

# **Aalener Jahrbuch 2000**

Themen-  
schwerpunkt:

## **Die Nachkriegszeit in Aalen**

Geschichts- und  
Altertumsverein  
Aalen e.V.  
Bearbeitet  
von Roland Schurig

## Eisenbahn- knoten Aalen

### Der Wiederaufbau von 1945 bis 1950

„Aalen hier Aalen, der eingefahrene Personenzug von Crailsheim fährt weiter nach Ulm.“ Die Durchsage des Aalener Fahrdienstleiters ertönte am 6. April 1945 zum letzten Mal durch die Lautsprecheranlage am Bahnsteig. Lange Zeit wurde Aalen von Luftschlägen der alliierten Streitkräfte verschont. Im Herbst 1944 war die amerikanische Luftwaffe jedoch dazu übergegangen durch gezielte Störung des Verkehrswesen, insbesondere der Eisenbahn, die Transporte zur Front lahmzulegen. Schwere Angriffe auf die Rangierbahnhöfe in Ulm und Stuttgart-Untertürkheim erfolgten 1944, die das Gelände buchstäblich umpflügten. Seltsamerweise blieb der größte Rangierbahnhof und Drehscheibe des Güterverkehrs der RBD Stuttgart in Kornwestheim von diesen Angriffen verschont und arbeitete bis zum Kriegsende fast reibungslos. Im Januar 1945 wurden die beiden letzten Schnellzüge über Aalen eingestellt.

D 247/248 von Stuttgart über Nürnberg nach Prag

D 337/338 von Friedrichshafen über Ulm, Nürnberg zum Anhalter Bahnhof in Berlin

An ein Fernreisen war nach dem Zusammenbruch der Fronten und der absoluten alliierten Lufthoheit nicht mehr zu denken. Aber auch die täglichen „Jabo“-Angriffe machten den Bahnverkehr in unserem Raum bei Tage ab Anfang '45 kaum mehr möglich. Die Bahnmeisterei war ständig am Ausbessern der Tags zuvor beschädigten Gleisanlagen. Unterstützt wurden sie von ca. 300 Mitarbeitern aus den umliegenden Fabriken, die aber am anderen Morgen wieder zu ihrer Arbeitsstelle mussten. Nach dem großen Bombenangriff am 17. April war ein Zugverkehr in Aalen nicht mehr möglich. In zwei Wellen zerstörten 32 amerikanische Bomber die Gleisanlagen im Bahnhof, das Bahnhofsgebäude, größte Teile des Bahnbetriebswerks (Bw) und

Reichsbahnausbesserungswerks (RAW). Gleichzeitig wurde auch das Heereszeugamt an der oberen Bahnstraße (heute Gelände Mapal) Ziel dieses Bombenangriffes.

#### *Der Wiederaufbau ab Mai 1945*

Am Vormittag des 23. April, 6 Tage nach dem verheerenden Bombenangriff, besetzten amerikanische Truppen kampflos die Stadt. Unmittelbar danach begann die Beseitigung der Trümmer und der Wiederaufbau der Verkehrswege. Auf dem Bahnhofsgelände waren insgesamt 45 Weichen zerstört, 7 Kilometer Gleis nicht mehr befahrbar, das Empfangs- und das daneben stehende Verwaltungsgebäude stark zerstört. Die Verbindungen in alle Richtungen waren durch die von deutschen Pionieren kurz vor Kriegsende gesprengten Brücken bei der Firma Alfing-Kessler in Wasseralfingen (Richtung Crailsheim und Nördlingen), beim Katzengumpen (auf der Höhe Handelshof Aalen) in Richtung Stuttgart unterbrochen. Auch die Brenzbrücke zwischen Königsbronn und Itzelberg in Richtung Ulm war zerstört. Zusätzlich machten ein gezielter Bombenabwurf an der Oberen Bahnstraße (beim heutigen Autohaus Maier) und insgesamt 22 Bombentrichter im Bahnhofsgelände das Verkehren von Zügen unmöglich.

