

Aalener Jahrbuch

1992

Herausgegeben vom Geschichts-
und Altertumsverein Aalen e.V.

Bearbeitet von Karlheinz Bauer

Konrad Theiss Verlag
Stuttgart und Aalen

Die Nebenbahn Wasseralfingen – Abtsgmünd

Geschichte eines unerfüllten Wunsches

Kurt Seidel

Abtsgmünd und eine Eisenbahn? So werden manche Zeitgenossen fragen, die in der Lokal-, Regional- und Landesgeschichte wenig bewandert sind. Diesem bedauerlichen Mangel an historischer Information kann durchaus abgeholfen werden, denn tatsächlich hat es diese Frage gegeben und das lang erwünschte Ziel war sogar kurz vor seiner Erfüllung. Widrige Zeiten im Schatten eines verlorenen Krieges waren es in erster Linie, die den Wunsch der Kochertalgemeinden Hüttlingen, Fachsenfeld und Abtsgmünd schließlich so kurz vor dem Ziele einfach vereitelt hatten. Abtsgmünder Eisenbahngeschichte hat es tatsächlich gegeben. Wir können getrost sagen, daß sie sogar in die ersten Jahrzehnte der württembergischen Eisenbahngeschichte zurückreicht.

Was Abtsgmünd betrifft, so hat bereits im Jahre 1845 auf verschiedene Artikel in der Presse der Landeshauptstadt hin Schultheiß Johann Georg Seidel, der Urgroßvater des Verfassers, eine Unterschriftenaktion in die Wege geleitet. Diesen ersten Ansatz für einen Eisenbahnanschluß seiner Gemeinde wiederholte er zu Beginn der 1860er Jahre im Zusammenhang mit den Agitationen für eine Bahnverbindung Hall – Wasseralfingen, die vor allem von Kreisen der Städte Schwäbisch Hall, Gaildorf und mehrerer Kochertalgemeinden ausging, im Verein mit den Nachbargemeinden. Nachdem in der Folgezeit diese Eisenbahnpläne zugunsten der Oberen Jagstbahn von Goldshöfe über Ellwangen nach Crailsheim aufgegeben werden mußten, verstummte der Wunsch nach einem Eisenbahnanschluß in keiner Weise. Als in den 1890er Jahren nach dem Abschluß der Hauptbahnbauten im Lande der Bau von „Bahnen zweiter Ordnung“, der Sekundär- oder Nebenbahnen, eingeleitet wurde und dieser neue Abschnitt in der Verkehrserschließung des bisher noch nicht berücksichtigten ländlichen Raumes berechtigte Hoffnungen auch in Abtsgmünd und seinem Umland aufkommen ließ, setzte wieder eine systematische Agitation für den Anschluß an einen Schienenweg ein.

Zunächst wurde eine abwartende Haltung eingenommen. Diese änderte sich jedoch bald, als Pläne für eine schmalspurige private Nebenbahn (mit 750 mm Spurweite) von Gaildorf nach Untergröningen auftauchten. Abtsgmünder Interessenten griffen diese Anregung auf. Am 18. Januar 1897 fand im Gasthaus „Zum Lamm“ in Untergrönin-

gen eine gut besuchte Versammlung statt, an der annähernd 500 Personen teilnahmen. Das Thema „Eisenbahn“ wurde eingehend besprochen. Es wurde ein Beschluß gefaßt, dem Vorhaben einer Eisenbahnverbindung zwischen Wasseraalfingen und Gaildorf näherzutreten.

Viele lange Debatten folgten. Schließlich einigten sich die Interessenten, eine Schmalspurbahn mit der obengenannten Spurweite zu beantragen, da eine Ausführung in Normalspur von 1435 mm Spurweite bei den im Kochertal außerordentlich ungünstigen Terrainverhältnissen bei der Regierung nie Aussicht auf eine Genehmigung gehabt hätte.

Die Kosten für eine schmalspurige Bahn wurden pro Kilometer mit 45 000 Mark, für eine normalspurige mit 220 000 Mark beziffert. Am 24. Mai 1897 beauftragte das engere Komitee Regierungsbaumeister Wallersteiner in Nürnberg mit der Ausarbeitung genauer Planunterlagen und Rentabilitätsberechnungen bezüglich der Kochertalbahn von Gaildorf nach Wasseraalfingen. Diese Vorarbeiten sollten zur Vorlage an das Königliche Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten dienen. Gleichlaufend dazu reichte der Kochertalbahn-Ausschuß, unterstützt von der Regierung des Jagstkreises in Ellwangen und den Oberämtern Gaildorf und Aalen, eine „ehrerbietigste Bitte um Erbauung einer schmalspurigen Nebenbahn“ an die „Hohe Ständeversammlung“ in Stuttgart ein.

Verschiedene Stimmen wurden laut, die gegen eine Schmalspurbahn waren. Diese Kreise machten ihre Abneigung in der Öffentlichkeit geltend. Die in Stuttgart ansässige Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) änderte nun mit ausdrücklicher Zustimmung der verantwortlichen Stellen die Bauausführung zugunsten der Normalspur. Am 30. September 1903 wurde die private Nebenbahn von Gaildorf nach Untergröningen in Anwesenheit der beiden Staatsminister von Soden und Pischek in Betrieb genommen. Vorsorglich wurde die vorläufige Endstation Untergröningen so angelegt, daß einer möglichen Weiterführung der Bahn kocheraufwärts in Richtung Abtsgmünd nichts im Wege stand.

Die Gemeinde Abtsgmünd richtete unter dem 29. März 1908 an Staatsregierung und Ständeversammlung eine „Bitte der Gemeinde Abtsgmünd um möglichst baldige Erbauung einer normalspurigen Stichbahn Aalen – Abtsgmünd“, die unter anderem folgenden Wortlaut hatte:

„Die Amtsversammlung hat unter dem 8. Juni und 23. November 1907 ein Gesuch um Erstellung der nebenbezeichneten Bahn eingereicht. Bei diesem Bahnbau ist die Gemeinde Abtsgmünd am meisten interessiert und wagen es deshalb die unterzeichneten Gesamtgemeindegkollegien, der Hohen Königlichen Staatsregierung und der Hohen Ständeversammlung noch ein besonderes Gesuch um möglichst baldige Erstellung dieser Bahn zu unterbreiten und in dem Folgenden näher zu begründen.“

Es folgten einige bemerkenswerte Daten, mit deren Hilfe auf die derzeitige Situation der Gemeinde hingewiesen wurde. Das Schreiben endete mit folgender Bemerkung:

„Die Grundstückspreise gehen stetig zurück. Die Belastung der Grundstücke macht – trotz größter Sparsamkeit der Bevölkerung – zusehends Fortschritte. Es liegt auf der Hand, daß eine längere Fortdauer der Abschließung der hiesigen Gemeinde vom Bahnverkehr für Abtsgmünd schließlich den unvermeidlichen Ruin zur Folge haben müßte. Von der Erstellung einer Bahn dagegen ist sicher eine allmähliche Steigerung der Güter- und Gebäudepreise, eine Hebung der hiesigen Viehmärkte, eine Zunahme des Fremdenverkehrs, die weitere Ausdehnung der vorhandenen und die Gründung neuer Gewerbe- und Industriebetriebe, somit die Schaffung neuer Gelegenheit zu lohnender Arbeit und zu Verdienst, überhaupt eine Wiedergesundung des wirtschaftlichen Lebens in der Gemeinde Abtsgmünd zu erwarten. Die unterzeichneten Gesamtgemeindekollegien bitten daher wiederholt um möglichst baldige Zuwendung des für die Gemeinde Abtsgmünd dringend notwendigen und schon so viele Jahre angestrebten Eisenbahnanschlusses durch Erstellung einer normalspurigen Stichbahn Aalen – Abtsgmünd.

