

Aalener Jahrbuch 1992

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Von der Reparatur-Werkstätte zum Bundesbahn-Ausbesserungswerk Aalen

Eine Rückschau auf 92 Jahre (1863–1955)

Eduard Schittenhelm

Mit der Eröffnung einer durchgehenden Eisenbahnlinie Stuttgart – Waiblingen – Schorndorf – Gmünd – Aalen – Wasseralfingen am 18. Juli 1861 begann für Aalen und den Raum um Aalen ein neues, von der Eisenbahntechnik geprägtes Zeitalter. Damit war ein zunächst langsamer, aber dann schnell und stetig wachsender Aufschwung spürbar.

Weitere Eisenbahnlinien waren oder wurden in Ostwürttemberg geplant und gebaut, so daß sich die Verkehrserschließung stark erweiterte und damit das Verkehrsaufkommen durch den Güterverkehr, den Güter- mit Personenverkehr und den reinen Personenverkehr der Eisenbahn wesentlich erhöhte.

Deshalb wurde von den zuständigen Fachleuten der württembergischen Eisenbahndirektion als dringend notwendig erachtet, neben der im Stuttgarter Raum liegenden, stark ausgelasteten Werkstätte Esslingen eine weitere Werkstätte (Filial-Werkstätte) für die Stationen der Remsbahn zu erstellen. Der Vorschlag benannte als Standort Aalen, weil von dort aus viele direkte Verbindungen in den ostwürttembergischen Raum möglich waren. Eine entsprechende Vorplanung von Klein und Morlok lag am 28. April 1863 bei der Eisenbahn-Kommission vor. Mit dem 22. Juni 1863 wurde die königliche Genehmigung für eine Reparatur-Werkstätte für Lokomotiven und Wagen in Aalen erteilt und das Finanzministerium beauftragt, die notwendigen Schritte einzuleiten. Die Rückschau beginnt also im Jahr 1863.

Die Werkstätte entsteht

Nordöstlich vom Verwaltungsgebäude des Bahnhofes Aalen, jenseits der Gleisanlage, war ein Gelände für den Bau der Reparatur-Werkstätte vorgesehen.

Die Baupläne sahen einen zusammenhängenden Gebäudekomplex vor (Grundrißform etwa wie in E), bestehend aus zwei Längsflügeln, je 180 Fuß lang und 70 Fuß breit (51,57 m x 20,06 m, parallel zu den Gleisen des Bahnhofes), und drei Querflügeln, je 220 Fuß lang und 65 Fuß breit (63,03 m x 18,62 m), sowie einer südöstlich da-

von gelegenen polygonförmigen Lokomotivremise, 61 Fuß breit.¹ Am 18. August 1863 war die auf Seite 143 abgedruckte Ausschreibung für die Hochbauarbeiten in der Zeitung zu lesen.

Nach der Ausschreibung war auch eine zur Werkstätte gehörende Gasfabrik geplant. Im Ratsprotokoll der Stadt Aalen vom 29. August 1863 ist unter Punkt 4 auf den Seiten 618–620 dazu auszugsweise nachzulesen: „Durch die Ausführung dieses Planes geht für die hiesige Stadtgemeinde, die sich eines regen gewerblichen Verkehrs erfreut u. deren Einwohnerzahl im raschen Zunehmen begriffen ist, die Möglichkeit der Errichtung einer Gasbeleuchtung verloren.“ Weiter heißt es im Stadtratsprotokoll, ein Schreiben von Baurat Morlok lasse Hoffnung erkennen, daß die Eisenbahnbauverwaltung ihr Projekt, eine bahneigene Gasfabrik zu erstellen, fallen läßt.

Daraufhin lautete nach eingehender Besprechung der einstimmige Stadtratsbeschluß (Auszug): „Die Herren Link u. Müller aus Stuttgart zu ermächtigen, in hiesiger Stadt eine Gasfabrik für eigene Rechnung, d.h. auf ihre Kosten zu erbauen u. zu betreiben unter der Bedingung, daß die den Privaten und der Stadt, falls letztere zur Gasbeleuchtung übergehen wollte, den Gasbedarf um die in ihrer Zuschrift vom 23. März 1863 festgestellten Preise abgibt ... Die Herren Link u. Müller werden gebeten, den Vertrags-Entwurf vorzubereiten und solchen zur Prüfung u. Genehmigung in möglichster Bälde vorzubringen.“

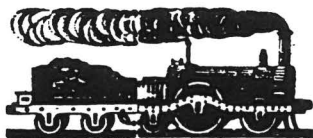
Am 24. Februar 1864 wurde der Stadtbauplan für die Gasfabrik genehmigt und das Gelände bereitgestellt. Das Baugesuch wurde am 12. April 1865 genehmigt und über das Oberamt weitergeleitet; zum 2. August 1865 hat der Stadtrat die Regierungsgenehmigung zur Kenntnis genommen. So kam die Stadt Aalen zur (allerdings von Auswärtigen betriebenen) Gasfabrik, sozusagen als Nebenprodukt zur Reparatur-Werkstätte.

In der Bevölkerung gab es darüber Unmut, haben doch am 9. Dezember 1865 mehrere Bürger in der Zeitung in einem Artikel „Mehr Licht“ sowohl die Gasbeleuchtung anstelle der angeblich billigeren Erdölbeleuchtung gefordert, als auch auf die Vorteile und den Nutzen einer stadt eigenen oder von einem Einheimischen betriebenen Gasfabrik für die Stadt, den Bahnhof und die Reparatur-Werkstätte (Anschluß 500 Flammen) hingewiesen.

Doch wieder zurück zur Bauausschreibung. Die anschließende Vergabe der Bauarbeiten (ohne Gasfabrik) geschah in folgender Weise:

Die Grab-, Maurer-, Steinhauer- und Pflastererarbeiten an die Werkmeister M. Kraschel und J.W. Ulrich in Lauchheim, die Schreinerarbeiten an Schreinermeister Carl Simon in Aalen, die Schmiedearbeiten an die Schmiedemeister Gottfried Bäuerle, Ernst Holz und Leonhard Koch in Aalen, die Hafnerarbeiten an Hafnermeister Brucker in Aalen. Die anderen Arbeiten wurden nach Ludwigsburg, Deggingen, Esslingen, Stuttgart-Berg, Obertürkheim, Metzingen und Neckarsulm vergeben.

Die Bauarbeiten schritten zügig voran, so daß der Bau termingemäß Ende 1865 fertig-



Stuttgart. Verdingung von Eisenbahnbau-Arbeiten.

Zu Ausführung der Hochbauten zc. an der Locomotiv- und Wagen-Reparatur-Werkstätte, sowie einem Gasfabrikgebäude auf dem Bahnhof in Aalen werden mit höherer Genehmigung die in nachstehenden Tabellen aufgeführten Bauarbeiten zur Submission ausgedoten :

Benennung der Bauten.	Grabarbeit.		Maurer- und Steinbauer- Arbeit.		Gips- Arbeit.		Zimmer- Arbeit.		Schreiner- Arbeit.		Glaser- Arbeit.		Schlosser- Arbeit.		Schmied- Arbeit.		Glaser- Arbeit.		Anstrich- Arbeit.		Schiefer- decker- Arbeit.		Dach- arbeit.		Pfla- ster- arbeit.	
Locomotiv- und Wagenrepara- tur-Werkstätte einschließl. der Camine und Feuer-Canäle, sow. d. Wasser- abzugsbohlen Gasfabrik-Ge- bäude.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
	12153	11	1033	11	31	602	30	556	09	43	5944	7	12452	41	8588	40	4027	40	3112	55	2451	40	21550	10	—	448
	324	—	9233	7	111	—	435	—	270	38	115	20	198	38	—	—	130	52	60	—	264	2	30	—	—	—
	12477	11	112544	38	713	30	56044	43	6214	45	12658	1	8787	18	4027	40	3243	47	2511	40	21814	12	30	—	448	—

Die Pläne, Voranschläge und Bedingnißhefte können bei dem Hochbauamt Aalen bis 26. d. Mts. incl. eingesehen werden.

Liebhaber zur Uebernahme dieser Arbeiten oder eines Theils derselben haben ihre Angebote, in welchen der Abireich in Prozenten ausgedrückt seyn muß, unter Anschluß von Vermögens- und Fähigkeits-Zeugnissen, schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot zu Arbeiten für die Hochbauten der Reparatur-Werkstätte in Aalen“

versehen, spätestens bis

Freitag den 28. dieß, Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

An demselben Tage Nachmittags 4 Uhr findet die urkundliche Eröffnung der eingelaufenen Offerte statt, welcher die Submittenten anwohnen können.

Den 13. August 1863.

K. Eisenbahnbau-Commission:
K l e i n.

gestellt werden konnte. Danach erfolgte der Innenausbau und die Beschaffung, Aufstellung oder teilweise auch eigene Herstellung der Inneneinrichtung.

Am 22. Mai 1864 berichtete die Zeitung:

Ualen. Der „Schwäb. Merkur“ von gestern bringt einen längeren Artikel von hier, den wir zum Theil heute wiedergeben. Hunderte von Arbeitern sind schon seit einigen Monaten in Thätigkeit, und unter ihren Händen sehen wir am nordöstlichen Ende unserer Stadt, ganz in der Nähe des Bahnhofes, ein riesenhaftes Gebäude aus dem Boden hervordachsen, das binnen Kurzem in seinen weiten Räumen weitere Hunderte von Arbeitern aufnehmen wird, die neue Hauptreparaturwerkstätte der drei hier zusammenlaufenden Eisenbahnen, der Rems-, Brenz- und Nördlinger Bahn. Dieses großartige Etablissement muß auf unsere Verhältnisse einen bedeutenden Einfluß ausüben. Zunächst wird unsere in einem ganz merkwürdigen Steigen begriffene Bevölkerung durch dasselbe einen neuen, höchst namhaften Zuwachs erhalten, und da ist dann der Bauhätigkeit ein weites Feld eröffnet, denn sicher werden die vom Staate zu erbauenden Arbeiterwohnungen nicht genügen, um alle die vielen Einwanderer unterzubringen, die in demselben Arbeit finden sollen. Auch an unsere Stadt als Corporation treten verschiedene Anforderungen heran, deren gründliche, allseitig befriedigende Erledigung aufs Dringendste geboten ist. Wir wollen hiebei absehen von Verschönerungen und Verbesserung im Aeußeren der Stadt. Dringend geboten ist zunächst eine gründliche Reorganisation unseres Schulwesens, unabwieslich besonders auch eine Vermehrung der Schulleale; ferner der Bau eines Krankenhauses. Wir wissen zwar nicht, ob und welche Vorkehrungen in dieser Richtung von der Staatsbehörde für die Arbeiter der Reparaturwerkstätte getroffen werden wollen, aber so viel steht fest, daß unsere seitherigen Einrichtungen dem Bedürfnisse entfernt nicht entsprechen und sich vollends als total ungenügend erweisen werden, wenn eine größere Anzahl von Arbeitern auf dieselben angewiesen ist.

In obigem Artikel war u.a. auch das Wohnungsproblem angeschnitten. Einer Ausschreibung vom 19. September 1865 zufolge wurden zunächst eine Maschinenmeister-Wohnung und sechs Wohnungen für Arbeiter der Reparatur-Werkstätte Aalen erstellt.² Erwähnt wurde auch der Anstieg der Bevölkerungszahl. Aus den Zeitungen liegen folgende Zahlen vor: 1862 hatte Aalen 4 586, 1864 4 882, 1869 5 656 und 1890 7 091 Einwohner. Die beiden ebenfalls angesprochenen Punkte Schullokalen und Krankenhaus wurden, den Möglichkeiten entsprechend, nach und nach in Angriff genommen. Die Bezeichnung „Hauptreparaturwerkstätte“ tauchte in obigem Artikel erstmals auf.