Am 9. Mai erteilte ein amerikanischer Offizier den Befehl, die Remstalstrecke durch einheimische Eisenbahner wieder befahrbar zu machen. Als Zeitzeuge berichtete Herr Neubert von den ersten Aufräumarbeiten:

„Die Aufsicht hatte ein amerikanischer Offizier und von deutscher Seite der Amtsvorstand des Betriebsamts Aalen, Reichsbahnoberrat Novak. Eine gefangene deutsche Pioniereinheit hatte be-



*Blick vom Stellwerk 1 auf die zerstörten Bahnsteiganlagen nach dem Angriff am 17. April 1945.*



*Das Reichsbahnausbesserungswerk wurde am schwersten beschädigt. Im Vordergrund einer der bis zu 25 Meter großen Bombentrichter.*

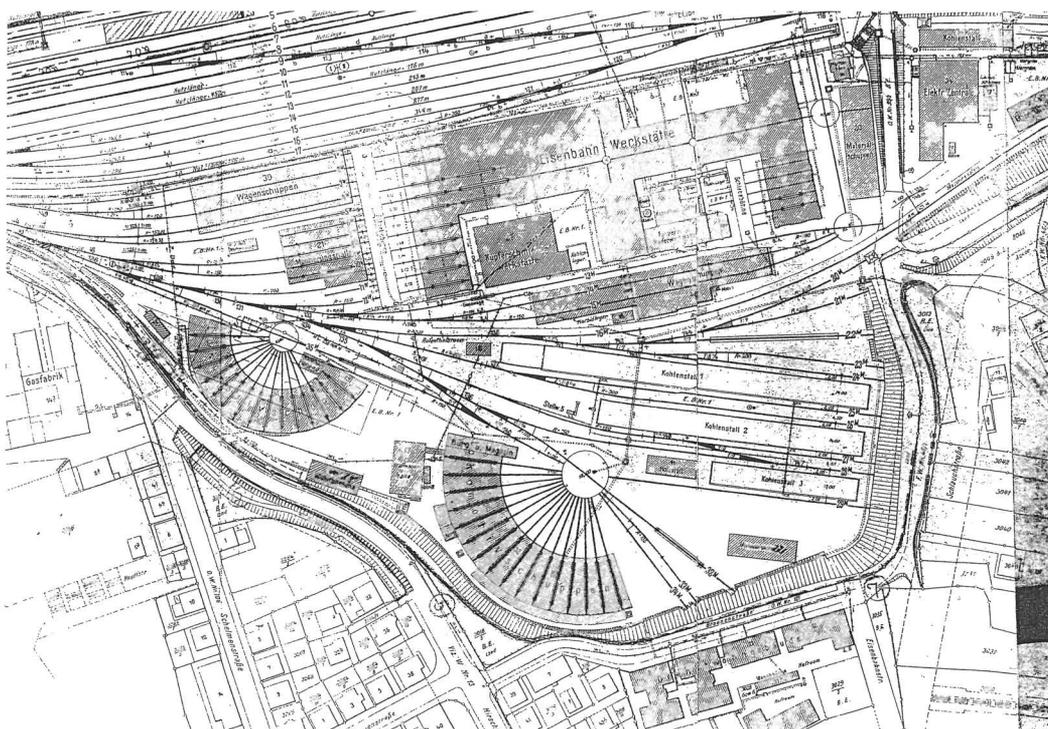
reits im Gleis 1 mit den Aufräumarbeiten begonnen. Dabei hatten sie einen schweren Büssinglastwagen, welcher auf Schiene und Straße fahrbar war, eingesetzt. Das Bahnbetriebswerk hatte ebenfalls die Arbeiten aufgenommen und eine Tenderlok fahrbar gemacht. Nun wurde zuerst ein Gleis vom Betriebswerk nach Gleis 1 in fahrbarem Zustand versetzt. Die zwischenliegenden elektrischen Weichen mussten mittels Handkurbel gestellt werden. Verbogene und zertrümmerte Schienen und Schwellen mussten beseitigt werden und riesige Bombenrichter waren aufzufüllen. Kollege Glöckle, Vorsteher vom Bahnhof Goldshöfe, arbeitete am liebsten auf den total zerstörten Bahnsteig-Dächern und montierte die Wellblechbedachungen ab. Freigelegte, verbogene Stahlschwellen wurden zum RAW gebracht. Der große und kräftige Schmied erwärmte diese und gab unter einem Dampfhammer den Schwellen wieder die richtige Form.“