Gemeinderat: Schultheiß Rathgeb, Barth, Haas, Seidel, Angstenberger, Nagler, Vogelmann, Hägele.

Bürgerausschuß: Obmann Schöffner, Hirschmiller, Weingart, Bieg, Ebert, Rieß, Bihr, Sprößler, Ilg.“

Die erwähnten Eingaben bildeten die Grundlage für den Bericht vor der Kammer der Abgeordneten. Die entscheidende Sitzung fand am 10. August 1909 statt. Der zuständige Berichtersteller hob besonders die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der Gemeinde hervor und konnte sich dabei vor allem auf die einem „Hilferuf“ gleichende Eingabe des Schultheißen Schnez stützen und berufen. Von keiner Seite des Gremiums wurde ein Einspruch gegen die Begründung der Petition erhoben. Trotz dieser eindringlichen Argumentation konnte sich die Kammer der Abgeordneten vor allem aus rein finanziellen Überlegungen heraus nur zu einer „Berücksichtigung“ entschließen, das heißt eben, zu einer weiteren Prüfung der Petition. Fazit dieser Entscheidung war, daß die Nebenbahn nach Abtsgmünd nicht in das Eisenbahngesetz von 1909 aufgenommen werden konnte. Immerhin aber sollte dies heißen, daß eine Anwartschaft für das nächste Eisenbahngesetz in Aussicht stand.

Das Bautechnische Bureau bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen hatte sich auf jeden Fall der „Neubearbeitung des allgemeinen Entwurfs der Stichbahn Aalen – Abtsgmünd“ angenommen. Es handelte sich dabei um die endgültige Fassung.

„Nach dem Bericht ... vom 31. Januar 1908 an das K. Ministerium über das Ergebnis der Prüfung des vom Eisenbahnkomitee dieser Bahn vorgelegten generellen Projekts des Regierungsbaumeisters Wallersteiner vom Jahre 1906 waren bei der Weiterbehandlung des Projektes eingehende Untersuchungen über die bauwürdigste Linie unter Verlegung einzelner Strecken auf die entgegengesetzte Talseite anzustellen:

- a) Zur Erzielung einer besseren Sicherung der Bahn gegen Hochwasser und
- b) zur Gewinnung einer günstigeren Lage der Station Fachsenfeld.

c) Weiterhin hat sich bei einer Begehung der zukünftigen Trasse durch den Herrn Oberingenieur Baurat Lupfer am 27. Januar 1908 der Gemeindevorstand von Hüttlingen für eine rechts- statt einer linksufrigen Station Hüttlingen ausgesprochen.

d) Sodann haben ... die Besitzer der Heimatsmühle die Ermöglichung eines Anschlußgeleises für ihre Kunst- und Handelsmühle gewünscht.

e) Ferner hat ... die Gemeinde Wasseralfingen an die Übernahme der Grunderwerbskosten die Bedingung der Anlage eines Haltepunktes am nordöstlichen Ende des Ortsetters geknüpft.

f) Endlich hat ... die Gemeinde Aalen, auf deren Markung nach dem Projekt Wallersteiner keine Grunderwerbung notwendig wird, einen einmaligen Barbetrag von 20 000 Mark nur dann in Aussicht gestellt, wenn die Bahn in Wasseralfingen einmündet und sämtliche Züge bis Aalen weitergeführt werden.“

Es wurden nun Für und Wider sorgfältig gegeneinander abgestimmt. Hauptsächlich stand die Sicherung der Bahn gegen Hochwasser im Vordergrund der Erwägungen, wobei das bisher bekannte größte Hochwasser von 1889 als Maßstab angeführt wurde. Das hatte gegenüber dem vorliegenden Projekt Wallersteiner eine Mindesterhöhung der Dammkrone von über 1,50 m zur Folge.

Die geplante Station Fachsenfeld mußte wegen der Hanglage und bestimmter Rutschzonen von der linken auf die rechte Talseite verlegt werden, wobei eine Inanspruchnahme des Gebietes der zum Oberamt Ellwangen zählenden Nachbargemeinde Neuler in Betracht gezogen werden mußte.

Die Frage eines Haltepunktes im Norden von Wasseralfingen bot keine Schwierigkeiten.

Ein wichtiger Punkt war die Einmündung der Nebenbahn in die Remsbahn. Hierzu hieß es in dem Schriftsatz, es sei „noch festzustellen, ob einem Anschluß der Nebenbahn in Wasseralfingen oder in Aalen der Vorzug zu geben ist, wobei die Bahn den Kocher erst zwischen Wasseralfingen und Aalen überschreitet, auch der Anlage einer Blockstation am Eintritt in den Bahnhof Aalen sowie der Einführung der Züge der Nebenbahn ohne weitere bauliche Veränderungen wohl nichts entgegenstehen dürfte, daß aber mit dieser Linienführung die Neubaustrecke der Nebenbahn um etwa 1 km länger wird und die Anlage eines langen und hohen Talübergangs zwischen Aalen und Wasseralfingen und, außer der Kocherbrücke, eine größere Zahl von Kunstbauten verbunden ist und dieselbe daher kaum billiger zu stehen kommen wird als die ausgearbeitete Linie.

Außerdem wäre ein Anschluß der Nebenbahn in Aalen für den Verkehr des Kochertals in der Richtung Ellwangen und Nördlingen weniger günstig als ein solcher in Wasseralfingen. Endlich würde mit der durch den Anschluß in Aalen bedingten Linienführung der Bahnanschluß für die Heimatsmühle verlorengehen. Der von der

Stadtgemeinde Aalen gewünschte Anschluß der Nebenbahn in Wasseralfingen entsprach somit auch den Interessen der Eisenbahnverwaltung sowie denjenigen der an der Nebenbahn weiter beteiligten Personen und Privaten.

