung finden. Letztere eignen ſich vorzüglich zu Wasserbauten und zu Unterlagsquadern. Es iſt daher inſbeſondere auf letzterer Strecke eine reiche Auswahl von guten Bausteinen zu jedem Zweck vorhanden. Bauholz jeder Gattung iſt in den naheliegenden Waldungen in reichem Maße vorhanden.

f) Stationsanlagen

An ſolchen ſind vorgeſehen:

Eine Halteſtelle in Schwabsberg

Für den Ort und ſeine Parzellen ſowie den nahegelegenen Ort Dalkingen und Parzellen. Dieſelbe wird vorläufig nur für den Perſonentransport und Holzlagerplatz angelegt und erſcheint inſofern zweckmäßig, als die beiden nächſten Stationen Goldshöfe 1 Stunde und Ellwangen 1/2 Stunde entfernt ſind. Weitere Einrichtungen für den Güterverkehr erſcheinen vorerſt nicht erforderlich, dagegen wird der Halteſtelle eine Einrichtung gegeben werden, welche ſolche Einrichtungen jederzeit ermöglichen.

Bahnhof Ellwangen

Derſelbe wird, wie bereits erwähnt, an dem nördlichen Ende der Stadt, in unmittelbarer Nähe derſelben und rechts von der Jagſt und Staatsſtraße angelegt und hat außer

dem Verkehr von der Stadt Ellwangen mit ihren Parzellen denjenigen der umliegenden Orte sowie der Gegend des Sechtatales und dem Virngrunde, soweit sich dieser Verkehr nicht der Nördlingen – Cannstatter Bahn zuwendet, zu vermitteln. Auf eine größere Frequenz dieses Bahnhofes darf mit Sicherheit gerechnet werden. Die auf demselben zu erstellenden Einrichtungen werden bestehen in:

1. Verwaltungsgebäude mit
 - 1 Wartesaal I. und II. Klasse und
 - 1 Wartesaal III. Klasse,
 - 1 Zimmer für den Stationsvorstand,
 - 1 Gepäckbureau,
 - 1 Kassenzimmer mit Telegraph,
 - 1 Postbureau, dannWohnungen für den Stationsvorstand, Bauamtsgehilfen und zwei Weichenwärter.
2. Nebengebäude mit Waschküche, Holzställe usw.
3. Güterschuppen mit Rampe.
4. Holzlagerplatz mit Rampe und Brückenwaage.

Station Jagstzell

Für den Ort und seine Parzellen selbst sowie für die nahegelegenen Orte mit ihren Parzellen. Auf dieser Station wird sich der Holzverkehr teilweise aus dem Revier Hohenberg und Dankoltsweiler etablieren, daher die Anlage eines Holzlagerplatzes in Aussicht zu nehmen ist und folgende Einrichtungen erforderlich werden:

1. Verwaltungsgebäude mit
 - 1 Wartesaal,
 - 1 Kassenlokal,
 - 1 Gepäckbureau,
 - 1 Postbureau, dannWohnungen für den Bahnmeister und einen Weichenwärter.
2. Nebengebäude mit Holzställen und Passagierabtritten.
3. Güterschuppen mit Rampe.
4. Lagerplatz für Gips, Holz usw.

Station Stimpfach

Dieselbe wird neben dem Verkehr des Orts und seiner Parzellen hauptsächlich denjenigen von der sogenannten Crailsheimer Hardt, als: Wildenstein, Unterdeufstetten, Rechenberg, Matzenbach, Lautenbach sowie dem am Fuße gelegenen Orte Weipertshofen, rechts der Jagst und links derselben von Honhardt, mit Parzellen vermitteln, insbesondere aber den Holzverkehr der Reviere Weipertshofen und teilweise Dankoltsweiler sowie von den Privatwaldungen der bezeichneten Gegend, dann einen Teil

des Reviere Gründelhardt aufnehmen und Einrichtungen erfordern, wie solche für die Station Jagstzell vorgesehen sind.

Station Jagstheim

Für den Ort mit seinen Parzellen selbst sowie die umliegenden Orte, Weiler und Höfe. Neben dem Holzverkehr aus den benachbarten Revieren Gründelhardt und teilweise Weipertshofen wird sich hier ein lebhafter Verkehr mit Gipssteinen etablieren, die in zahlreichen Brüchen und in großen Quantitäten in der Umgebung von Jagstheim gewonnen werden. Die für diese Stationen erforderlichen Einrichtungen sind die gleichen wie für die Station Jagstzell.