Ab dem 27. Juni wurden die ersten Züge wieder eingesetzt, allerdings nur zur Beseitigung des

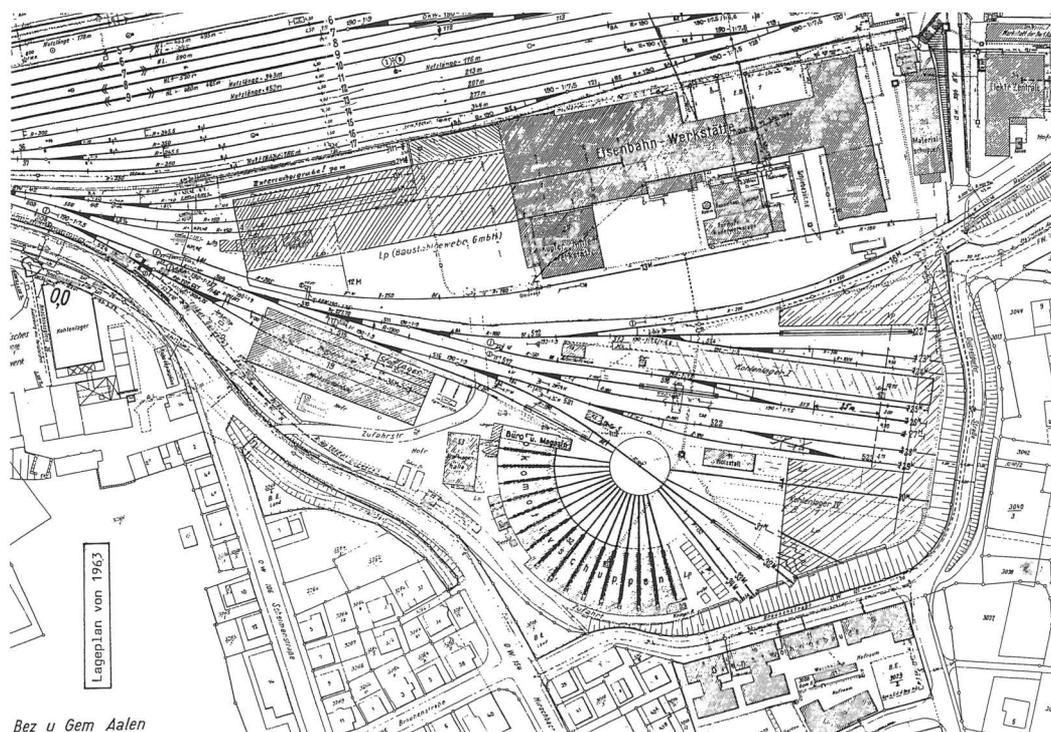
Trümmerschuttes. Der Schutt wurde mit Schaufeln in bereitgestellte Flachwagen geladen und von dort nach Königsbronn gefahren und wieder mit Hand entladen. Welche Schwierigkeiten und Willkür man mit einigen Besatzungsoffizieren hatte, zeigt ein weiterer Bericht von Herrn Neubert:

„Kurz vor Abfahrt des ersten Trümmerzuges nach Königsbronn tauchte der zuständige amerikanische Offizier auf, welcher stark unter Alkoholeinfluss stand und drohte Reichsbahnoberrat Novak mit der Erschießung, wenn der Zug abfahren würde. Daraufhin wurde der Zug gestoppt. Am nächsten Tag, der Rausch war ausgeschlafen, konnte der Zug problemlos seine Fahrt aufnehmen.“

Interessant war, dass trotz fehlender Telefone alle Schrankenwärter auf ihren Posten waren und bei Annäherung des Zuges ihre Schranken schlossen. Mit dem wiederaufkommenden Verkehr warnte das Amtsblatt (eine Zeitung gab es noch nicht) vor dem leichtsinnigen Betreten der Bahnanlagen: Seit der Einstellung des Eisenbahnbetriebs werden die



Lageplan des Reichsbahnausbesserungswerkes und Bahnbetriebswerkes Aalen vor der Zerstörung 1945.