Besondere Beachtung wurde in dem Schriftsatz den geognostischen Bedingungen und der Frage der Kreuzung von Straßen und Wegen geschenkt, worauf auszugsweise hingewiesen werden soll. Es heißt hier unter anderem:

„Die geognostischen Verhältnisse, die insofern nicht günstig sind, als die von den Verwitterungsschichten des Schwarzen Jura sowie der Knollenmergel und oberen Stubensandsteine des Keupers überlagerten Hänge des Kochertals zu Rutschungen neigen und daher, insbesondere bei stärkerem Gefäll, tunlichst gemieden werden müssen, was durch Führung der Bahn in der Talsohle mit Ausnahme einer Stelle bei der Heimatsmühle und einer kürzeren Strecke bei Hüttlingen erreicht worden ist. Wenn hiedurch auch die Erdbewegung, die Flußverlegungen und die Hochwasserschutzanlagen einen das gewöhnliche Maß überschreitenden Umfang bekommen haben, so dürfte dieser Weg doch der einzige und sichere sein, um zu einem zuverlässigen Ergebnis hinsichtlich der Anlage und der Kosten der Bahn zu gelangen, zumal solange keine Grunduntersuchungen vorliegen. Vom Ergebnis der letzteren hängt es ab, ob an der Führung der ausgearbeiteten Linie noch Änderungen vorzunehmen sind.“

Über die Straßen- und Wegübergänge wurden folgende Bemerkungen gemacht: „Einer besonderen Beachtung bedarf auch die Kreuzung der beiden Staatsstraßen nach Ellwangen und nach Gaildorf am nordöstlichen Ende von Wasseralfingen, wovon im Wallersteinerschen Projekt die erstere, verkehrsreichere, mittelst Unterführung von der Bahn gekreuzt wird. Da bei einem schienengleichen Wegübergang in der Nähe des Orts bei weiterer Ausdehnung desselben eine Verbauung und Unübersichtlichkeit des Wegübergangs zu befürchten ist und somit schließlich noch eine besondere Bewachung desselben notwendig werden kann, so ist in der Neubearbeitung des Entwurfs eine Zusammenlegung der Gaildorfer mit der Ellwanger Staatsstraße und gemeinsame Überführung derselben über die Bahn angenommen worden.“

Die Neigungs- und Richtungsverhältnisse wurden folgendermaßen angegeben:

	Größte Steigung talauf	talab	Kleinster Bogenhalbmesser
Bestehende Privatbahn			
Gaildorf – Untergröningen	1:100	1:100	200 m
Wallersteinersches Projekt von 1906			
Untergröningen – Abtsgmünd	1:100	–	180 m
Abtsgmünd – Aalen	1:80	1:600 (Remsbahn)	

In der neuen Ausarbeitung wurde der kleinste Radius ebenfalls mit 200 m beziffert, und zwar mit siebenmaliger Anwendung. Als die höchste Steigung wurde 1:100 angegeben. Während in Aalen die Einführung keine Kosten verursachte, würden in der Station Wasseralfingen für den Anschluß der Nebenbahn am nördlichen Teil folgende Leistungen fällig: eine weitere Gleisverbindung, Ersatzbeschaffung für einige Abstellgeleise und die Ergänzung der bereits bestehenden Stellwerksanlage. Dafür wurden Baukosten in Höhe von 54 000 Mark ausgewiesen. Die Kosten der Neubaustrecke vom nördlichen Stationskopf bei km 0 + 430 der Nebenbahn = km 74 + 644 der Remsbahn bis zum Ende des Bahnhofes Abtsgmünd bei km 11 + 020 Betriebslänge, somit für eine Baulänge von 10,59 km, wurden veranschlagt mit:

Grunderwerbskosten	200 000 Mark,
Baukosten	2 184 000 Mark.

Die nachstehende Tabelle schlüsselt nun die Kostengestaltung im einzelnen auf. Dazu war noch zu bemerken, daß das Ergebnis von 1908 so weit zurückbleibt hinter dem Kostenvoranschlag der Neubearbeitung von 1911, weil seinerzeit keine weiteren Erhebungen infolge Zeitdruck vorgenommen werden konnten und das Projekt Wallersteiner die einzige Berechnungsbasis dargestellt hat.

Die Verteilung der Mehrkosten auf die einzelnen Titel geht aus der nachfolgenden Zusammenstellung hervor.

Titel	a) Wasseralfingen – Abtsgmünd von km 0 ⁺⁴³⁰ bis 11 ⁺⁰²⁰ = 10,59 km Baulänge	Wallersteinersches Projekt von 1906		Prüfungsergebnis von 1908		Neubearbeitung von 1911	
		Grund- erwerb M	Bau- kosten M	Grund- erwerb M	Bau- kosten M	Grund- erwerb M	Bau- kosten M
I	Grunderwerb	81 000	–	90 000	–	200 000	–
II	Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten		260 300		310 000		683 000
III	Einfriedigungen		3 000		3 000		11 000
IV	Wegübergänge		40 500		41 000		133 000
V	Durchlässe und Brücken		110 500		155 000		225 000
			(L-Profil)				
VII	Oberbau		342 300		358 000		435 000
VIII	Signale		6 300		6 500		5 000
IX	Stationen		111 300		130 000		203 000
X	Werkstätteanlagen		2 500		–		–
XII	Betriebsmittel		164 300		162 000		167 000
XIII	Verwaltungskosten		114 400		90 000		153 000
XIV	Insgemein		43 900		50 000		85 000
XVI	Zinsen während der Bauzeit		–		52 500		84 000
		81 000	1 199 300	90 000	1 358 000	200 000	2 184 000
	b) Anschlußbahnhof Wasseralfingen	0	0	0	60 000	0	54 000
	Gesamtkosten	81 000	1 199 300	90 000	1 418 000	200 000	2 238 000

Die jährlichen Betriebseinnahmen wurden auf eine „kommerzielle Bevölkerung“ von 61 000 Köpfen bezogen und sollten sich demnach unter Zugrundelegung der Staatsbahntarife mit einem Nebenbahnzuschlag von 5 km für den Güterverkehr mit rund 52 000 Mark beziffern. Die jährlichen Betriebsausgaben unter Annahme von fünf Zugsparen und selbständigem Zugsdienst sollten rund 42 000 Mark ausmachen, so daß sich ein jährlicher Betriebsüberschuß von 10 000 Mark ergeben würde.