Im November 1865 wurden die Lokomotivführer und -heizer, die den Fahrdienst auf der Rems- und Brenzbahn (Aalen-Heidenheim) zu versehen hatten, nach Aalen versetzt. Gleichzeitig wurden die ersten Werkstättenarbeiter angenommen und mit ihrer Hilfe die inzwischen gelieferten Werkzeugmaschinen aufgestellt. Bis April 1866 waren in der Liste der ersten Arbeiter und Beamten der Reparatur-Werkstätte Aalen insgesamt 28 Personen verzeichnet. Die Leitung hatte Maschinenmeister Lorenz, der die Werkstätte einzurichten und dann später ihren Betrieb zu übernehmen hatte.

Im Jahr 1866 waren als Innenausstattung in den Flügeln I bis V vorhanden: Schlosserei, Dreherei, Schreinerei, Lackiererei, Flaschnerei, Werkbänke mit Schraubstöcken, Schmiede, Dampfhammer, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Metallgießerei, Glüh- und Trockenofen, Wasserbehälter, Dampfkessel, Dampfmaschine, Transmissionen für den Werkzeugmaschinenantrieb, Räderpresse, Wagenausbesserungsstände, Ab- und Aufbaustände für Lokomotiven, Tenderwerkstatt, Hebezeuge, Büro- und Lagerräume.

Für die Behandlung der zur Unterhaltung in der Werkstätte Aalen zugeteilten Lokomotiven mußten noch Fachkräfte für Lokomotiven der Werkstätte Esslingen (seit 1848 in Betrieb) mit in Anspruch genommen werden. Erst Anfang April 1866 war die Werkstätte Aalen unabhängig von der Werkstätte Esslingen.

Das Jahr 1866 kann deshalb als Gründungsjahr für die Reparatur-Werkstätte Aalen angesehen werden.

Die Aufgaben der Werkstätte

1. In der Zeitung vom 24. Mai 1864 wurde über die württembergische Eisenbahn im Jahr 1862/63 berichtet; u.a. war zu lesen: „Das Betriebsmaterial bestand am 30. Juni 1863 aus 129 Lokomotiven, 207 vierachsigen und 36 zweiachsigen Personenwagen, 16 Bahnpostwagen, 5 Gefangen- und Krankentransportwagen, 481 vierachsigen und 1 064 zweiachsigen Güterwagen, 32 Gepäckwagen, 120 Langholztransportwagen.“ Ein Teil dieser Fahrzeuge (und später noch weitere) wurde in Aalen ab 1866 unterhalten, gewartet, repariert und umgebaut oder nachgerüstet.

2. Um die Aufenthaltsdauer der Fahrzeuge in der Werkstätte möglichst kurz zu halten (eine Instandsetzung dauerte früher oft mehrere Monate), wurden auf Vorrat verschiedene verschleißanfällige Teile vorgefertigt oder später nach Tausch wieder aufgearbeitet. Dies ging vom kleinen Ventil bis zum ganzen Lokomotivkessel. Es mußten deshalb viele Lagerräume zur Verfügung stehen. Deswegen ist auch verständlich, daß von den anfangs sehr vielen Lokomotiv- und Wagentypen mit den unterschiedlichsten Einzelteilen möglichst früh auf wenige Standardtypen übergegangen wurde. So wurden dann später jeder Werkstätte ganz bestimmte Fahrzeuge zur Untersuchung, Reparatur und Ausbesserung zugewiesen, egal wo diese üblicherweise in Württemberg stationiert waren. Außerdem wurden von der Werkstätte Aalen aus sämtliche württembergische Eisenbahnwerkstätten mit Rotgußteilen, Bronze und Weißmetall versorgt; auch wurde im Werk Aalen eine besondere Lagermetallmischung entwickelt.

3. Die Königlich Württembergische Staatseisenbahn (K.W.St.E.) gab zum 1. Oktober 1915 wiederholt eine Übersicht über die Bahnbezirks-Einteilung heraus, in welcher u.a. folgendes stand:

a) Die Bezirke für die Werkstätteninspektion Aalen hinsichtlich der Unterhaltung der mechanischen und maschinellen Anlagen sowie der regelmäßigen Kranprüfungen sind die Bauinspektionen Aalen, Crailsheim (ohne Bahnhof Crailsheim), Hall, Schorndorf, Ludwigsburg (nur die Strecke Marbach bis Beilstein).

b) Ferner hat die Werkstätteninspektion Aalen für Arbeiten bei außergewöhnlichen Vorkommnissen – Betriebsstörungen usw. – und beim Lauffähigmachen schadhafter Wagen auf folgenden Strecken zu sorgen:

Aalen – Schorndorf (einschließlich),

Aalen – Heidenheim (einschließlich),

Aalen – Ellwangen (einschließlich),

Aalen – Nördlingen (Landesgrenze),

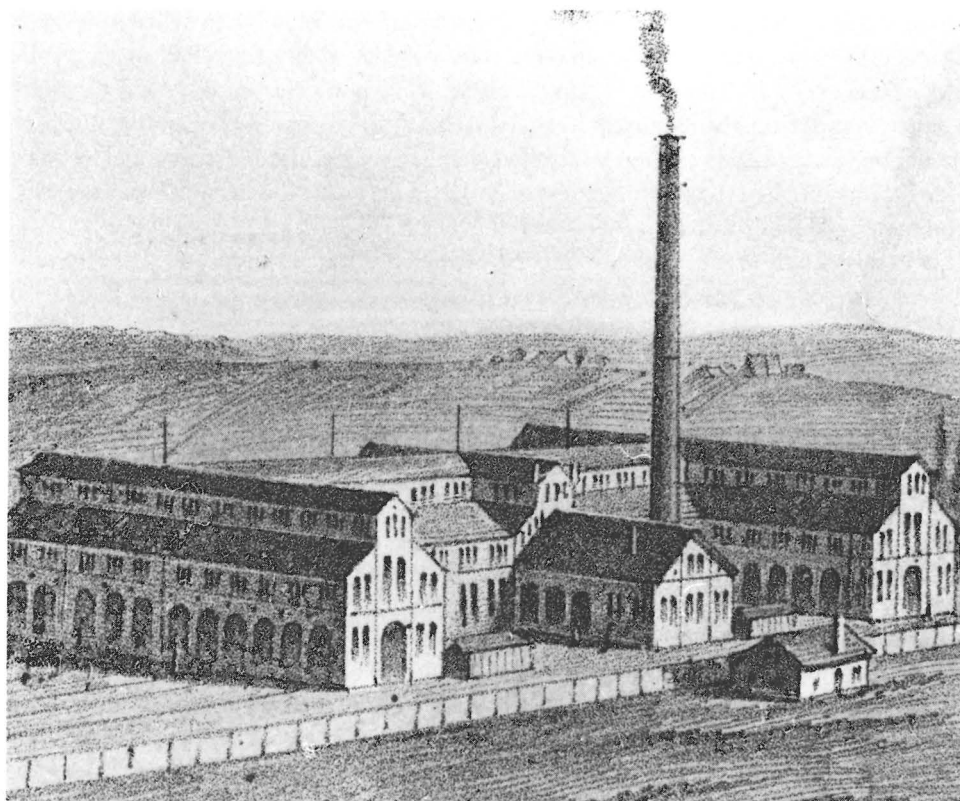
(Aalen – Ballmertshofen),

Schorndorf – Welzheim,

Gmünd – Göppingen (ausschließlich).

Diese Einteilung mit den zugehörigen Aufgabenbereichen hatte im Prinzip auch früher schon so gegolten, denn z.B. am 18./19. September 1888 stand in Berichten der Zeitung über ein Zugunglück (Zusammenstoß von einem, gegen bestehende Fahrdienstvorschriften rangierenden Güterzug mit Personenbeförderung aus Aalen und einem Personenzug aus Stuttgart) in Unterböbingen, daß die Vorstände von Bahninspektion und Eisenbahnwerkstätte Aalen am Unglücksort zur Feststellung des Tatbestandes (Personen- und Sachschaden) erschienen waren.

Punkt 1 der Aufgaben muß noch etwas ausführlicher besprochen werden. Seit es Eisenbahnverkehr gibt, sind auch verschiedene Verordnungen und Gesetze erlassen worden, in welchen u.a. steht, daß Fahrzeuge gesetzlich überwacht werden müssen. So entstand schon sehr früh eine Art Überwachungsorgan, das später (4. November



Die Reparatur-Werkstätte Aalen, nach 1866.

1904 bzw. 17. Juli 1928) in die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) einmündete, die heute grundsätzlich noch gilt. Früher war die ständige Wartung und Pflege der Fahrzeuge den Werkstätteninspektionen übertragen. Aufgrund der Laufleistungen waren die Fahrzeuge nach einem bestimmten Turnus den vorgeschriebenen Revisionsarbeiten zuzuführen; auch die laufende Betriebswartung und Ausbesserung gehörten zu den Aufgaben. Erst gegen die Jahrhundertwende übernahmen die Lokomotivstationen bzw. später die Bahnbetriebswerke Teile dieser Aufgaben. Für die Reparatur-, später Hauptwerkstätten blieben dann in erster Linie „nur“ noch die außergewöhnlichen Reparaturen und hauptsächlich die umfangreichen Ausbesserungen nach der Hauptuntersuchung übrig; mit dem Eisenbahnbetrieb (Zugförderungsdienst) direkt hatten sie dann nichts mehr zu tun. Deshalb waren Ausbesserungswerk und Betriebswerk in Aalen verschiedene Institutionen, obwohl sie früher direkt nebeneinander angesiedelt waren.

Doch wieder zurück zur Lokomotivausbesserung. Die Maschinen wurden je nach Umfang der notwendigen Arbeiten mehr oder weniger in ihre Einzelteile zerlegt, alle diese Teile gründlich untersucht, ausbessert, Teile neu gefertigt oder gegen andere getauscht und dann wieder zusammengebaut. Nach solch einer Ausbesserung und anschließenden Probefahrt (ohne und mit Anhängelast) war die Maschine wieder neuwertig und für die Aufgaben der nächsten Jahre gerüstet, bis der nächste Untersuchungstermin fällig war.

Daß man sich schon sehr früh mit den Problemen der Reparaturen und Aufarbeitungen der Maschinen beschäftigt hat, zeigt folgender Ausschnitt aus einem Beitrag in Glasers Annalen von Max Mayer über die Maschinenfabrik Esslingen: „Der Lokomotivbau zeigte sogar schon Ansätze zur Normalisierung. Ein durch sorgfältige Arbeitererziehung in Fleisch und Blut der Belegschaft übergegangenes Toleranzsystem ermöglichte Kessler in seinem ersten Angebot an die Staatsbahn die Verpflichtung der Auswechselbarkeit jedes Lokomotivteils ohne Nacharbeit unter den angebotenen Lokomotiven – ein Wunder bei dem damaligen Stand der Meßtechnik.“ Die DIN-Passung (Deutsche Industrie-Norm), die den problemlosen Tausch von Teilen ermöglicht und garantiert, wurde in Deutschland erst 1922 eingeführt (Anfänge ab 1917).