Bez u Gem Aalen

Lageplan von 1963. Anstelle des 1945 völlig zerstörten kleineren linken Ringlokschuppen wurde Anfang 1950 die neue zweistöckige Schienenbushalle errichtet. Im Vergleich zum Plan von 1945 sieht man den nur teilweisen Wiederaufbau der Eisenbahn-Werkstätte (AW). Das links schraffierte Gebäude wurde erst 1963 von dem heutigen Mieter, der Baustahlgewebe GmbH, erbaut. (Pläne Sammlung: Lothar Thalheimer und Eisenbahnfreunde Aalen eV).

Bahngleise und Gebäude von der Zivilbevölkerung überall betreten und überquert, zugelassen wird nur noch das Überqueren der Bahnanlagen vom Härtsfeldbahnhof nach der Olgastraße anstelle der beschädigten und noch nicht benutzbaren Unterführung. Vorrangigstes Ziel war natürlich auch die Wiederherstellung der gesprengten Brücken. Die Kocherbrücke beim Handelshof wurde durch eine starke Holzbrücke mit Zwischenstützen aus mächtigen Stämmen ersetzt, um wenigstens ein Gleis der Remsbahn in Richtung Schwäbisch Gmünd befahrbar zu machen. Aus den Trümmern der beiden Eisenbrücken erstellte dann die Firma Voith in Heidenheim die Brücke für das zweite Gleis. Ebenfalls von Voith wurde die zusammengestürzte Brücke über die Bahnsteig- und Rangiergleise an der Hirschbachunterführung wieder gehoben und

instandgesetzt. In dieser Unterführung fanden am 17. April 1945 mehrere Aalener durch Bruch einer Wasserleitung und dem darauffolgenden Überfluten der Unterführung den Tod.

Langsam kam der Eisenbahnverkehr wieder in Gang:

- 16. Juli 1945  
erster Dienstzug von Aalen nach Schwäbisch Gmünd.
- 26. Juli 1945  
erste Militärzüge von Crailsheim nach Ulm.
- 6. August 1945  
erster Personenzug nach Instandsetzung der Brenzbrücke zwischen Königsbronn und Itzelberg mit der 75 084 vom Bw Ulm zwischen Heidenheim und Aalen.

20. August 1945

erster Dienstzug von Bad Cannstatt über die wiederhergestellte Behelfsbrücke in Endersbach nach Schwäbisch Gmünd.

Die Dienstzüge verkehrten nur Werktags (Montag bis Samstag). Sonntags ruhte der Verkehr. Dem Amtsblatt Nr. 10 vom 3. August 1945 für den Landkreis Aalen ist zu entnehmen, dass diese Züge nur für den Berufsverkehr bestimmt waren und die Benutzung für den öffentlichen Reiseverkehr verboten war.

Der stark heruntergekommene und zerstörte Lokomotivpark in den einzelnen Besatzungszonen veranlasste die Deutsche Reichsbahn im Winter

1945/46 den schon bescheidenen Personenzugverkehr weiter einzuschränken. So fielen ab dem 15. Dezember 1945 je ein Personenzug von Aalen nach Crailsheim und Schwäbisch Gmünd wegen Kohlemangel aus. In der Stuttgarter Zeitung vom 19. 12. 45 erschien folgender Bericht: „Um den verbliebenen Lokomotivpark in verstärktem Maße für die Kohlen- und Lebensmitteltransporte einsetzen zu können, sieht sich die Reichsbahn leider gezwungen, ab Samstag 15. Dezember 1945, eine größere Anzahl von Reisezügen vorübergehend ausfallen zu lassen. Für einen Teil der noch verkehrenden Züge wird deshalb von diesem Tag an – wie bisher für Schnellzüge – das Einzel-Reise-Genehmigungsverfahren eingeführt. Vor Antritt jeder