Der Bahnhof Crailsheim ist der Bahnstrecke Hall – Crailsheim zugeteilt und ist bei Vorlage der Trasse dieser Strecke in meinem untertänigsten Vortrag vom 25. Juni 1863 im allgemeinen beschrieben.

g) Einteilung der Bahn in Sektionsbezirke

Bei einer Bahnlänge von 8 Stunden und 2 053 Fuß ist die Einteilung in zwei Baubezirke geboten, welche ihre Benennung von den Hauptorten der einzelnen Sektionen Ellwangen und Jagstheim erhalten. Die Bauämter aber werden lokaler Verhältnisse wegen Sitz in Ellwangen und Crailsheim nehmen.

Das Bauamt Ellwangen erstreckt sich von Goldshöfe bis Schweighausen mit einer Länge von 54 000 Fuß, das Bauamt Jagstheim von da bis Crailsheim mit einer Länge von 52 000 Fuß. Die Pläne und Voranschläge über die Hochbauten sind bisher unter der speziellen Leitung des Oberingenieurs von einer dem Bauinspektor Vöhringer zunächst unterstellten Abteilung des technischen Bureaus bearbeitet worden und werden die erforderlichen Arbeits- und Detailspläne von derselben Abteilung besorgt werden.

C. Kosten der Bahnlinie

In dieser Beziehung habe ich untertänigst zu bemerken, daß dieselben vorerst genau noch nicht festgestellt werden können, indem dieser Feststellung noch genauere spezielle Vorarbeiten und Berechnungen vorangehen müssen.

Vorläufig darf als Aufwand die Summe von 4 000 000 fl. ohne Betriebsmittel, aber einschließlich eines zweiten Schienengeleises zwischen Goldshöfe und Aalen in Aussicht genommen werden, welche Summe auch in der den Ständen gemachten Vorlage für die in der Etatperiode 1864/67 auszuführenden Eisenbahnbauten aufgenommen ist.

Nach dem Voranstehenden dürfte die von dem Oberingenieur Baurat Morlok auf den Grund genauer Terrainstudien in Vorschlag gebrachte und von den anderen technischen Mitgliedern der Eisenbahnbaukommission gebilligten Linie von Goldshöfe

nach Crailsheim als bauwürdig erscheinen, wie sich denn auch die Eisenbahnbaukommission damit einverstanden erklärt und auf die Ausführung dieser Linie den Antrag gestellt hat.

Mit diesem Antrag, nach sorgfältiger Prüfung desselben einverstanden, erlaube ich mir der Höchsten Entschließung Euer Königlichen Majestät untertänigst anheimzustellen, die in den angeschlossenen Plänen dargestellte Führung der Goldshöfe – Crailsheimer – Bahn mit den in Antrag gebrachten Haltestellen und Stationen gnädigst zu genehmigen, auch mich gnädigst zu ermächtigen, die für die Bahn erforderlichen Grunderwerbungen in der Weise vornehmen zu dürfen, daß alsbald nach erfolgter ständischer Verabschiedung der Bahn den diesfalsigen Kaufverträgen die Genehmigung erteilt und sofort der Bau der Bahn in Angriff genommen werden kann.

Ehrfurchtsvoll

(Siegel) Ebert.“

Die Bauarbeiten schritten rüstig voran, wurden aber kurz vor der Vollendung merklich gestört durch den plötzlichen Einfall preußischer Truppen in Mainfranken und die Besetzung von Mergentheim. Dies war um so bedrohlicher, als das Königreich Württemberg Kriegsgegner der Preußen war. Im Sommer 1866 fand die letzte Schlacht des preußisch-deutschen Bruderkrieges statt, in der Württemberg eine bittere Niederlage bei Tauberbischofsheim hinnehmen mußte. Die damit verbundene Unruhe und Unsicherheit brachte den Bahnbau zeitweilig zum Stillstand. Nach dem von Bismarck diktierten Frieden von Nikolsburg begann sich die Lage wieder zu normalisieren. Die Jagst-Zeitung konnte somit im Hinblick auf den Bahnbau am 8. Juni 1866 vermelden: „Somit steht der Eröffnung der Strecke im Laufe des kommenden Herbstes nichts entgegen, so daß endlich auch dieser längst gehegte Wunsch vieler in Erfüllung geht. Die ungewisse drohende Zukunft beunruhigt auch hier jedermann und mit Bangen und Zagen wird jedes Friedenswerk betrachtet. Nur die Hoffnung, daß der gerechten Sache wie immer so auch in diesem unheilvollen Bruderstreit der Sieg nicht ausbleiben werde, hält die Gemüter aufrecht.“