Zum Unterhaltungsbestand in Aalen gehörten früher die Fahrzeuge der Rems-, Brenz- und Jagstbahn sowie angrenzender Bahnstrecken. Nach einiger Zeit waren im Bestand Lokomotiven der späteren Baureihen 13, 57, 75, 91 und 92; so waren z. B. im Juli 1928 insgesamt 272 Lokomotiven dem Ausbesserungswerk Aalen zugeteilt, darunter 103 Lokomotiven der Reihe 57 (Güterzuglok mit Schlepptender) und 93 Lokomotiven der Reihe 75 (Personenzugtenderlok³). Ferner waren die Baureihen 93 und 94 sowie ab 1939 Schmalspurlokomotiven der Baureihe 99 im Unterhaltungsbestand verzeichnet. Güterzuglokomotiven der Reihe 50 und Personenzuglokomotiven der Reihe 38 wurden in erster Linie für den harten Einsatz im russischen Winter vorbereitet (besondere Kälteschutzmaßnahmen für den Dienst im Zweiten Weltkrieg). Die Hauptuntersuchung für Normalspurlokomotiven war alle drei bis vier Jahre oder nach 60 000 – 80 000 km Laufstrecke fällig, je nach Baureihe. Der Zeitaufwand für die Ausbesserung betrug anfangs über 200 Tage und konnte über Jahrzehnte hinweg auf etwa 90 Tage gesenkt werden. Durch mehr Rationalisierung und konsequente Anwendung des Tauschverfahrens war die Zeit weiter bis auf etwa 12 Tage reduzierbar, je nach Baureihe und Umfang der notwendigen Arbeiten (Schadgruppe).

Noch kurz etwas zur Wagenuntersuchung. In einem Leitfaden von 1910 für den technischen Unterricht im Eisenbahnwesen (speziell in der Wagenunterhaltung) in Württemberg stand über die regelmäßige wiederkehrende Untersuchung von Eisenbahnwagen (§ 14 Württ. Wagenvorschriften) folgendes: Innerhalb gewisser Fristen ... muß jeder Wagen zur Vornahme einer gründlichen Untersuchung aller seiner Teile ... und

zur Ausführung der etwa notwendigen Ausbesserungsarbeiten der zuständigen Werkstätte zugeführt werden, und zwar Wagen (Personen-, Gepäck-, Güter-, Heiz- und Bahnpostwagen) für Schnellzüge nach einem halben Jahr oder 40 000 km Laufstrecke, Wagen (Personen-, Gepäck-, Güter-, Bahnpost- und Gefangenenwagen, Rollschemele, Tarierwagen und Wagenkrane), die in Personen- und Güterzügen laufen, nach einem Jahr, sonstige Wagen alle drei Jahre. Der Zeitaufwand für die Ausbesserung in der Werkstätte schwankte etwa zwischen 7 und 50 Tagen, je nach Gattung des Fahrzeuges und der Schadgruppe.

Aus Verwaltungsberichten der Verkehrsanstalten (K. W. St. E.) und Werkstatistiken (DR und DB) ergibt sich für Aalen (soweit im einzelnen bekannt) folgende Aufstellung:

	Werkstatt Arbeiter	Beamte und Angestellte	Lehrlinge Praktikanten	Ausbesserungen Lok	Wagen	Zuteilung Lok	Wagen
1879		zus. 136		21			
1881		zus. 138		35			
1889		zus. 106		77			
1899		zus. 217		68	960		
1905		zus. 235		82	1031		
1912		zus. 255	20	126	3540		
1928	312	32				272	
1938	237	31	45		1335	186	
1953	243	43	18	240	63	248	143
1954	139	29		133	42	85	34

Ein Blick in die Zukunft sei an dieser Stelle erlaubt: Der neue ICE, bestehend aus zwei Triebköpfen und mehreren verschiedenen Mittelwagen (= zwei Lokomotiven und mehrere Wagen) soll ab Mitte 1993 nach drei Jahren Laufzeit und 1,2 Millionen Laufkilometer zur Hauptuntersuchung ins neu eingerichtete Ausbesserungswerk Nürnberg und bereits nach 13 Arbeitstagen das Werk wieder verlassen können.

Einige technische Veränderungen an Fahrzeugen (meist Nachrüstungen oder Umbauten) im Laufe der Jahre müssen noch angesprochen werden, weil diese für viele Eisenbahn-Werkstätten in Württemberg einschließlich der Wagenwerkstätte Cannstatt damals in Frage kamen:

a) Für die Heizung der Wagen im Winter mußten teilweise noch eiserne Einzelöfen eingebaut werden.

b) Eine Nordbritische Eisenbahn-Gesellschaft hatte mit der Gasbeleuchtung in Eisenbahnzügen Versuche gemacht; dazu wurde am 19. Dezember 1865 geschrieben: „... die alten Öllampen sind aus den Wägen entfernt und an ihrer Stelle große Patent-

Glaskugeln angebracht, in denen die Gasbrenner befestigt sind. Das Gas kann dann von dem Wärter nach Belieben geregelt werden. Das durch das Gas erzeugte Licht ist stätig und glänzend und erhöht die Bequemlichkeit und Annehmlichkeit der Wägen in hohem Grade.“ Kerzenlicht oder Öllampen konnten dadurch entfallen.

c) Toiletten gab es anfangs in den Personenwagen keine; bei Bedarf waren Stations-toiletten zu benützen, manchmal waren Toiletten im Gepäckwagen, der immer als Schutzwagen direkt hinter der Lokomotive lief. (In den heutigen Vororttriebwagen der S-Bahn gibt es auch keine Toiletten mehr.)

d) Am 31. März 1870 stand in der Zeitung: „Die neueste Erfindung im Eisenbahnwesen ist eine selbsttätige Bremsvorrichtung ... Die Bremsen treten, sobald der Lokomotivführer den Dampf absperrt, in Wirksamkeit und der Lokomotivführer kann die Wirkung dieser Bremsen durch Anziehen der Tenderbremse beliebig verstärken; man bedarf nicht mehr eines besonderen Bremser-Personals.“ Lokomotiven hatten anfangs noch keine Bremsen, nur an den Tendern waren meistens welche angebaut (ähnlich der Wagenbremse). Die Westinghouse-Druckluftbremse bzw. Knorr-Bremse wurde nach Erprobung verschiedener Bremssysteme als zukünftige Bremsausrüstung für die meisten Fahrzeuge erst später vorgesehen.

e) Am 27. April 1890 wurde aus dem württembergischen Landtag u.a. berichtet: „... Für die Ausstattung der Personenzüge mit der Westinghouse-Schnellbremse 250 000 Mark bereitzustellen ... Abgeordneter Stälin fragt, ob es nicht möglich wäre, auch die älteren Wägen mit besserer Heizungsvorrichtung auszustatten, und wünscht, daß das Fahrpersonal über Berücksichtigung der Temperaturverhältnisse besser instruiert würde ... Ministerpräs. v. Mittnacht gab die Ansicht bekannt, sämtliche württ. Personenwagen mit Dampfheizung auszustatten (Lebh. Bravo!).“ Weiter las man am 3. Dezember 1890 dazu noch folgendes: „Seit kurzem sind nun sämtliche im Personenzugdienst Verwendung findende Lokomotiven mit den Vorrichtungen zu Abgabe von Dampf für die Personenwagenheizung ausgerüstet. Von den 829 Personenwagen I., II. und III. Klasse sind zur Zeit 220 Stück für die Dampfheizung vollständig eingerichtet; weitere 211 Wägen sind vorläufig unter Belassung der Ofenheizung mit Leitungsröhren für die Dampfheizung versehen worden.“

f) Am 14. September 1890 wurde in einem Artikel der Zeitung wiederholt ein Thema angesprochen, das viele Gemüter über Jahre, ja Jahrzehnte bewegt hatte:

* Die Zulassung von Sizen für Lokomotivführer an Stelle der bisherigen Stände wird von einem Eisenbahnsachmann in Glasers Annalen in eingehender Weise befürwortet. Es wird dort darauf hingewiesen, daß die Stände für Lokomotivführer von Anfang an offen und unbedeckt gewesen seien, weil man geglaubt hat, daß in einer derartig ungeschützten, aufrechten Stellung die Aufmerksamkeit dieser so verantwortlichen Beamten andauernd eine um so regere sein würde. Inzwischen aber ist man immer mehr davon abgekommen, ein Dienstinteresse darin zu sehen, daß der Beamte den Unbilden der Witterung gegenüber schutzlos bleibe; insbesondere waren es die Bahnärzte, die für eine bessere Einrichtung der Lokomotivführerstände eintraten. Nachdem nun Bremser, Zugführer und Weichensteller in den Zwischenpausen bequeme Sitze benützen dürfen, sollte man auch den Lokomotivführern die gleiche Erleichterung gewähren, zumal es noch unentschieden ist, ob das unausgesetzte Stehen, welches bestimmte Berufskrankheiten erzeugt, nicht in Folge physischer Ermüdung auch die geistige Regsamkeit beeinträchtigt. Der Verfasser weist darauf hin, daß in England und Amerika der schwere Dienst auf der Lokomotive im Sizen versehen wird, und empfiehlt der preussischen Staatsbahn, welche amerikanische Drehgestellwagen in Betrieb zu nehmen beabsichtigten soll, bei dieser Gelegenheit auch die Ausstattung der Lokomotiven mit Führersitzen nach amerikanischem Vorbild einmal zu versuchen.

Es dauerte allerdings noch einige Zeit, bis hier wirklich etwas geschah. Zuerst wurden bei Eloks nur einfache frei bewegliche dreibeinige Hocker auf die Führerstände gestellt – weil der Platzbedarf zur Bedienung der Lokomotive klein war – und später wurden bei den Dampflokomotiven schwenkbare runde Sitzflächen ohne Lehne nach und nach an den Führerhausseitenwänden montiert. Heute sind auf den Triebfahrzeugen fest installierte wesentlich bequemere Sitze mit Lehnen vorhanden.

Der Lokomotiven-Umbau in Aalen ab 1870

Die vier Hauptwerkstätten Aalen, Esslingen, Friedrichshafen und Rottweil mußten auf Anordnung der damaligen Obermaschinenmeister insgesamt 286 Lokomotiven teilweise sehr umfangreich umbauen, manche auch zweimal, je nach Ansicht des jeweiligen Obermaschinenmeisters. Dies bedeutete eine weitere, aber wesentliche Aufgabe für die Werkstätte Aalen. Dazu war neben einer großen Sachkenntnis viel Gefühl für das Zusammenspiel und besonders für das Zusammenwirken aller Einzelteile einer Lokomotive sehr präzises Arbeiten notwendig. Wenn man bedenkt, daß die Werkstätte Aalen erst seit 1866 selbsttätig arbeitete – einige Jahre Erfahrung im Umgang mit Lokomotiven bestand allerdings schon –, war dies eine ehrenvolle Aufgabe und ein Vertrauensbeweis in die Leistungsfähigkeit aller Arbeiter und Beamten der Werkstätte.

Über diese Lokomotiv-Umbauten wurden entsprechende Nachweise geführt. Kurt Seidel hat die für die Werkstätte Aalen gültige Umbautabelle dankenswerterweise für diesen Beitrag zur Verfügung gestellt.