## Lokalfahrplan für den Bahnhof Aalen

### Abfahrt der Züge in Richtung

Gültig ab 4. Februar 1946

Stuttgart				Ulm			
Zeit	Zug Nr.	bis	Gleis	Zeit	Zug Nr.	bis	Gleis
4.35	P 1408	Stuttgart-Bad Cannstatt	1	4.56 w	P 1506	Ulm Hbf	3
6.25 w	P 1412	Schwäb. Gmünd	1	6.10 w	P 1508	Giengen (Brenz)	3
9.00 w <b>Sa</b>	P 1426	Stuttgart-Bad Cannstatt	3	10.00 S	P 1512	Heidenheim	3
13.00	P 1430	Stuttgart-Bad Cannstatt	1	13.20 w	P 1516	Ulm Hbf	3
15.45	D 248	Stuttgart-Bad Cannstatt	2	17.00 S	P 1524	Ulm Hbf	3
16.45	P 1440	Stuttgart-Bad Cannstatt	1	17.20 w <b>Sa</b>	P 1532	Ulm Hbf	3
18.45 w	P 1450	Schwäb. Gmünd	1				
Crailsheim				Nördlingen			
Zeit	Zug Nr.	bis	Gleis	Zeit	Zug Nr.	bis	Gleis
10.00	P 1419	Crailsheim (Lauda)	1	9.40 w	P 1421	Nördlingen	2
12.43	D 247	Nürnberg-Hof	2	17.10 w	P 1435	Nördlingen	2
17.00 w	P 1531	Crailsheim	4				

### Ankunft der Züge aus Richtung

Stuttgart				Ulm			
Zeit	Zug Nr.	von	Gleis	Zeit	Zug Nr.	von	Gleis
6.03 w	P 1411	Schw. Gmünd	1	7.40 w	P 1507	Ulm Hbf	3
9.18	P 1419	Stuttgart-Bad Cannstatt	1	9.25 S	P 1511	Ulm Hbf	3
12.23	P 1425	Stuttgart-Bad Cannstatt	1	12.17 w <b>Sa</b>	P 1515	Ulm Hbf	3
12.39	D 247	Stuttgart-Bad Cannstatt	2	16.02 Sa u. S	P 1517	Ulm Hbf (S nur von Heidenheim)	3
16.33 w <b>Sa</b>	P 1431	Stuttgart-Bad Cannstatt	3	18.43 w	P 1535	Giengen (Brz.)	3
18.23 w	P 1441	Schw. Gmünd	1	20.00 w <b>Sa</b>	P 1537	Ulm Hbf	3
20.28	P 1449	Stuttgart-Bad Cannstatt	1				
Crailsheim				Nördlingen			
Zeit	Zug Nr.	von	Gleis	Zeit	Zug Nr.	von	Gleis
7.00 w	P 1518	Crailsheim	1	6.50 w	P 1416	Nördlingen	2
15.41	D 248	Hof-Nürnberg	2	16.00 w	P 1436	Nördlingen	2
16.24	P 1440	(Lauda) Crailsheim	1				

**Zeichenerklärung:** W = werktags, S = Sonntags, Sa = Samstags, **Sa** = ausgenommen Samstags, P = Personenzug, D = Schnellzug.

Fahrplan für den Bahnhof Aalen vom 4. Februar 1946.

Reise ist es dafür notwendig, sich bei den Reise-genehmigungsstellen oder an den Aushängen der Bahnhöfe über Einzelheiten zu unterrichten.“

Mit dem neuen Fahrplan vom 4. Februar 1946 konnte dieser Zustand wieder aufgehoben werden. Erstmals verkehrte wieder ein Schnellzug, der durch die Grenze mit der sowjetischen Zone nur noch bis Hof verkehren konnte, über Aalen. Durch die noch nicht wiederhergestellte Bahnsteiglänge am Gleis 1 und den noch stark zerstörten Bahnhof wurden beide Schnellzugläufe über das Gleis 2 geführt (üblicherweise halten die von Richtung Nürnberg kommenden Schnellzüge auf Gleis 1).

### *Hamsterfahrten per Bahn*

Im Lauf des Jahres 1946 wurden die Personenzüge für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Sofort waren die Züge durch die sogenannten „Hamsterfahrten“ total überfüllt. Wie Trauben hingen die Leute auf den Trittbrettern und zwischen den Wagen. In den einzelnen Personenwagen war es so eng, dass man sich wie in einer Sardinendose vor-kam. Erst fünfzig Jahre später mit Einführung des Wochenendtickets für 5 Personen erlebte Deutschland nochmals einen solchen Ansturm auf die Nahverkehrszüge.