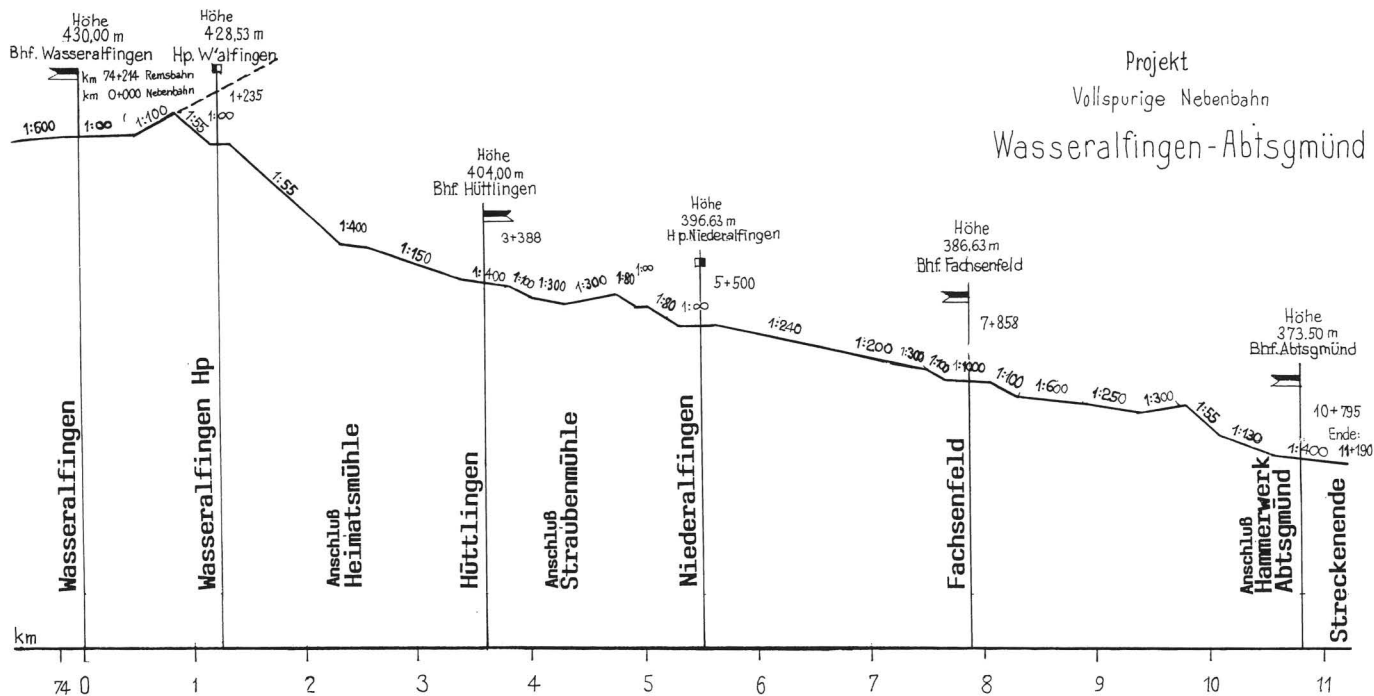
Das von Baurat Glocker erstellte Prüfungsgutachten enthielt auch die weiteren Unterlagen, die für den Bahnbau wichtig waren, vor allem den Streckenverlauf, die Bahnhofs- und Haltestellenpläne und die unverzichtbaren Höhen- und Längsprofile.

Die Vorplanungen waren so weit gediehen, daß bei der nächsten Vorlage für den Gesetzesentwurf keine ernstlichen Hindernisse der Verwirklichung mehr im Wege gestanden wären. Leider kam es nicht mehr dazu, denn der unglückselige Erste Weltkrieg, der im Sommer 1914 ausbrach, vereitelte vorerst das grüne Licht zum langersehnten Bahnbau.

Im Oberamt Aalen und in den Anrainergemeinden der baureifen Nebenbahn hatte man in den folgenden Jahren andere und viel schlimmere Sorgen. Trotzdem aber hatte das Schultheißenamt nicht vergessen, an die Bahn zu denken und den Stuttgarter Stellen das Anliegen der Abtsgmünder wieder in Erinnerung zu bringen. Schultheiß Schnez schrieb am 18. Februar 1918 einen Brief an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen unter folgendem Betreff „Erbauung einer Feldbahn im Kochertal von Aalen nach Abtsgmünd“. Darin führte er wörtlich aus:

„Es besteht die Absicht, für den Personen- und Güterverkehr eine Feldeisenbahn, d.h. eine im Feld entbehrlich werdende Bahn mit einer Spurweite von mindestens 1 m (besser Normalbahn) mit Dampf oder elektrischem Antrieb, wenn möglich unter Benützung der Staatsstraße von Abtsgmünd über Hüttlingen nach Wasseralfingen zu erbauen, wo dieselbe in die Staatsbahn einmünden soll. Nun sollten aber auch Erhebungen darüber angestellt werden, ob die Führung der Feldbahn nicht auf der Linie erfolgen könnte, welche von der Kgl. Eisenbahnverwaltung für den Bau der angestrebten Normalspurbahn Aalen – Abtsgmünd vorgesehen ist, für welche bereits ein geprüftes Projekt vorliegt. Diese Lösung wäre wohl mit ganz bedeutenden Kosten verbunden, hätte aber den Vorteil, daß bei einer etwaigen späteren Erbauung beziehungsweise Verstaatlichung der Stichbahn Aalen – Abtsgmünd der Bahnkörper schon vorhanden wäre. Da mir aber die Linienführung des Wallersteinerschen Projekts nicht bekannt ist, erlaube ich mir, gefl. Überlassung desselben auf kurze Zeit ergebenst zu bitten.“

Ungeduld und eine gewisse Nervosität hatte die Gemeinde Abtsgmünd ergriffen, als der Krieg endlich vorüber war. Unter dem 3. Juli 1919 schickte die Gemeinde an die Verkehrsabteilung des Ministeriums der Auswärtigen Angelegenheiten eine „Bitte der Gemeinde Abtsgmünd um Erbauung einer Normalspurbahn Aalen – Abtsgmünd“. Darin hieß es u.a.: „Die Kammer der Abgeordneten hat bereits schon am 28. Ja-



nuar 1913 einstimmig beschlossen, die Bahn Aalen – Abtsgmünd der Württ. Regierung zur Berücksichtigung zu empfehlen.“ Nach kurzer Wiederholung der Argumente schloß das vom Gemeinderatsgremium unterzeichnete Schreiben mit dem Satz: „Aus diesen Gründen wird nochmals dringend gebeten, den Bau der Bahn Aalen – Abtsgmünd alsbald als Notstandsarbeit in Angriff zu nehmen.“ Bei der Strecke Unterböbingen – Heubach hatte die Eingabe über die Notstandsarbeit den nötigen Erfolg. Im vorliegenden Falle war es aber wohl die Länge der Strecke, die im Vergleich zur Heubacher Stichbahn dreimal so groß war.