Lokomotiv-Umbauten der Hauptwerkstätte Aalen 1870–1903

Werkstatt Umbau-Nr.	Jahr	Umbau- Klasse	Betr.- Nr.	Werkstatt Umbau-Nr.	Jahr	Umbau- Klasse	Betr.- Nr.
1	70	D	43	12	75	B 3	106
2	70	D	29	13	75	B 3	1
3	70	B 2	59	14	76	B 3	5
4	73	E	88	15	76	B 3	120
5	72	B	83	16	76	B 3	65
6	74	B	80	17	76	B 3	64
7	74	E	118	18	77	B 3	10
8	74	D	4	19	77	B 3	102
9	74	B	125	20	77	B 3	92
10	75	B	82	21	77	B 3	95
11	75	B	81	22	77	B 3	45

Werkstatt Umbau-Nr.	Jahr	Umbau- Klasse	Betr.- Nr.	Werkstatt Umbau-Nr.	Jahr	Umbau- Klasse	Betr.- Nr.
23	77	B 3	111	61	93	F 2	184
24	78	B 3	68	62	92	Fa	163
25	78	B 3	41	63	93	F 2	130
26	78	B 3	148	64	94	F 2	154
27	79	B 3	17	65	94	F 2	137
28	79	B 3	104	66	94	F 2	162
29	79	B 3	107	67	95	Ab	58
30	79	T	113	68	95	Ab	76
31	79	B 3	57	69	95	F 2	256
32	80	B 3	90	70	95	F 2	136
33	80	B 3	122	71	96	Ab	313
34	80	B 3	103	72	96	F 2	193
35	80	B 3	70	73	96	Ab	183
36	80	B 3	100	74	96	Ab	60
37	81	B 3	99	75	96	F 2	296
38	82	T	117	76	96	F 2	164
39	81	B 3	20	77	96	A	336
40	82	B 2	72	78	97	F 2	201
41	80	B 3	49	79	97	F 2	79
42	82	B	93	80	97	F 2	305
43	83	B	71	81	97	F 2	190
44	83	B	91	82	97	Ab	7
45	84	B	21	83	97	Ab	182
46	84	B	119	84	97	F 2	194
47	84	B	116	85	98	F 2	197
48	85	T	87	86	98	F 2	86
49	85	T	105	87	98	Ab	85
50	86	T	115	88	98	Ab	75
51	87	T	129	89	98	A	320
52	87	T	126	90	99	F 2	297
53	90	Fa	170	91	99	F 2	298
54	90	Fa	171	92	00	Ab	62
55	91	Fa	161	93	00	F 2	269
56	91	Fa	191	94	00	F 2	199
57	91	Fa	127	95	00	F 2	187
58	92	Fa	200	96	00	Ab	97
59	92	F 2	301	97	01	Ab	114
60	93	Ab	209	98	01	F 2	169

Werkstatt Umbau-Nr.	Jahr	Umbau- Klasse	Betr.- Nr.	Werkstatt Umbau-Nr.	Jahr	Umbau- Klasse	Betr.- Nr.
99	01	F 2	134	104	03	F 2	264
100	00	Ab	96	105	03	F 2	206
101	01	F 2	158	106	03	F 2	186
102	01	F 2	198	107	03	F 2	255
103	02	Ab	232	108	02	F 2	328

Warum diese Lokomotivumbauten? Aus den Umbautabellen aller Werkstätten ist zu ersehen, daß hauptsächlich Lokomotiven mit der Achsfolgebezeichnung 2'B (ein zweiachsiges Laufdrehgestell vorne und zwei im Hauptrahmen der Lokomotive gelagerte Antriebsachsen) meist in 1 B Maschinen (eine Laufachse vorne und zwei Antriebsachsen im Rahmen gelagert) umgebaut wurden. Aus heutiger Sicht sind die Laufeigenschaften von zweiachsigen Lokomotivlaufdrehgestellen mit damals 840 mm bis 1 020 mm Achsabstand und 650 mm bis 930 mm Raddurchmesser nicht gerade günstig, bei zunehmender Fahrgeschwindigkeit sogar problembehaftet (die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge lag um 1865 bei 39 km/h); später baute man Drehgestelle mit bedeutend größerem Achsabstand und hatte damit Erfolg. Hauptaufgabe des Drehgestelles ist es, die Lokomotive sowohl in der geraden Strecke als auch, und dies ist besonders wichtig, in den Streckenkrümmungen und Weichen zu führen. Die zweite Aufgabe ist, das nicht auf den Antriebsachsen liegende vordere anteilige Lokomotivgewicht (heute sagt man Lokomotivmasse) auf die Schiene zu übertragen. Ferner spielt, in umgekehrter Blickrichtung betrachtet, der damalige Oberbau, das Gleis, mit den vielen Schienenstößen (dies gab früher das rhythmische, typische Eisenbahnfahrgeräusch) und die möglichen Gleisungenauigkeiten eine wichtige Rolle für die Laufgüte und Laufsicherheit des Drehgestelles.

Die nun drehgestellosen, umgebauten Lokomotiven liefen in geraden Strecken zufriedenstellend, in Streckenkrümmungen und in Weichen mitunter nicht problemlos, sofern nicht seitenverschiebbliche oder bewegliche Achsen, Spurerweiterung oder Spurkranzveränderungen begünstigend wirkten. Ferner ergab sich eine höhere Gewichtsbelastung für die jetzt einzige vordere Laufachse; dadurch wurde besonders in Krümmungen der Spurkranzverschleiß des Radreifens und auch der seitliche Schienenkopfverschleiß der Bogenaußenschiene größer.

Diese von dem Obermaschinenmeister Heinrich Brockmann in den bahneigenen Werkstätten veranlaßten und noch etwa 30 Jahre lang durchgeführten Umbauten fanden nicht gerade das Wohlwollen der Maschinenfabrik Esslingen, dem „Hauslieferanten“ der K.W.St.E. für Lokomotiven, Wagen, Drehscheiben, Brücken und sonstigem Bahnbedarf. Schrieb doch Georg Morlok 1890 rückblickend: „Der Maschinenfabrik

Esslingen, welche durch ihre Vorsteher von Kessler, Vater und Sohn, und durch ihren Konstrukteur Drük [Trick, d. Verf.] die Formen und Leistungen der Maschinen nach der baulichen Anlage der württembergischen Bahnen und den Verkehrsbedürfnissen in gediegenster Weise einzurichten wußte, solide und dauerhafte Maschinen gegen verhältnismäßige Preise lieferte, auf deren Beschaffenheit noch keinerlei Unfall zurückzuführen ist, verblieb auch fernerhin die Aufgabe, die für den württembergischen Betrieb nötigen Maschinen zu stellen.“

Radsätze, Achsen und Räder für die Umbau-Lokomotiven und Wagen in der Reparatur-Werkstätte Aalen wurden ab 1868 von dem Königlich Württembergischen Hüttenwerk Wasseralfingen (heute Schwäbische Hüttenwerke, kurz SHW genannt) zum Einbau direkt an die Werkstätte geliefert.⁴

Auffallend ist, daß über die Reparatur-Werkstätte Aalen in den durchgesehenen Zeitungen bisher (1863–1874) wenig veröffentlicht worden ist; nur kurze Notizen waren erschienen. Am 19. September 1872 war zu lesen: „Maschinenmeister Lorenz geht als Obermaschinenmeister an die K. Bair. Staatsbahn nach München. Der Württ. Staat verliert an ihm einen tüchtigen pflichttreuen Beamten, das Werkstättepersonal einen streng rechtlichen, humanen Vorgesetzten.“ Am 28. September 1872 stand geschrieben: „Zum Vorstand der Eisenbahnwerkstätte Aalen wurde der Maschinenmeister Groß in Rottweil ernannt.“ Ferner lautete am 21. April 1874 eine kleine Notiz: „... eine vermehrte Tätigkeit in der hiesigen Eisenbahnwerkstätte, in der, wie wir hören, für Zukunft der Lokomotivenbau eine hervorragende Rolle spielen soll.“

Abschließend die Zahlen der Lokomotivumbauten in allen vier Hauptwerkstätten:

Aalen	1870–1903	108 Lokomotiven
Esslingen	1867–1910	108 Lokomotiven
Friedrichshafen	1887–1899	19 Lokomotiven
Rottweil	1877–1904	51 Lokomotiven

Obige Aufstellung zeigt, daß der Lokomotivumbau in Aalen intensiv betrieben wurde, wie schon am 21. April 1874 in der Zeitung angedeutet war.

Der Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Verkehrsanstalten 1886/87 nannte folgende Belegschaftszahlen:

Aalen	Hauptwerkstätte	99 Personen
Crailsheim	Nebenwerkstätte	17 Personen
Heilbronn	Nebenwerkstätte	26 Personen
Esslingen	Hauptwerkstätte	159 Personen
Ulm	Nebenwerkstätte	53 Personen
Friedrichshafen	Hauptwerkstätte	62 Personen
Rottweil	Hauptwerkstätte	101 Personen
Tübingen	Nebenwerkstätte	29 Personen

Baumaßnahmen an Gebäuden und Einrichtungen

Die wichtigsten baulichen Veränderungen (Um- und Anbauten) in Aalen seien hier tabellarisch zusammengestellt:

1888	Kupferschmiedegebäude
1889–1891	Kesselhaus mit Kesselerneuerung
1896	Badhaus mit vier Zellen
1903/04	Elektrische Zentrale, Stromversorgung im Werk
1901–1908	Großer Lagerschuppen, mehrere kleine Arbeits-, Lager-, Büro-, Aufenthaltsräume
1907	Östlicher Wagenbauschuppen
1909	Südlicher Wagenbauschuppen
1911	Erweiterung Gießerei und Räderwerkstätte
1913	Büro- und Aufenthaltsräume
1918	Acetylenanlage für Gasschweißen
1921	Rohrmacherei, Lagerausgießerei, Preßluftanlage
1921/22	Kesselrichthalle, Siederohrreinigungstrommel
1923	Großer Lagerschuppen, Anschluß der Stromversorgung an Jagstkreis-Überlandwerk
1936	Badhausverbesserung, Suppenküche für auswärtige Betriebsangehörige
1937	Versammlungsraum, Waschraum, Tauschlager, Warmluftheizanlage
1938	Bearbeitungswerkstätten für Triebwerksteile
1939	Gleisanlagen für Schmalspurlokomotiven Spurweiten 1 000 mm und 750 mm
1939/40	Lehrwerkstätten-Umbau, Küchen-Umbau, Speise- und Kameradschaftsraum
ab 1945	Beseitigung von Kriegsschäden, Wiederaufbau

Das Jahr 1890 und die Zeit bis Ende 1944

Mit der Ankündigung vom 24. April 1890 in der Zeitung (siehe Seite 157)

* In den Hauptwerkstätten der Kgl. Württemb. Eisenbahnverwaltung und zwar in den Lokomotivwerkstätten zu Aalen, Eßlingen, Friedrichshafen und Rottweil, sowie in der Wagenwerkstätte Cannstatt werden nach einer Verfügung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten von jetzt ab Lehrlinge zur Erlernung eines Handwerks aufgenommen. Die Einstellung von Lehrlingen ist eine beschränkte, je nach dem Raum, der bei den einzelnen Werkstätten zur Verfügung steht. Söhne von Bediensteten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung finden vorzugsweise Berücksichtigung. Gesuche um Aufnahme als Lehrling sind bei derjenigen Werkstätte einzureichen, bei welcher der Lehrling eintreten wünscht. Die Lehrlinge können ausgebildet werden in Aalen, Eßlingen, Friedrichshafen und Rottweil entweder als Schlosser und Dreher oder als Schlosser und Mechaniker, in Cannstatt zunächst als Schreiner, Sattler und Tapeziere, sowie als Radierer und Maler. Die näheren Bedingungen sind in Nr. 92 des Staats-Anzeiger's enthalten.

erhielt die Hauptwerkstätte noch ein weiteres Aufgabengebiet. Die Lehrwerkstatt wurde innerhalb der Werkstätte eingerichtet; die Ausbildung junger Leute zwischen 14 und 16 Jahren begann, zunächst langsam anlaufend, dann mit einer zunehmenden Lehrlingszahl für vier Lehrjahre. Im Jahr 1890 wurden nacheinander bis Ende Oktober insgesamt zehn Lehrlinge aufgenommen. Die Arbeitszeit ging werktags (montags bis samstags) von 6–12 Uhr und von 1–6 Uhr, später samstags bis 5 Uhr (die durchlaufende Zeitählung von 0–24 Uhr wurde bei der Eisenbahn erst am 15. Mai 1927 eingeführt); zusätzlich mußte die gewerbliche Fortbildungsschule besucht werden. Ein Stundenplan, der z.B. am 25. April 1890 in der Zeitung erschienen ist, zeigt das damalige Lehrangebot.