Die Hoffnung auf einen Sieg wurde indessen nicht erfüllt, trotzdem konnten im Herbst die Bauarbeiten fristgerecht zu Ende geführt werden. Der 15. November 1866 brachte für Stadt und Bezirk Ellwangen das große Ereignis, die Streckeneröffnung mit verschiedenen Eröffnungszügen. Darüber berichtete die Jagst-Zeitung ausführlich: „Kaum graute der Morgen, als Geschützsalven und Tagwache uns an die Feier des Tages mahnten. Eiligst fuhr man aus den Federn und, nachdem der Morgenimbiß eingenommen, war es gerade Zeit, den ersten Festzug an dem festlich geschmückten Bahnhofe zu erwarten, woselbst sich eine unübersehbare Menschenmenge bereits eingefunden hatte. Alsbald verkündeten Böllerschüsse aus dem benachbarten Schrezheim, daß

das Dampfroß die dortige Linie passierte und nach wenigen Minuten brauste dasselbe in Schlangenwindungen durch das obere Jagsttal und den Mühlgraben in den Bahnhof. Tausend Kehlen begrüßten hier jubelnd die prächtig dekorierte Maschine und die in großer Zahl aus den Waggonen steigenden Gäste. Ein buntes Leben begann nun, das sich den ganzen Tag über bei jedem neu ankommenden Zuge (wir zählten deren zehn) immer aufs neue in lauten Jubelrufen, in herzlichen Begrüßungen wiedergefundener Freunde und Bekannten kundgab und erst in später Stunde durch einen Ball, Festessen und Musikunterhaltungen seinen Schluß fand, während das Schloß, der Schönenberg und viele Gebäude wohl in der Stadt wie im nahen Schrezheim in festlicher Illumination erstrahlten. Obwohl eine offizielle Festesfeier nicht beabsichtigt war, so hatten sich doch der Herr Minister des Innern, von Geßler, sowie viele Herren aus Stuttgart eingefunden, um unserer Stadt durch Teilnahme an diesem freudigen Ereignis ein Zeichen ihrer Anhänglichkeit aus früheren Zeiten zu geben. Dank ihnen hierfür und zugleich allen, die zur Vollendung des heute gekrönten Werkes beigetragen, das hoffen wir, das Wohl und Gedeihen unserer Stadt mehr und mehr fördern möge.“

Ellwangen hatte nun seine Eisenbahn, war also eingebunden in den Schienenverkehr. Ein zweites Ereignis bildete der 15. Mai 1885, der Tag, an dem mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes zwischen Goldshöfe und Ansbach eine durchgehende Verbindung unter dem Fahrdrabt zwischen Stuttgart und Nürnberg ermöglicht wurde. Das muß hier besonders betont werden, nachdem bestimmte Kreise in der Öffentlichkeit immer wieder verbreitet hatten, eine elektrische Verbindung zwischen Stuttgart und Nürnberg müsse jetzt endlich hergestellt werden. Sie besteht nun mehr als sieben Jahre und hat sich bestens bewährt. Was die Verbindung Goldshöfe – Ellwangen – Crailsheim noch dringend braucht, ist der doppelspurige Ausbau der Strecke, damit flott und kreuzungsfrei auch der durchgängige Verkehr Stuttgart – Nürnberg, der mit dem Produkt INTERREGIO eine erfreuliche und gut angenommene Bereicherung erfahren hat, anstandslos von dem Nadelöhr zwischen Ellwangen und Jagstzell befreit werden kann. Die eisenbahnfreundliche Politik des Landes Baden-Württemberg hat dazu in seinem „Verkehrskonzept“ bereits die Weichen gestellt.

Anmerkungen:

1 Wegen der besseren Lesbarkeit ist dieser Originaltext in der heute gültigen Rechtschreibung abgedruckt.

2 1 württembergischer Fuß = 0,2865 m.