Als der Herbst 1946 eine reiche Buheckernernte bescherte, konnten die Personenzüge die von Stuttgart und dem Remstal kommenden Menschen, welche nach Essingen und Aalen auf das Albuch zuströmten, kaum aufnehmen. Die Fahrkartenausgeber auf den einzelnen Bahnhöfen kamen mit dem Ausdruck der Fahrkarten nicht mehr nach und mussten Eintrittskarten von der Rolle verkaufen. Das gleiche erlebte das Remstal mit Anfang der reichen Obsternte.

Wie wichtig in dieser Nachkriegszeit das „organisieren“ von Lebensmittel war, macht uns auch ein Erlebnisbericht von 1947 deutlich: Mehrmals führte die Aalener Polizei auf dem Bahnhof Aalen Lebensmittelkontrollen durch. Einen Tag vor dem weißen Sonntag war es wiederum soweit. Viele Passagiere kamen mit ihren Zügen aus dem bäuerlichen Umland in Aalen an. Dort wurden einige Eier ergatert, ein Pfund Mehl organisiert oder Kartoffeln ge-

tauscht. Oftmals drückten die Polizisten auch ein Auge zu. Als die Kontrolle aber vorbei und der Bahnsteig sich geleert hatte, standen herrenlos einige Koffer herum und harnten ihres weiteren Geschickes. Sie enthielten wundervolle Genüsse, die sogar den Beamten das Wasser im Mund zusammenlaufen ließen.: 2 Zentner Butter, große Mengen an Fleisch, Eiern, Mehl und Schnaps. Die Ware wurde dem Ernährungsamt übergeben. Die eigentlichen Besitzer der Koffer, hatten bei allem Unglück über die verlorene Ware doch das Glück, nicht erwischt zu werden und einer saftigen Strafe zu entkommen.

Frau K. konnte über einen Tausch „Schwein gegen Kohle“ berichten. Lokführer W. hatte im Winter 1947 mehrmals den Auftrag, eine im RAW ausgebesserte Lok über ihre Betriebstauglichkeit zu testen. Von Aalen ging es nach Lauchheim und wieder zurück. Auf freier Strecke im Schutz der Dunkelheit wurde als blinder Passagier ein lebloses, weil totes, Schwein aufgenommen. Wo es her kam war damals absolutes „Dienstgeheimnis“. Auf Höhe der damaligen Brennstoffversorgung an der „Neuen Welt“ in Aalen wurde es ausgeladen und seiner natürlichen Bestimmung, als Wurst- und Fleischlieferant, der wartenden Familie übergeben. Selbstverständlich verlor die Lok an genau dieser Stelle in der Nähe von Lauchheim auch ganz überraschend einige Kohlen am Bahndamm. Mit jedem weiteren Jahr konnte der Bahnhof Aalen weiter instandgesetzt werden. Im Juli 1947 berichtet der Donau-Kurier, dass wieder sämtliche 350 Weichen elektrisch mit dem Stellwerk 1 verkabelt sind. Das umständliche und auch sicherheitsbedenkliche Umstellen der Weichen mit der Hand entfiel.

### *Wiedereröffnung der Bahnhofsgaststätte*

Auch die Bahnhofsgaststätte konnte wieder eröffnet werden. Schreinermeister Rieder aus Aalen vertä-ferte die Gaststätte 1. und 2. Klasse (die Gaststätte 3. Klasse war noch nicht wieder hergestellt) mit Lärchenholz. Ein Wandgemälde vom Stuttgarter Meister Reiser, mit dem Niederalfinger Schloss, bereicherte den Saal. Im wiederaufgebauten Dienstgebäude wurden im Keller Bad- und Duschräume