Gewerbl. Fortbildungsschule Aalen.

Stundenplan für den Sommerkurs 1890.

Aufang des Unterrichts 6. Mai.

Unterrichtszeit.	Lehrfächer.	Zimmer Nro.
Sonntag vormittag 8—11 Mit Unterbrechung während des Gottesdienstes für solche, die ihn besuchen.	Geometrisches Zeichnen	8
	Bauzeichnen und Freihandzeichnen II.	6
	Freihandzeichnen I und Modellieren	4
	Maschinenzeichnen	9
Montag abend 7—9 1/28—9	Bauzeichnen und Freihandzeichnen II. Englisch I und II.	6 8 u. 7
Dienstag abend 1/28—9 "	Französisch Aufsatz, unterer Kurs	7 3
Mittwoch morgen 6—7	Geographie	7
" abend 7—9	Maschinenzeichnen	9
" " " "	Bauzeichnen und Freihandzeichnen II.	6
" " " "	Freihandzeichnen I und Modellieren	4
1/28—9	Geometrie	3
" " " "	Französisch	7
Donnerstag abend 7—9	Projektionszeichnen	9
1/28—9	Englisch I. und II	8 u. 7.
" " " "	Gewerbliches Rechnen	3
Freitag abend 1/28—9	Kaufmännisches Rechnen	7
" " " "	Geometrie	3
" " " "	Aufsatz, oberer Kurs	8

Schulvorstand:
Oberreallehrer Hägele.

Aus diesem Angebot mußten die für den Lehrberuf wichtigen Fächer (der Lehrmeister bestimmte diese) ausgewählt und dann der Unterricht besucht werden. Für jedes besuchte Schulfach war im voraus Schulgeld zu bezahlen und bei dreimaligem unentschuldigtem Fehlen wurde man vom Unterricht in dem jeweiligen Kurs für das laufende Schulhalbjahr ausgeschlossen.

Die 4jährige Lehrzeit wurde 1936 auf 3 1/2 und 1939 auf 3 Jahre herabgesetzt und der auf einen Tag zusammengezogene Unterricht in der Gewerblichen Berufsschule in die Arbeitszeit miteinbezogen; ferner kam noch die eigene Werkschule dazu, welche zusätzlichen, etwas eisenbahnbezogenen Unterricht mit bis zu drei Stunden in der Woche erteilt hat.

Im Jahr 1920 wurden die Ländereisenbahnen zu den Reichseisenbahnen zusammengefaßt und 1924 das Unternehmen Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geschaffen. Im Zuge der Neuordnung des Werkstättenwesens setzte die innere Umstellung ein und die „Hauptwerkstätte“ wurde in ein „Reichsbahn-Ausbesserungswerk“ (RAW) umgewandelt. Auch bei den Dampflokomotiven wurde eine Neuordnung vorgenommen:

Gattungen		Baureihen
Schnellzuglok	S	01 – 19
Personenzuglok	P	20 – 39
Güterzuglok	G	40 – 59
Schnellzugtenderlok	St	60 – 61
Personenzugtenderlok	Pt	62 – 79
Güterzugtenderlok	Gt	80 – 96
Zahnradlok	Z	97
Lokalbahnlok	L	98
Kleinlok, Schmalspurlok	K	99



Ein Bild von der Wagenausbesserung in der Hauptwerkstätte Aalen; dort Beschäftigte stellen sich vor Personenwagen dem Fotografen. Aufnahme von 1904.

Bereits 1925 wurde ein Programm mit zwölf normierten Einheitslokomotivtypen entwickelt – für verschiedenartige Zugförderungsaufgaben benötigte man entsprechend konstruierte Lokomotiven –, das mit möglichst vielen gleichen Einzelteilen oder Baugruppen, rationeller Fertigung, wirtschaftlicher Lagerhaltung und für den Betrieb einfacher Instandhaltung viele Vorteile versprach und dann nach und nach auch gebracht hat. Allerdings wurde in diesem Zusammenhang etwas später auch für viele zum Teil kleinere Ausbesserungswerke das Weiterbestehen in Frage gestellt; das RAW Aalen ist geblieben und hat die damalige Krisenzeit überstanden.

In der Folgezeit wurden mehrere Tausend Lokomotiven verschiedener Gattungen neu gebaut und in Dienst gestellt, während ältere Maschinen teilweise ausgemustert wurden.

Der politische Geist der Jahre 1933 bis 1945 war im Ausbesserungswerk, einem reinen Staatsbetrieb, mehr oder weniger stark ausgeprägt; dies wirkte sich in allen Bereichen des Betriebes und in den Aktivitäten der Mitarbeiter aus. Eine Fotografie von Anfang 1933 kurz nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten zeigt unter der Hakenkreuzflagge 186 „Gefolgschaftsmitglieder“.

Das Jahr 1936 brachte als Neuigkeit die Herausgabe einer Werkzeitschrift (mit Genehmigung und in Zusammenarbeit mit der Deutschen Arbeitsfront), die in unregelmäßigen Abständen erschien und bei W. A. Stierlin in Aalen gedruckt wurde.

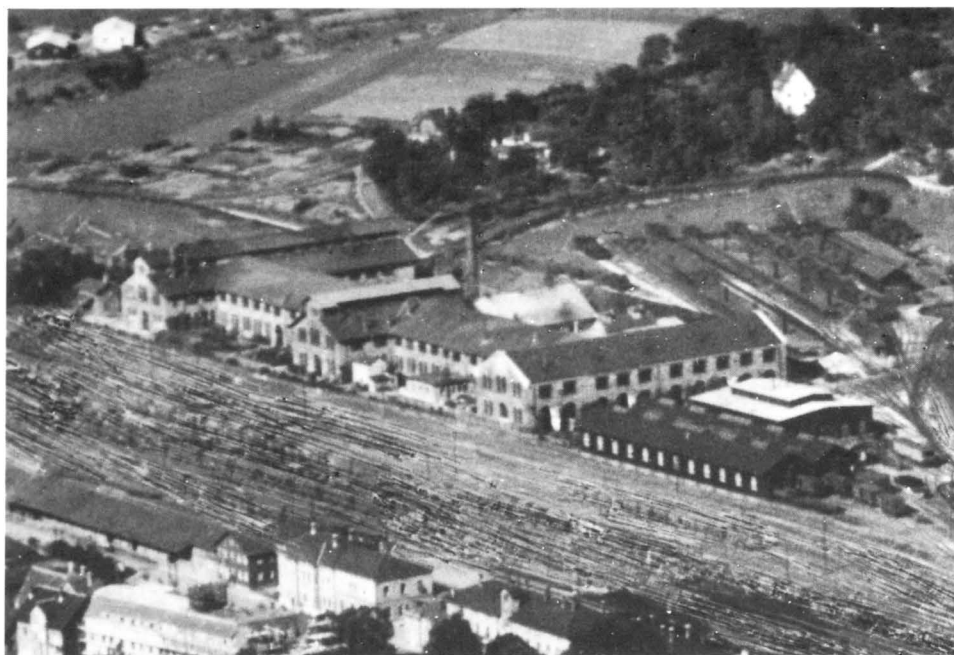
Für die Beteiligung am Leistungskampf der öffentlichen Betriebe erhielt das Werk 1939 und 1940 Anerkennungsurkunden der Deutschen Arbeitsfront. Anlässlich der Reichsberufswettkämpfe konnte das Werk Kreissieger, einen Gausieger und sogar einen Reichssieger stellen. Der Werkführer schrieb 1941 in „75 Jahre RAW Aalen“: „Soldaten der Arbeit wollen wir sein und bleiben, die in Disziplin ihre Arbeit verrichten und damit die ihnen gestellte Aufgabe in der heutigen Zeit erfüllen.“

Der ehemalige Lehrling S. K. schrieb über seine Lehrzeit: „Die Lehrwerkstätte des RAW Aalen hatte im Aalener Raum in den 30er Jahren einen guten Ruf erlangt. 1938 wurde sie mit dem Leistungsabzeichen für vorbildliche Berufserziehung ausgezeichnet. Um aber als Lehrling eingestellt zu werden, mußte nach der Bewerbung zuerst eine ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung beim Bahnarzt absolviert werden. Danach kam im Prüfungswaggon der Reichsbahndirektion Stuttgart eine psychotechnische und praktische Vorprüfung. Waren dabei die Ergebnisse gut, konnte der Lehrvertrag zwischen der Deutschen Reichsbahn als Lehrherrn, dem Lehrling und dessen gesetzlichem Vertreter abgeschlossen werden.

Text auf der Vorderseite des Vertrages:

Lehrvertrag für Handwerkslehrlinge der Deutschen Reichsbahn.

Das Lehrverhältnis ist ein Erziehungs- und Ausbildungsverhältnis auf der Grundlage gegenseitigen Vertrauens und gegenseitiger Treue. Die Deutsche Reichsbahn als Lehrherr übernimmt es, den Lehrling zu einem tüchtigen deutschen Facharbeiter heranzubilden und zur rückhaltlosen Dienst- und Einsatzbereitschaft für die Volksgemein-



Das Reichsbahn-Ausbesserungswerk Aalen, 1926.

schaft zu erziehen. Der Lehrling setzt alle seine Kraft dafür ein, diese Ziele des Lehrverhältnisses zu erreichen.

Inhalt:

§ 1 Handwerk und Lehrzeit: Schlosserlehrling beim RAW Aalen.

Lehrzeit 3 Jahre – vom 1. April 1939 bis 31. März 1942.

§ 2 Pflichten des Lehrherrn ...

§ 3 Pflichten des Lehrlings ...

§ 4 Pflichten des gesetzlichen Vertreters ...

§ 5 Erziehungsbeihilfe: Die Reichsbahn gewährt dem Lehrling eine Erziehungsbeihilfe. Sie beträgt wöchentlich, unabhängig vom Lebensalter, im 1. Lehrjahr 3,60 RM, im 2. Lehrjahr 7,20 RM, im 3. Lehrjahr 10,80 RM.