Unter dem Datum vom 31. Juli 1919 erreichte die Gemeinde Abtsgmünd unter dem Betreff „Vorlage eines neuen allgemeinen Entwurfes für eine vollspurige Nebenbahn von Wasseralfingen nach Abtsgmünd“ ein weiteres Schreiben. Darin wurde zum Ausdruck gebracht: „Bei Aufstellung des Entwurfes wurde zunächst versucht, durch weitgehende Anpassung der Linie an die Staatsstraße die Kosten herabzumindern. Es zeigte sich jedoch, daß, da die Straße so viele Wechsel in ihren Richtungs- und Neigungsverhältnissen aufweist, hievon ein wesentlicher Erfolg nicht zu erwarten ist.“ Als Maßnahmen der Verbilligung und Vereinfachung wurden folgende Punkte angeführt:

1. Ein größeres Neigungsverhältnis, und zwar u.a. auch 1:55 statt 1:100;
2. der häufigere Gebrauch des kleinsten Krümmungshalbmessers von $R = 200$;
3. Vermeidung der Überschreitung des Kochertales bei der Heimatsmühle und bei der Straubenmühle sowie des Hammerwerkskanals bei der Neuschmiede in Abtsgmünd;
4. Vermeidung der Kocherverlegungen;
5. zur Vermeidung der Erdarbeiten die schon erwähnte vermehrte Anlehnung an die Staatsstraße;
6. bei der Abzweigung vom Bahnhof Wasseralfingen Beibehaltung der Neigung der Hauptbahn, sodann Anwendung der stärksten Neigung von 1:55 und schienengleiche Kreuzung der Staatsstraße Aalen – Ellwangen;
7. Vereinfachung der Gleisanlage der Stationen durch Anwendung der Stationstypen der Nebenbahn Balingen – Schömberg.

Die Stationen waren im neuen Entwurf dieselben wie im alten, nämlich

Bahnhof Aalen als Betriebsanfangsbahnhof,
Bahnhof Wasseralfingen als Anschlußbahnhof,
Haltepunkt Wasseralfingen,
Bahnhof Hüttlingen,
Haltepunkt Niederalfingen,
Bahnhof Fachsenfeld,
Bahnhof Abtsgmünd als Betriebsendbahnhof.

Anschlußgeleise waren vorgesehen für die Heimatsmühle, die Straubenmühle (Drahtstiftfabrik) und das Hammerwerk Abtsgmünd.

Der Entwurf war so „durchgearbeitet, daß er gegebenenfalls in weitgehendem Maße als Grundlage für die Ausführung der Bahn dienen könnte“.

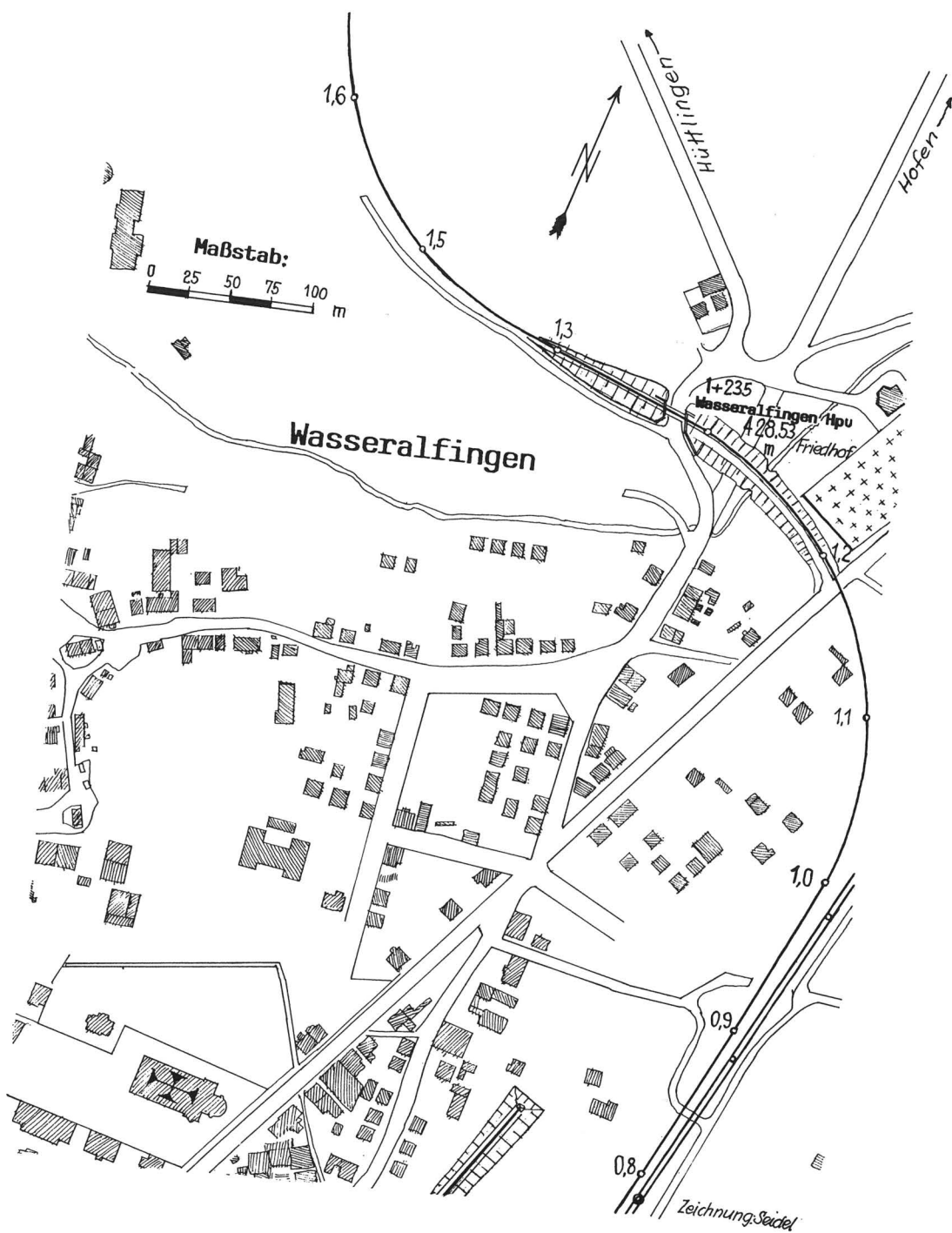
Abschließend heißt es in dem von Baurat Hoffacker unterzeichneten Schreiben: „Zunächst dürfte nunmehr der Entwurf dem Oberamt Aalen zu übergeben sein, um ihn den beteiligten Gemeinden, insbesondere Wasseralfingen, Hüttlingen, Niederalfingen, Fachsenfeld und Abtsgmünd vorzuzeigen und über das Ergebnis unter Wiederanschluß des Entwurfes zu berichten. Zur Erläuterung des Entwurfes dürfte, falls es gewünscht wird, ein Beamter des Büros zur Verfügung gestellt werden.“

Letzten Endes ist die Nebenbahn nach Abtsgmünd auch ein Opfer der Reichsbahn geworden, die mit Wirkung vom 1. April 1920 die ehemaligen Staatseisenbahnen abgelöst hat. Somit war das Vorhaben, das am Schluß sogar noch erhebliche Verwirklichungschancen hatte, abgewürgt. Trotzdem ist es ein interessantes Kapitel Eisenbahngeschichte in der ostwürttembergischen Region, das zu verfolgen und kritisch zu betrachten sich immerhin lohnt.