§ 6 Urlaub: Der Lehrherr gewährt dem Lehrling Erziehungsurlaub ...

im Alter von 14 oder 15 Jahren 18 Arbeitstage,

im Alter von 16 Jahren 15 Arbeitstage,

im Alter von 17 Jahren 12 Arbeitstage,

im Alter von 18 Jahren 9 Arbeitstage,

im Alter von 19 und mehr Jahren 7 Arbeitstage ...

Nimmt der Lehrling mindestens 10 Kalendertage an einem Lager oder einer Urlaubsfahrt der Hitlerjugend teil, so erhöht sich der Erholungsurlaub auf 18 Arbeitstage.

§ 7 Auflösung des Lehrvertrages ...

§ 8 Ende des Lehrverhältnisses und Gesellenprüfung ...

§ 9 Gerichtsstand ...

Eine Übernahme nach der Lehrzeit ins Beschäftigungsverhältnis der Deutschen Reichsbahn steht dem Lehrling nicht zu.

So konnte am 1. April 1939 die Lehrzeit unter Lehrmeister Ottmar Fischer und Lehrgeselle Josef Mahler angetreten werden. Der Tag wurde begonnen mit dem Morgenappell und anschließendem Frühsport. Danach ging es in die gut eingerichtete Lehrwerkstätte. Nach Lehrplänen lief die Ausbildung ab. Der Lehrling hatte darüber ein Berichtsheft zu führen. Die Probezeit dauerte 3 Monate. Nach jedem Ausbildungsabschnitt mußte eine Probearbeit abgelegt werden. In der Berufs- und Werkschule wurde das theoretische Wissen vermittelt. Ende August 1939 machten wir einen dreitägigen Lehrlingsausflug in den Schwarzwald. Mit dem Zug fuhr man nach Wildbad. Zu Fuß wanderten wir über den Sommerberg nach Gernsbach, am anderen Tag vorbei an der Schwarzenbachtalsperre nach Baden-Baden. Am dritten Tag ging es weiter nach Karlsruhe. Hier trafen wir uns mit der Betriebsgemeinschaft, die dorthin mit einem Sonderzug ihren Betriebsausflug machte. Mehrere Werksangehörige konnten durch die Mobilmachung und Stellungsbefehle daran schon nicht mehr teilnehmen. Der Kriegsausbruch am 1. September 1939 beeinflusste die Ausbildung nicht.

Das erste Lehrjahr verging ohne besondere Vorkommnisse. In der Freizeit waren die meisten Lehrlinge in der Flieger-Hitlerjugend tätig. Bei der Lehrwerkstätte war eine Fliegerwerkstätte eingerichtet, wo Segelflugzeuge gebaut wurden. Selbst während der Arbeitszeit ging es manchmal bei besonders gutem Flugwetter zum Fliegen. Zur Ausbildung gehörte auch der wöchentliche Sportunterricht mit Geräteturnen, Ballspielen und Schießunterricht.

Die Ausbildung im zweiten Lehrjahr richtete sich besonders auf die zur Verfügung stehenden Arbeitsplätze an den Werkzeugmaschinen und berufsverwandten Fertigkeiten wie Schmieden, Löten, Schweißen usw.

Das dritte Lehrjahr 1941/42 wurde mehr und mehr durch die Kriegseignisse geprägt. Im Betrieb kamen „Fremdarbeiter“ aus Elsaß-Lothringen und der Sowjetunion zum Einsatz. Der Lehrling absolvierte in dieser Zeit seine mehrmonatige Ausbildung im Werkbetrieb. Diese betriebsnahe Ausbildung soll die Gewähr bieten, daß sich der Lehrling früh an die rauhe Wirklichkeit gewöhnt und daß er zur selbständigen Erledigung der anstehenden Arbeiten erzogen wird. Die letzten drei Monate ihrer Ausbildung verbrachten die Lehrlinge wieder in der Lehrwerkstätte. Sie wurden dabei mit hochwertigen Feinarbeiten beschäftigt. Im letzten Ausbildungsmonat stand die Fertigung des Gesellenstückes an, das Zeugnis vom erworbenen Können abgeben soll.



Segelflugzeug „Reichsbahn 2“ – vom RAW Aalen gebaut – kurz vor einem Start zum Übungsflug. Aufnahme von 1941.

Hierfür war eine Zeitdauer von 6–8 Tagen vorgesehen. All diese Maßnahmen zur Ausbildung, Erziehung und Ertüchtigung brachten dann bei der Gesellenprüfung auch den erwarteten Erfolg. Besonders gute Leistungen wurden mit Preisen belohnt. Für mehrere neue Gesellen wartete nach Ende der Lehrzeit bereits der Stellungsbehl. Die Freiwilligen mußten am 1. April 1942 zum Kriegsdienst; die anderen wurden von der Deutschen Reichsbahn als Lokschlosser übernommen, jedoch im Oktober 1942 trotz UK-Stellung (unabkömmlich) eingezogen.“

Im Jahr 1939 wurden in einem Teil des Ausbesserungswerkes neben den vorhandenen Schienen der Normalspur 1 435 mm zusätzlich solche für 1 000 mm und 750 mm Spurweite verlegt (Vierschienengleis). Dadurch war es möglich, Lokomotiven für Schmalspurbetrieb im Werk Aalen zu überholen oder instandzusetzen. Unter der kleinen Zahl von Schmalspurlokomotiven gab es technisch sehr interessante Konstruktionen, die sich gegenüber den Normalspurlokomotiven in einigen Bauteilen oder auch ganzen Baugruppen mehr oder weniger unterschieden und bei der Ausbesserung besondere Sorgfalt und Beachtung erforderten. Die Schmalspurlokomotiven wurden zum Transport nach Aalen und wieder zurück an ihren Standort⁵ auf Spezialfahrzeuge verladen.

Anfang 1945 war der Krieg noch in vollem Gange, die Truppen der Alliierten kamen bereits näher an unsere Heimat; die 1942/43 ausgegebene Kriegspropagandaparole „Räder müssen rollen für den Sieg“, d.h. unnötige Reisen verlängern den Krieg, die anfangs überall zu hören und an vielen Tendern der Lokomotiven mit weißer Farbe angemalt war, konnte die Menschenmassen nicht mehr beeindrucken. Die Probleme der Menschen wurden von Tag zu Tag größer, die Stimmung gedrückter, die Angst und die Luftalarme nahmen ständig zu. Geregelter Arbeit war fast unmöglich. Es war für alle eine harte Zeit mit vielen Entbehrungen und zahlreichen Notbehelfen.

Die wichtigsten Ziele bei Luftangriffen der Alliierten waren die Bahnanlagen, fahrende Eisenbahnzüge und besonders die Lokomotiven. Mehrere Luftangriffe mit Bomben und Bordwaffenbeschuss galten dem Bahnhofsbereich Aalen und dabei blieb das Reichsbahn-Ausbesserungswerk (RAW) und später so bezeichnete Eisenbahn-Ausbesserungswerk (EAW) nicht verschont. Hier z.B. einige Daten: 2. April 1945 Angriff auf Bahnhof und RAW Aalen; 9. April 1945 Angriff auf Bahnhof und RAW, RAW-Gießerei brannte; 11. April 1945 RAW in Brand geschossen, Volltreffer in Betriebsmitte; 16. April 1945 Angriff auf RAW; 17. April 1945 Angriff auf Bahnhof und RAW, schwere Schäden im Bahnhofsbereich, RAW-Flügel IV und Flügel V durch 5 Bomben total zerstört, ebenso die Lackierwerkstätte (das war im wesentlichen der südliche Gebäudeteil; der nördliche Teil, also Querflügel I und Westteil von Querflügel III mit den herrlichen Rundbogenfenstergiebeln zum Güterbahnhof hin und Längsflügel II steht in der Außenfassade heute noch). Resultat der damaligen Beschädigungen: Fast zwei Drittel des Werkes waren völlig oder teilweise zerstört. Am 23. April 1945 waren die Kampfhandlungen in Aalen zu Ende.

Der ehemalige Lehrling S. K. schrieb weiter: „Bei Kriegsende waren die Werkanlagen des RAW sowie von Bahnhof und Betriebswerk stark zerstört. Die vom Kriegsdienst und Gefangenschaft zurückgekehrten Bediensteten wurden vor Arbeitsaufnahme zuerst einmal entnazifiziert. Die Betroffenen wurden zu Aufräumarbeiten bei der Eisenbahn oder der Stadt eingeteilt. Wer nicht belastet war, konnte sofort im Werk wieder anfangen. Zuerst wurden die Werkstätten, Hallen und Kanäle vom Schutt befreit, die bombardierten Anlagen notdürftig aufgebaut. Bei den stark beschädigten Lokomotiven sind alle noch brauchbaren Teile abgebaut und alles andere verschrottet worden. So konnte bereits Ende 1945 wieder mit der Lokomotivausbesserung begonnen werden. Die Bahnanlagen waren zum Teil wieder instandgesetzt, der Schienenverkehr nahm immer mehr zu. Der Betrieb verlangte deshalb nach mehr rollendem Material, besonders nach Lokomotiven. Im Winter 1945/46 wurden die ersten Lokomotiven wieder betriebsbereit gemacht. Trotz Kälte und Hunger ging es langsam aufwärts; ein guter Mitarbeiterstamm war im Werk wieder tätig. Die Spezialisten für Kessel, Armaturen, Laufwerk, Triebwerk und die vielen anderen machten es möglich, daß



Nach der Bombardierung des RAW Aalen steht einsam in den Trümmern eine T 5 (Baureihe 75). Aufnahme vom 17. April 1945.

mehrere T5 (Baureihe 75), T9 (Baureihe 91) und T16 (Baureihe 94) in diesem Winter ausgebessert dem Betrieb übergeben werden konnten. Eine Lokomotive, die 75 001, wurde nun ‚neu‘ gemacht. Brauchbare Teile von bombardierten Lokomotiven und Neuteile ergaben diese stolze Neubaulokomotive. In den Jahren 1946/47 wurden die Hallen und Werkstätten wiederaufgebaut und der Betriebsablauf normalisierte sich. Beim benachbarten Bahnbetriebswerk wurden ab 1947 Nachwuchskräfte für die Lokomotivführerlaufbahn gesucht. Viele ehemalige Lehrlinge des RAW Aalen nahmen diese Chance wahr und gingen in den Lokfahrdienst; bereits 1949 fuhren davon einige als Lokomotivführer.“

Mit Wirkung vom 7. September 1949 führte die Deutsche Reichsbahn (DR) im Vereinigten Wirtschaftsgebiet die Bezeichnung Deutsche Bundesbahn (DB). Ab 11. Oktober 1949 bestand für das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Bundesbahn. Sie unterstand in ihrer Gesamtheit dem Bundesminister für Verkehr. Danach erfolgte die Umbenennung von „Reichsbahn-Ausbesserungswerk“ (RAW) in „Bundesbahn-Ausbesserungswerk“ (AW) Aalen. Das Bundesbahngesetz trat am 18. Dezember 1951 in Kraft.

In den Jahren um 1950 haben die Lehrlinge des Ausbesserungswerkes Aalen überwiegend in ihrer Freizeit ein Modell der württembergischen Lokomotivtype T5, Baureihe 75^o, im Maßstab 1:10 gefertigt. Das Original wurde ja über Jahrzehnte hinweg im Ausbesserungswerk generalüberholt; es war also als Anschauungsobjekt für den Modellbau neben den Zeichnungen jederzeit greifbar.

Dieses herrliche Modell stand dann, dank der guten Verbindung zwischen Ausbildungsstätte und Berufsschule, viele Jahre im Foyer der Gewerblichen Berufsschule Auf dem Galgenberg in Aalen und wurde 1981, nach Jahren der Abwesenheit, in einer Ausschreibung für Modellbahnen in Hamburg zu einem hohen Preis zum Verkauf angeboten. Nach vielem Hin und Her konnte das Modell 1984 nach Aalen zurückgeholt werden. Ehemalige Lehrlinge, die dieses Modell gebaut hatten, konnten es bei den polizeilichen Ermittlungen einwandfrei identifizieren. Durch eine turbulente „Weltreise“ war das Modell an verschiedenen Stellen ramponiert, verschiedene kleine Einzelteile fehlten und an den Führerhausseitenwänden war die Beschriftung „Bw Aalen“ ausgekratzt. Einige Freunde der Aktion 23 029⁶ brachten das Modell wieder in tadellosen Zustand, so daß es im Ostalbkreishaus ausgestellt werden konnte.

Im Frühjahr 1990 holte die Bundesbahndirektion Stuttgart das Lokmodell ab; aus diesem Anlaß schrieb -afn- (Erwin Hafner, d. Verf.) am 27. März 1990 in der Tageszeitung: „Warum will die Bundesbahn die ‚Aalener Lok‘ zurück? Landratsamt und Eisenbahnfreunde empört – ... das Ausstellungsobjekt in Aalen zu belassen, das ein Stück Aalener Eisenbahngeschichte verkörpert, weil Loks dieses Typs viele Jahre in Aalen stationiert waren ...“

Das im Jahr 1950 neu aufgestellte Programm für Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn sah nur noch fünf Baureihen neuer Dampflokomotiven vor:

Reihe 10 für den Schnellzugdienst (nur zwei Maschinen wurden tatsächlich gebaut),

Reihe 23 für Personenzug- und leichten Schnellzugdienst (die 105. Maschine dieser Reihe war die letzte Dampflokomotive, die von der Deutschen Bundesbahn im Dezember 1959 in Dienst gestellt wurde),

Reihe 65 als Tenderlokomotive für gemischten Dienst (18 Stück wurden gebaut),

Reihe 66 als Tenderlokomotive für leichten Personenzugdienst (gebaut wurden auch nur zwei Stück) und

Reihe 82 als Güterzugtenderlokomotive (41 Stück wurden gebaut).

Keine dieser Lokomotiven war dem Ausbesserungswerk Aalen zugeteilt; nur Maschinen der Reihe 23 waren im Bahnbetriebswerk Aalen zum Wenden auf der Drehscheibe öfter zu sehen.



Kranprüfung im Flügel V des Ausbesserungswerkes Aalen. Eine an Laufkatzen hängende schwere Personenzugdampflokomotive der Baureihe 39; diese Maschinengattung gehörte nicht zum Unterhaltungsbestand des AW Aalen, sie war nur zur Kranprüfung nach Aalen beordert worden. Auf dem Hallenboden im Hintergrund liegend der Blechrahmen einer Sächsischen Lokomotive. Aufnahme von 1950.

Das herannahende Ende des Ausbesserungswerkes

Die Suche nach einer wirtschaftlicheren Betriebsführung im Zugförderungsdienst führte im Endergebnis zum generellen Strukturwandel, also zur Umstellung vom Dampfbetrieb auf Diesel- und Elektrobetrieb, ferner zu einer ausgeprägten Rationalisierung in allen Bereichen der Bahn.

Viele Dampflokomotiven der ehemaligen Länderbahnen hatten schon ein recht schönes Alter erreicht, so daß die Instandhaltung und Unterhaltung zur Betriebsfähigkeit stark zunehmende Kosten verursachte. Ferner waren neben dem verhältnismäßig geringen Aktionsradius der Dampflokomotiven, der begrenzten Nutzleistung, der verhältnismäßig langen Zeit für die Vorbereitung zum Einsatz, der kostspieligen Zweimannbedienung (heute hat man aus Sicherheitsgründen für sehr schnelle Züge wieder Zweimannbesetzung), dem hohen Aufwand an Wartungsanlagen, der geringen Ausnützung des Brennstoffes und der Umweltbeeinträchtigung mitentscheidende Faktoren, die für eine Änderung maßgebend waren. Deshalb wurde die Dampflokomotive zunehmend zurückgezogen, gebietsmäßig konzentriert eingesetzt, bald als notwendig oder üblich außer Dienst gestellt und verschiedene mit dem Dampflokomotivdienst direkt verbundene Betriebe aufgelöst; so auch das Ausbesserungswerk in Aalen.

Am 8. März 1954 wurde in der Tageszeitung folgendes geschrieben:

Das Ausbesserungswerk Aalen verfällt der Stilllegung

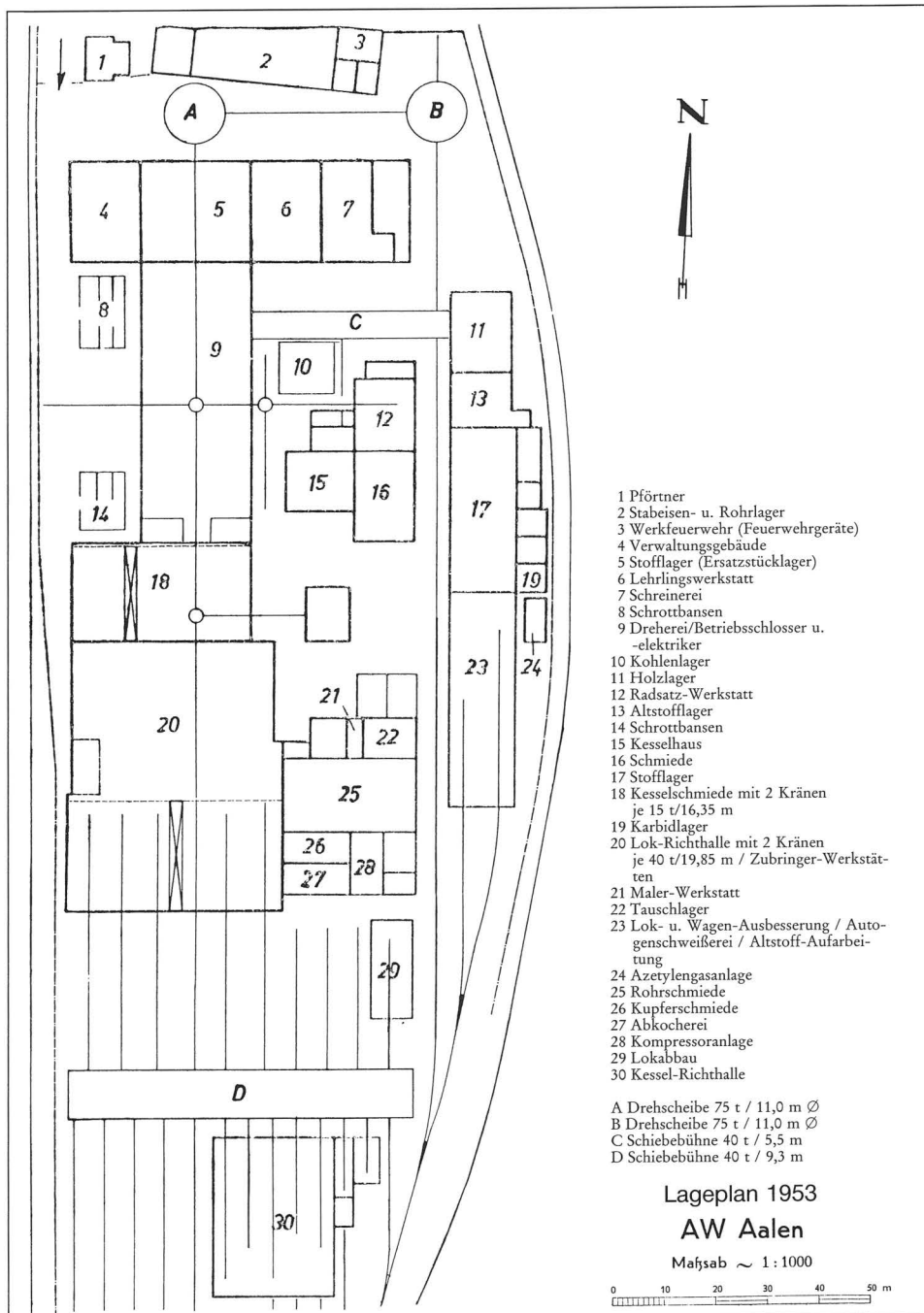
Eine Stellungnahme der Bundesbahndirektion Stuttgart

Aalen. Von der Bundesbahndirektion Stuttgart, an die wir uns gewandt haben, um über die beabsichtigte Stilllegung des Eisenbahn-Ausbesserungswerkes Aalen zuverlässige Auskunft zu erhalten, geht uns folgende Stellungnahme zu:

Die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt a. M. hat tatsächlich die Stilllegung des Ausbesserungswerkes Aalen vorgesehen; der Zeitpunkt der Schließung liegt allerdings noch nicht fest. Durch den Verkehrsrückgang einerseits und die fortschreitende Elektrifizierung und Motorisierung andererseits werden im Betrieb der Bundesbahn weniger Dampflokomotiven als seither benötigt, die Anzahl der Reparaturen wird dadurch geringer, und somit werden auch weniger Werkstätten für Dampflokomotiv-Ausbesserun-

gen benötigt. Es ist beabsichtigt, die dadurch freiwerdenden Arbeitskräfte an den Stellen der Bundesbahn einzusetzen, wo dringender Bedarf vorliegt, so daß Entlassungen nach Möglichkeit vermieden werden. Da in unserer Zentralschmiede Kornwestheim mehrere Arbeitskräfte benötigt werden, wird zur Zeit — unabhängig von der Auflösung des Ausbesserungswerkes Aalen — eine kleinere Zahl von Arbeitern aus dem Bereich Aalen dort eingesetzt.

So schwerwiegend es für Aalen ist, wenn das EAW der Stilllegung verfällt, so ist es doch besonderer Anerkennung wert, daß die Bundesbahn bestrebt ist, die freiwerdenden Kräfte anderweitig in ihrem Bereich unterzubringen und ihnen den Arbeitsplatz zu erhalten.



Landrat Dr. Huber und Oberbürgermeister Dr. Schübel bemühten sich sehr um den Erhalt des Ausbesserungswerkes, aber leider vergeblich.

Nach Zeitungsangaben vom 18. März 1954 waren im EAW Aalen damals 248 Arbeiter und 37 Beamte beschäftigt.

Die Zahl der Ausbesserungswerke bei der Deutschen Bundesbahn wurde von 50 (1953), 36 (1960), 29 (1968) auf 20 und 6 Ausbesserungswerkstätten (1987) verringert.

In einem mit B.H. (Bernhard Hildebrand, d.Verf.) unterzeichneten Artikel der Tageszeitung vom 4. Juni 1955 wurde geschrieben:

„Die letzte generalüberholte Lokomotive, eine T5 (75 005), für das Bahnbetriebswerk Aulendorf bestimmt, verließ gestern nachmittag das Werkstättengelände. Die Belegschaft hatte sich besondere Mühe gegeben, den letzten von ihr ausgeführten Auftrag mit aller Sorgfalt auszuführen und hatte die Lokomotive an der Stirnseite mit einer laubbekränzten Inschrift versehen, die auf das denkwürdige Ereignis hinwies. Unverkennbar spricht aus den Worten, die gewählt wurden, die Wehmut über den Verlust ihrer Arbeitsstätte, der die Arbeiter lange Jahre ihre Kraft gewidmet hatten. [Text der Inschrift: ‚Wegen/Rationalisierung/Letzte Lok/AW Aalen/1. Juni 1955‘, d. Verf.]