Die nun folgende Streckenbeschreibung soll Sie, liebe Leser, mit der Nebenbahnstrecke von Wasseralfingen vertraut machen. Wir laden Sie ein, mit uns die „Reise“ auf der perfekt bis ins Detail geplanten Strecke anzutreten.

Ausgangspunkt ist der Bahnhof Wasseralfingen, in den Jahren 1861 bis 1863 sogar zeitweilig „Endstation“ der ersten Sektion der Remsbahn, bis diese zu ihrem Endpunkt Nördlingen weitergeführt wurde. Wir beginnen unsere Fahrt im imaginären Extrazug bei Streckenkilometer 0,0, der durch die Mitte des Empfangsgebäudes markiert wird. „Ausfahrt frei“ zeigt das Signal (der Illusion) und der Zug rollt an. Knappe 200 m später zweigt links die Anschlußbahn zum Hüttenwerk ab. Wir fahren zunächst parallel der Remsbahn, passieren kurz vor km 0,6 einen schrankengesicherten Übergang. Bei km 0,84 kommt ein Gefällsknick, nach der Neigung von 1:100 fällt es mit 1:55. Die nächsten 275 m fällt die Strecke und bei km 0,9 verlassen wir die in Richtung Goldshöfe weiterführende Doppelspur der „Hauptbahn“. Die Linkskurve mit einem Radius von 200 m endet bereits bei km 1,31, nachdem sie zuvor bei km 1,11 in die Horizontale übergegangen ist. In km 1,25 ist auch der Haltepunkt Wasseralfingen angelegt, den man eigentlich „Wasseralfingen-Nord“ nennen müßte. Rein zufällig liegt dieser erste Halt auf der Nebenbahn an der südwestlichen Schmalseite des Friedhofes.

Nach dem Ende des Haltepunktes folgt auf 130 m Länge eine Gerade, die von der Staatsstraße Aalen – Gaildorf unterquert wird. Der Geländeform sich anpassend, folgt eine 300 m lange Rechtskurve und schon haben wir das Tal des Kochers erreicht. Eine kurze Gerade folgt und nach einer kleinen Linkskurve mit 200 m Radius nähern wir uns der Stelle, von da an wir eingezwängt zwischen dem linksseitigen Fluß und der rechtsseitigen Staatsstraße der Heimatsmühle zusteuern. Das Betriebsgelände der Ladenburgerschen Heimatsmühle durchqueren wir in einer eleganten Linkskurve mit ei-



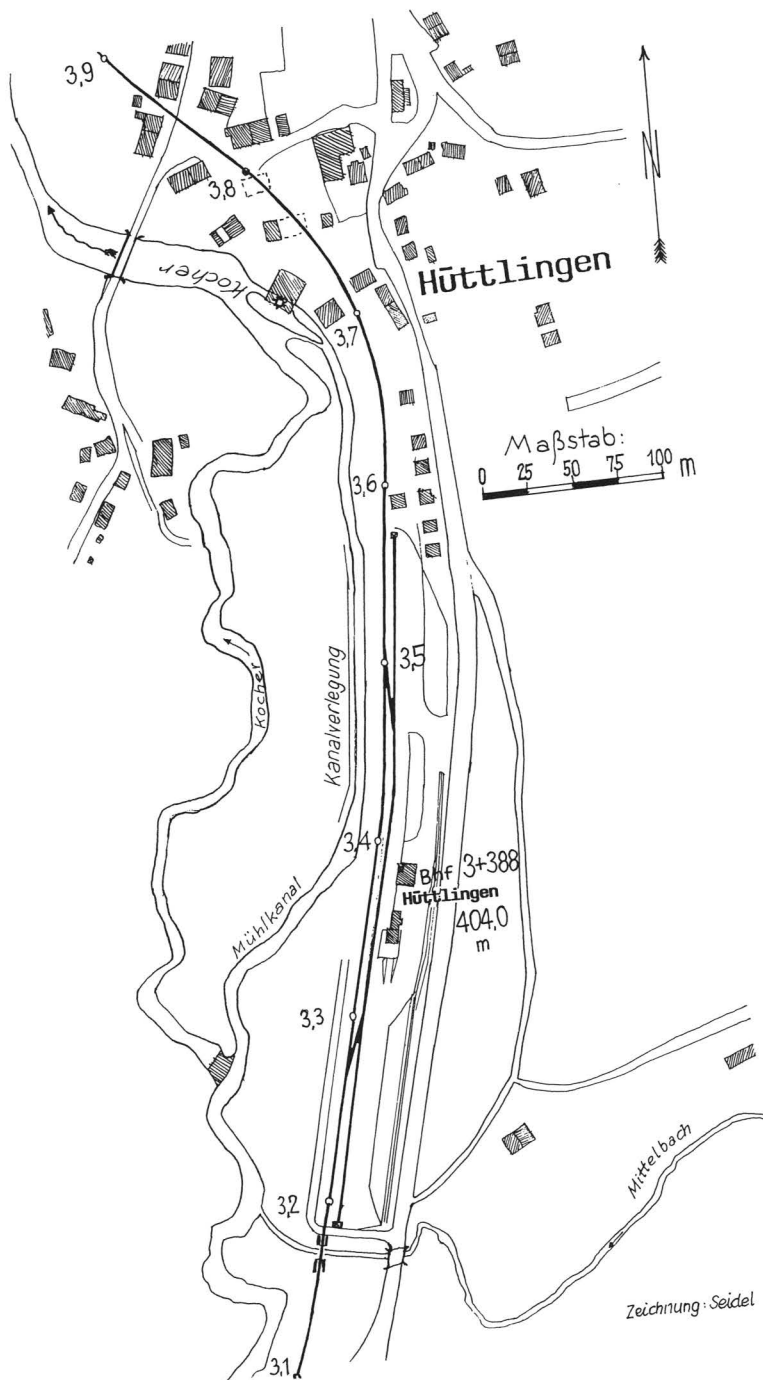
nem Radius von 200 m. Ein Anschlußgleis, das in km 2,32 abzweigt, versorgt die Mühle mit Wagenladungen in Empfang und Versand.

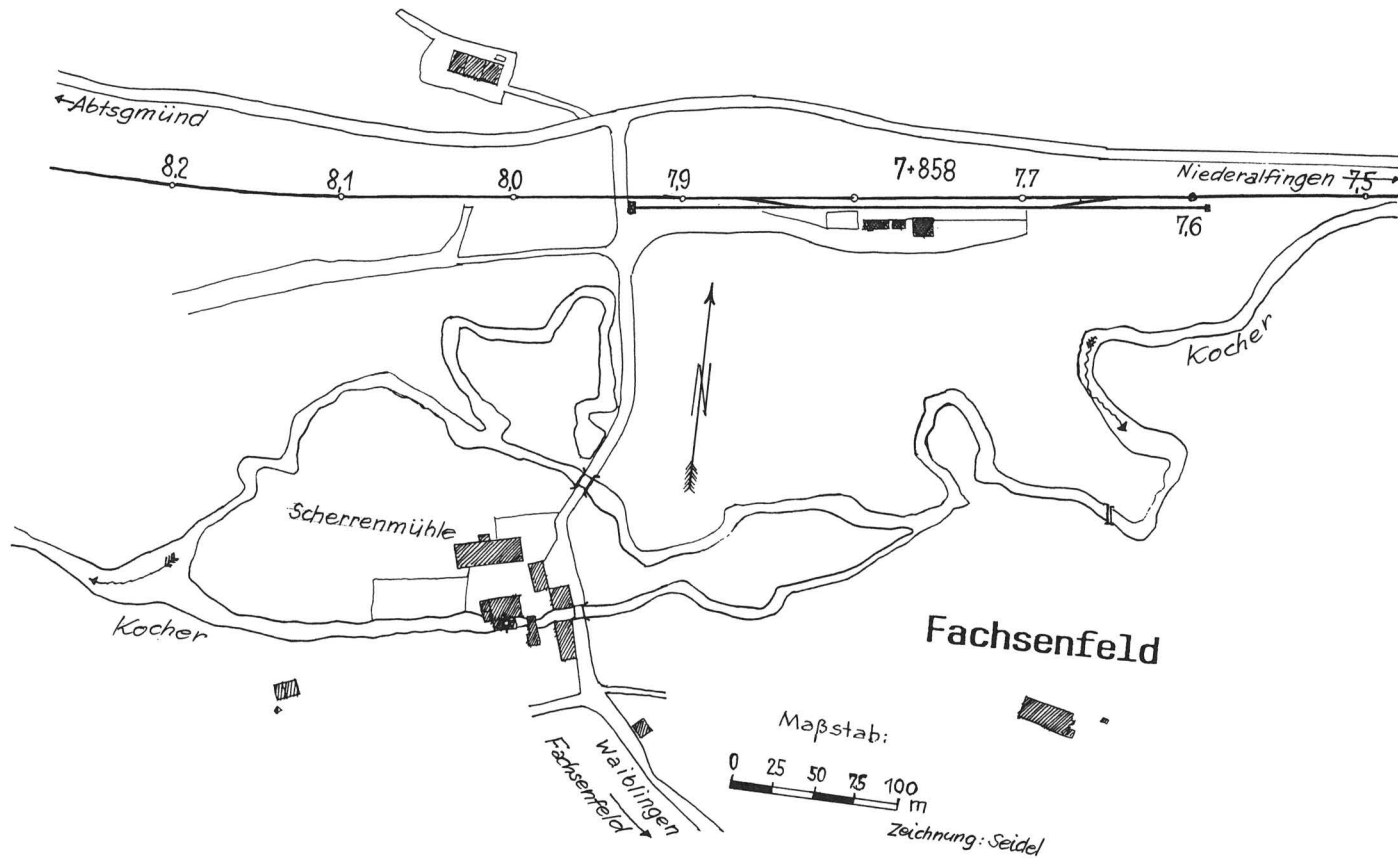
Durch die Kocherauen führt nun der Schienenweg. Linker Hand sehen wir die Mäander des Flusses. Eine Rechtskurve mit kurzem Gegenbogen bringt uns schließlich nach Überquerung des Mittelbaches in den Bahnhof Hüttlingen, den wir bei km 3,48 erreichen. Die Station liegt am südlichen Ortsende und rechts der Fahrtrichtung. Der Bahnbau hat eine Korrektur des Mühlkanales erzwungen. Zwischen Mühle und der Straße muß sich der Schienenstrang durch den südwestlichen Ortsteil zwängen, was aber mit einer Links- und Rechtskurve gemeistert wird. Auffallend in Hüttlingen sind die drei niveaugleichen Straßen- und Wegübergänge.

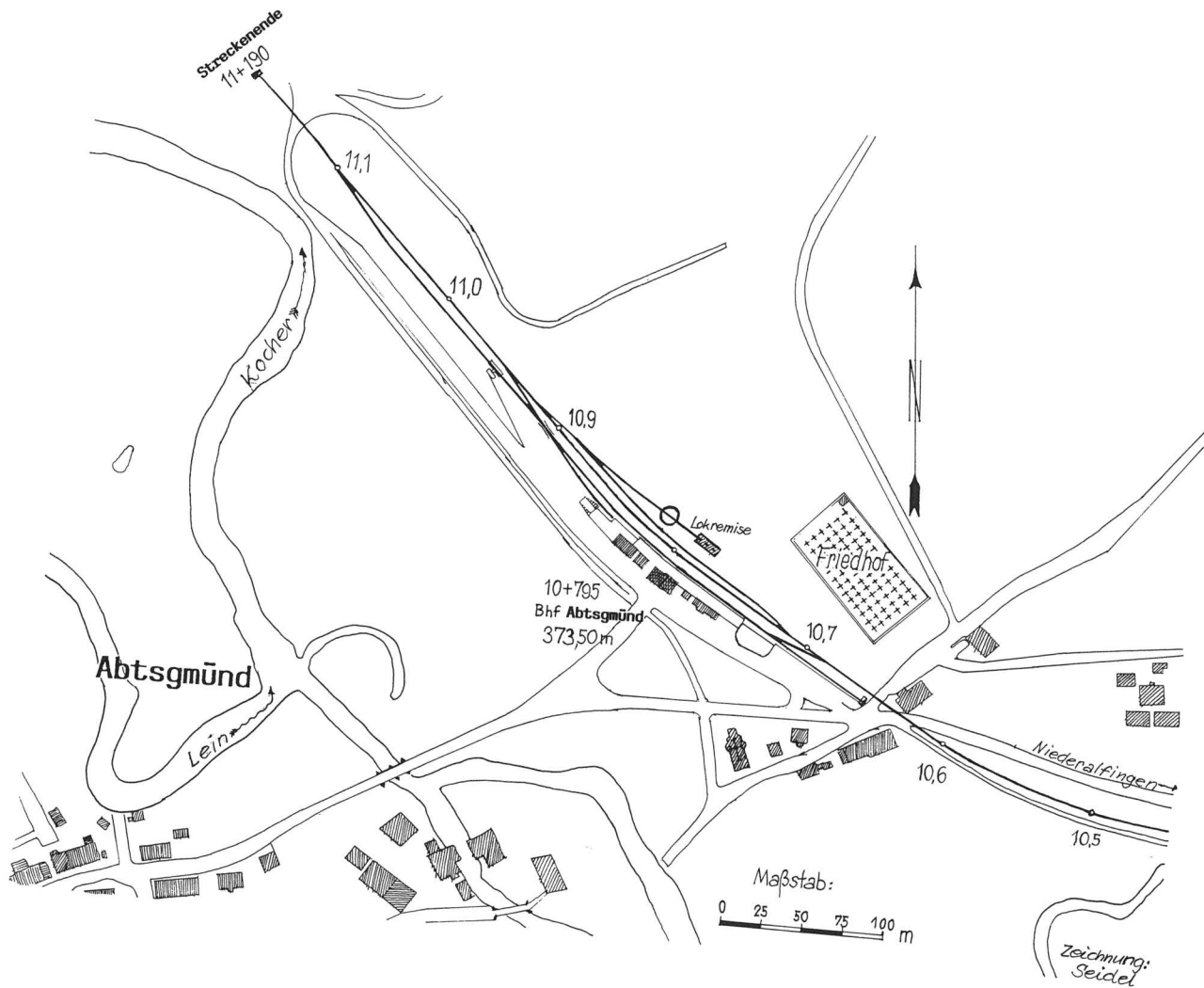
Nach der letzten Linkskurve am westlichen Dorfausgang folgt eine 400 m lange Gerade, die in ihrem letzten Teil die für den Bahnbau verlegte Staatsstraße wieder erreicht. In km 5,0 zweigt eine Linksweiche mit anschließendem Fabrikgleis zur Drahtstiftfabrik in der Straubenmühle ab. Rechter Hand in Fahrtrichtung erblicken wir am nördlichen Talrand die beherrschende Baugruppe der „Fuggerburg“ von Niederalfingen, das mit einem Haltepunkt in km 5,5 bedient wird, für Pendler in beiden Richtungen wie auch für Wanderer gleich wichtig.