Bis zur vollständigen Stilllegung des Betriebes am Ende des Monats wird die schon



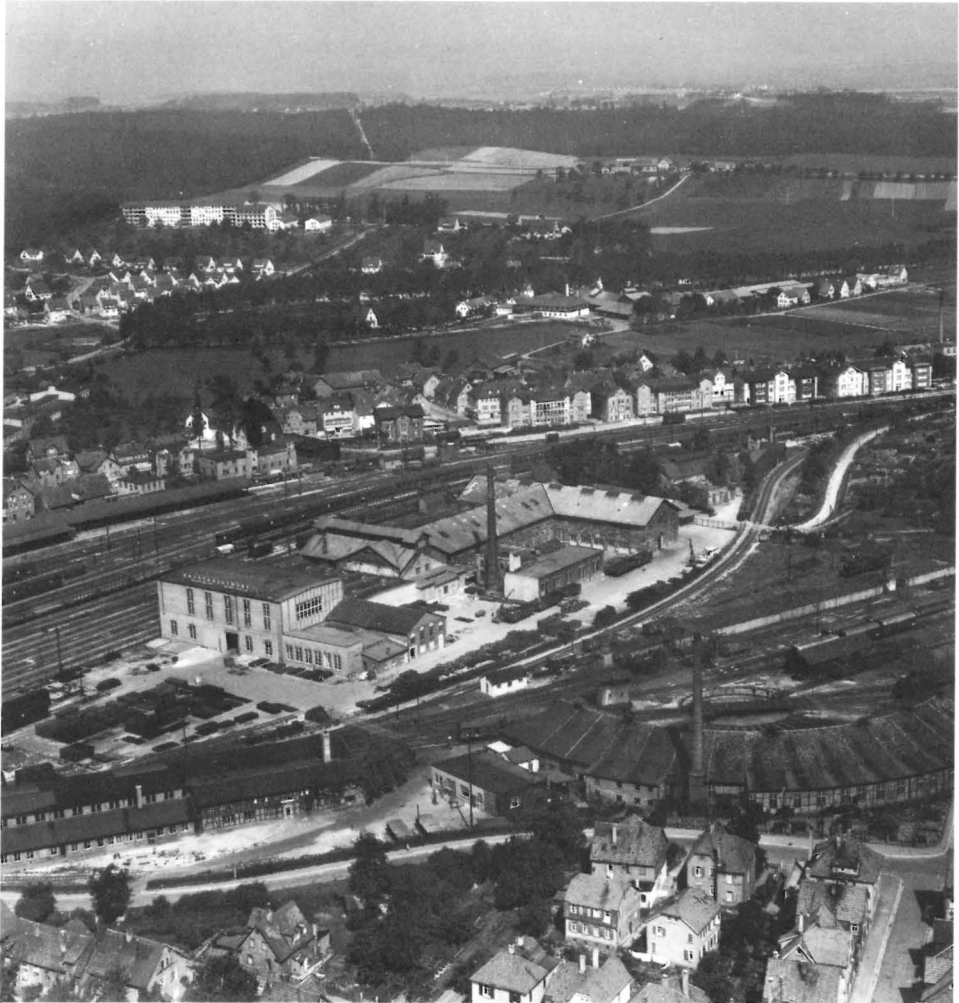
Die zahlenmäßig schon kleiner gewordene Belegschaft des Ausbesserungswerkes am 3. Juni 1955 vor der letzten in Aalen generalüberholten Tenderlokomotive 75 005.

stark reduzierte Belegschaft den Abbau der Betriebseinrichtungen und Aufräumarbeiten besorgen ... Nach dem Beschluß der Zentralverwaltung der Bundesbahn wird das EAW Aalen mit dem 30. Juni aufgelöst werden. Zur Zeit seiner Blüte waren im Ausbesserungswerk Aalen bis zu 390 Arbeiter und Beamte beschäftigt. In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg wurden im Durchschnitt jedes Jahr 170 Lokomotiven aller Schadgruppen und Gattungen überholt oder instandgesetzt. Insgesamt mögen es gegen 1 200 Lokomotiven gewesen sein, die seit 1945 das Werk passierten. In der Hauptsache waren es Tenderlokomotiven vom Typ T5 und Schmalspurloks sowie Güterzuglokomotiven der Serie 50, die dem Werk Aalen durch Überlastung des Werkes Esslingen überwiesen worden waren. Bis 1953 versorgte die Rotgießerei das Bundesgebiet mit Gußwaren aller Art. Nach fachmännischem Urteil war das Werk nicht zuletzt dank der Bemühungen seines letzten Leiters mit Vorrichtungen, Prüfständen und Maschinen gut ausgestattet. Es darf darauf hingewiesen werden, daß die Stilllegung nicht infolge mangelnder Rentabilität geschah, sondern allein aufgrund der Anpassung der Bundesbahn an die veränderte Struktur des Verkehrswesens. Für die Stadt und den Kreis Aalen bedeutet die Stilllegung des Werkes einen großen Verlust.“ Das Ausbesserungswerk und die Arbeit in diesem war Lebensaufgabe und Schicksal vieler Menschen. In den Jahren des Bestehens gingen viele Hunderte, ja Tausende in



Das Ausbesserungswerk Aalen, zuerst Reparatur-Werkstätte für Lokomotiven und Wagen, dann Hauptwerkstätte; Flügel IV und V wurden in etwas geänderter Form nach 1945 wiederaufgebaut (an den rechteckigen Fenstern erkennbar). Aufnahme von 1955 aus Südwesten.

ihm ein und aus, waren mit Leib und Seele mit ihm verbunden und erfüllten es durch ihre Arbeit mit Leben. Ohne diese aktiven Menschen wäre das Ausbesserungswerk nur ein kahler und leerer Gebäudekomplex gewesen; das soll nicht vergessen sein. Die Belegschaft hat sich in alle Richtungen zerstreut. Ein Großteil ging zu anderen Dienststellen der Bundesbahn, so z.B. zum Bahnbetriebswerk (Bw) Aalen, um, wie



*Hirschbachstraße, Bahnbetriebswerk, ehemaliges Ausbesserungswerk (heute Firma Baustahl-
gewebe), nördlicher Rangierbahnhof, Laborantengebäude an der Bahnhofstraße (in den
1970er Jahren alle abgebrochen), oben links das Kreiskrankenhaus (Inbetriebnahme 1955).
Aufnahme von 1957 aus Südosten.*

bereits schon früher möglich, die Lokomotivführerlaufbahn (Voraussetzung: beendete Schlosserlehre oder ähnliches, heute Realschulabschluß) einzuschlagen oder als Schlosser und Vorhandwerker tätig zu sein, sowie zum Bw Ulm mit ähnlichen Möglichkeiten wie in Aalen, zur Zentralschmiede Kornwestheim und zum Ausbesserungswerk Cannstatt zur Reisezugwagen- und Vororttriebwagenreparatur. Manche gingen



Bahnhofsvorplatz mit Post- und Bahng Gebäude, Bahnsteige mit Teilüberdachung, südlicher Rangierbahnhof, ehemaliges Ausbesserungswerk (heute Firma Baustahlgewebe), Bahnbetriebswerk, Hirschbachstraße, ganz rechts Teil des Gaswerkes, rechts oben Wohngebiet Hirschbach, wo viele Eisenbahner wohnen oder früher wohnten, links oben Wohngebiet Röttenberg/Heide. Aufnahme von 1957 aus Südwesten.

in die Industrie, z.B. zu Werken wie Alfig und Voith oder nahmen Arbeit im US-Instandsetzungswerk für LKW in Schwäbisch Gmünd auf. Alle Ehemaligen waren gesuchte und gerngesehene Fachkräfte.

In schnellen Schritten wurden die Reparatur-Werkstätte für Lokomotiven und Wagen, die Hauptwerkstätte, das Reichsbahn-Ausbesserungswerk und zuletzt das Bundesbahn-Ausbesserungswerk in Aalen durchlaufen und einige Details beleuchtet. Zur Erinnerung an diesen für die Stadt Aalen und Umgegend so bedeutenden Zeitabschnitt und an die Dampflokomotive überhaupt, steht seit 1980 beim Kreisberufszentrum in Aalen das imposante Technikdenkmal 23 029 mit Formsignal. Zum Schluß ein herzliches Dankeschön allen, welche bereitwillig zu dieser Rückschau beigetragen haben.

Quellen und Literatur:

Informationen von ehemaligen Werksangehörigen des Ausbesserungswerkes und Betriebswerkes Aalen. Verkehrsmuseum Nürnberg, Archiv.
Stadtarchiv Aalen, Gemeinderatsprotokolle 1863–1865.
Amts- und Intelligenz-Blatt Aalen, 1863–1866, 1870–1872.
Kocher-Zeitung Aalen, 1873, 1874, 1888, 1890.
Schwäbische Post Aalen, 1954, 1955, 1990.
Georg Morlok, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart 1890, Nachdruck 1986.
Albert Mühl/Kurt Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, 2. Auflage, Stuttgart 1980.
Kurt Seidel, Die Remsbahn, Schienenwege in Ostwürttemberg, Aalen 1987.
Kurt Seidel, Schmalspur in Baden-Württemberg, Schwäbisch Gmünd 1977.
Rudolf Röttsch, 75 Jahre Reichsbahn-Ausbesserungswerk Aalen, Sonderausgabe der Werkzeitschrift, Aalen 1941.
Albert Hinkelbein, Geschichte des Eisenbahnausbesserungswerkes Esslingen, Esslingen 1948.
Max Mayer, 100 Jahre Maschinenfabrik Esslingen, Zeitschrift Glasers Annalen, Oktober 1947.
Hugo Theurer, Aalen im Zweiten Weltkrieg, Aalen 1951.
Ralf Roman Rossberg, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977.
Zug der Zeit – Zeit der Züge, Nürnberg 1985.
Weigelt/Langner, 40 Jahre Deutsche Bundesbahn, Hestra Darmstadt 1989.
Das Handbuch der Lokomotiven, Birkhäuser Basel 1990.
ICE – Zug der Zukunft, Hestra Darmstadt 1991.
Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1991, Hestra Darmstadt 1991.

Anmerkungen:

- 1 Um nicht zuviel bereits Bekanntes zu wiederholen, wird auf den Beitrag von Kurt Seidel im Aalener Jahrbuch 1980, S. 192 ff., bes. auf die S. 203–210, 218 und 219 verwiesen.
- 2 Weitere Einzelheiten zum Eisenbahn-Wohnungsbau sind im Beitrag von Werner Hertle im Aalener Jahrbuch 1988, S. 217 ff. dargestellt, bes. auf den S. 220–224.
- 3 Die Tenderdampflokomotive T5 (Baureihe 75^o) ist in dem Beitrag von Eduard Schittenhelm im Aalener Jahrbuch 1986, S. 183 ff. beschrieben.
- 4 Hinweis von SHW-Werksarchivar Karlheinz Bauer, Aalen.
- 5 Näheres in dem Buch von Kurt Seidel, Schmalspur in Baden-Württemberg, S. 35, 151, 158 und bes. S. 250.
- 6 Aalener Jahrbuch 1990, S. 159 ff.