Die nunmehr immer breiter werdende Talaue erlaubt nun eine gestrafftere Streckenführung. Das hat zur Folge, daß von km 6,2 bis 7,0 die Strecke parallel zur Staatsstraße verläuft. Bei km 7,7 erreichen wir den Bahnhof Fachsenfeld, der allerdings zum größten Teil im Markungsbereich von Neuler und somit im benachbarten Oberamt Ellwangen angelegt ist. Seine kilometrische Lage ist 7,8 und die Hochbauten der Station sind links der Fahrtrichtung angeordnet. Der Weg zu dem über dem südlichen Talrand sich ausdehnenden Dorf Fachsenfeld führt links der Strecke an der Scherrenmühle vorbei zur Anhöhe.

Nach Verlassen der Station führt uns unser Schienenweg flott und zügig zwischen dem Kocher und der Gaildorfer Staatsstraße. Nach dem Zanken rechts der Strecke erreichen wir bei km 8,6 das Gemeindegebiet von Abtsgmünd. Rechts sehen wir bereits die Häuser des Weilers Neuschmiede und links die Anlagen des Abtsgmünder Hüttenwerks. Um sich dem Niveau des Werksgeländes anzupassen, gibt es in km 9,782 einen Gefällsknick, wo die Strecke aus dem bisherigen Neigungswert 1:300 auf weitere 297 m in ein Gefälle von 1:55 wechselt. Neben dem Gefälle bei der Ausfahrt von Wasseralfingen ist dies das zweite stärkere auf der ganzen Strecke, auch hier durch die Geländegestaltung erzwungen. Bei km 10,0 wird das Werksareal erreicht und in einer Geraden in dessen nördlichem Teil durchfahren. Bei km 10,15 zweigt der Anschluß in das Werk ab und erreicht eine als Waggonverteiler gedachte Drehscheibe, an die zwei Stumpfgleise angeschlossen sind. Die nunmehr folgende Rechtskurve weist im Vergleich zu den übrigen Kurven, die wir auf unserer bereits durchgemessen haben, einen Radius von 400 m aus. Zwischen Marienkapelle und Friedhof erreicht unser Schienenstrang den in km 10,8 gelegenen Bahnhof Abtsgmünd, den vorläufigen Abschluß der







Oberen Kochertalbahn. Vom Stationsgebäude aus führt die neue Zufahrtsstraße hinein nach Abtsgmünd, dem „Pfarrdorf mit Marktgerechtigkeit“, wie es im württembergischen Amtston hieß.

„Der Zug endet hier!“ Auch unsere Fahrt in die schöne Illusion ist zu Ende, bevor sie begonnen hat. So wäre es gegangen, wenn alles geklappt hätte. Die Pläne blieben in der Schublade, bis nach dem Zweiten Weltkrieg das endgültige „Aus“ gesprochen wurde.

Einmal allerdings, in den letzten Kriegsjahren, wäre Abtsgmünd fast wieder auf eine andere Art in den Genuß eines Schienenweges gekommen. Es war das Projekt einer Breitspurbahn von München nach Paris, die in ihrer Variante „Rems“ von Hüttlingen aus am Südhang des Kochertales über Abtsgmünd, Heuchlingen nach Schwäbisch Gmünd und von dort aus über Plüderhausen nach Winnenden und weiter nach Westen geführt hätte. Es wäre ein „Werk“ großwahnsinniger Gigantomanie geworden, das aber im Planungsstadium steckenblieb.

Reichlich spät freilich ist Abtsgmünd dennoch in den Genuß eines Eisenbahnanschlusses gekommen. Dieses Kunststück wurde schließlich möglich, als die Gemeindeform des Jahres 1973 viele Gemeindegrenzen erweiterte und Eingemeindungen im großen Stil zuwege brachte. Als Untergröningen zu Abtsgmünd geschlagen wurde, bekam die somit arrondierte Markung Abtsgmünd einen Eisenbahnanschluß, von dem aber weder die Kerngemeinde noch die Region einen Nutzen haben, weil der Schienenstrang in die entgegengesetzte Richtung führt.

Quellen und Literatur:

Staatsarchiv Ludwigsburg: E 79 I Generaldirektion der Staatseisenbahnen 1816 – 1936, 1949 – 1952. Darunter enthalten: Expropriationsakten, Bauplanungen, Anlagenerweiterungen. – K 412 I + II Reichs- und Bundesbahndirektion Stuttgart. Darunter enthalten: Katasterpläne (Streckenführung, Grundstücke, Baulichkeiten) 1867 – 1956.

Karlheinz Bauer, Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen – Über die Frühzeit ihrer Entwicklung, in: Aalener Jahrbuch 1980, Aalen 1980.

Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Stuttgart (Hg.), 125 Jahre Remsbahn 1861 – 1986 Cannstatt – Wasseralfingen, Stuttgart 1986.

Eisenbahnkomitee Gaildorf, Das Württembergische Eisenbahnsystem und die Berechtigung einer Kochertalbahn, Gaildorf 1861.

Josef Griesmeier, Eisenbahn und Kraftwagen, in: Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde, Jahrgang 1928, Stuttgart 1929.

Albert Mühl/Kurt Seidel, Die Württembergischen Staatseisenbahnen, Stuttgart und Aalen 1970.

Württembergisches Statistisches Landesamt (Hg.), Das Königreich Württemberg, Bd. 3: Jagstkreis, Stuttgart 1906, S. 26.