für die Bediensteten und ihrer Familien eingerichtet. Ein Bademeister verrichtete dort viele Jahre lang seinen Dienst. Durch den nach wie vor bescheidenen Bahnverkehr konnten viele Reisende mit ihrem ankommenden Zug erst am nächsten Tag weiterfahren. Für diese durchreisenden Personen wurde im Gasthaus zum „Rad“ ein Übernachtungslokal des Roten Kreuzes eingerichtet. Mehrmals mahnte die Stadtverwaltung die Reichsbahn an, doch den Warteraum auf dem Bahnhof Aalen wiederherzustellen. Das Betriebsamt Aalen erwiderte in einem Brief an den Oberbürgermeister Balluff, dass der Bahnhof sich erst im Aufbau befinde und die Türen sich nicht diebstahlsicher verschließen lassen, da es an Schlösser fehle. Der Bahnhof sei ab 21.15 Uhr nicht mehr besetzt. Die Reisenden, die im Gasthaus Rad keinen Platz mehr hatten, mussten bei jeder Witterung die Nacht im Freien verbringen. Die Polizei teilte mit, dass oftmals eine große Anzahl abends auf der Wache erschien und um Unterkunft bat. Sogar „freie“ Gefängniszellen wurden dafür dann zur Verfügung gestellt. Erst 1950 konnte der neue Wartesaal feierlich seiner Bestimmung übergeben werden. Die künstlerische Ausgestaltung erfolgte durch Kunstmaler Wanner, der im Innern mehrere Wandbilder mit lebensgroßen Figuren anbrachte. Gezeigt wurden darauf Arbeiter der verschiedenen Industriezweige, wie z.B. Ostertag, Erlau AG, Kedra-Werke, verschiedene Aalener Brauereien, Simon oder Hengella. In der Bahnhofshalle brachte Herr Wanner noch je ein Gemälde vom Aalener Spion und das Aalener Stadtwappen an. Sie befanden sich oberhalb vom Ausgang zu den Bahnsteigen. 1950 war der Bahnhof Aalen schon fast in seiner alten Pracht wiederhergestellt. Natürlich fehlten noch wichtige Teile, wie zum Beispiel die Bahnsteigüberdachung, eine neue Abortanlage an der Hirschbachunterführung oder die gärtnerischen Außenanlagen am Bahnhofsvorplatz. Leider hatte die junge Deutsche Bundesbahn nicht die Geldmittel zur Verfügung, um alle diese Bauvorhaben schnellstens auszuführen. In dieser Hinsicht hat sich 50 Jahre danach, bei der Deutschen Bahn AG, immer noch nicht viel geändert.

### *Das Eisenbahnausbesserungswerk*

Zweifelslos wurde das Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) durch den Krieg am meisten in Mitleidenschaft gezogen. Fast 2/3 des Werkes waren völlig zerstört. Vom Kriegsdienst oder von Gefangenschaft zurückgekehrte Eisenbahner des RAW mussten bevor sie Ihren Dienst wieder antreten konnten die Entnazifizierung durchlaufen. An eine Ausbesserung der dem Werk zugeteilten Dampflokomotiven, war in den ersten Monaten nicht zu denken. Werkstätten, Hallen und Kanäle mussten von Trümmerschutt befreit, die bombardierten Anlagen notdürftig wieder aufgebaut werden. Viele Werkzeugteile waren spurlos verschwunden. So wurde im Amtsblatt 1945 dringend nach „verlorengegangenen“ Teilen wie z.B. einem endlosen Doppelriemen für die Kompressoren, Sägen der Schreinerei oder Widia Stähle der Dreherei gesucht. Ende 1945 konnte bereits die erste Lokomotive wieder voll ausgebessert dem Betrieb übergeben werden. Es handelte sich um die württembergische T 5, eine Personenzugtenderlokomotive, mit der Baureihennummer 75 071. In verschiedenen Abhandlungen wird immer die 75 001 genannt; diese war aber dem Bw Aulendorf zugeteilt. Aulendorf lag in der französischen Besatzungszone und ein Austausch zwischen der amerikanischen und französischen Zone war nicht möglich; dies wurde auch von verschiedenen ehemaligen RAW-Arbeitern bestätigt. Bei dieser ersten Vollausbesserung musste sehr viel handwerkliches Geschick und eine Portion Improvisation angewandt werden. Teile von zerstörten oder beschädigten weiteren T5 halben der 75 071 zum Wiederaufbau. Das Führerhausdach musste aus alten Plänen neu geschaffen werden und beim Aufsetzen stellte man mit Erschrecken fest, dass es um 5 cm zu groß geworden ist. Das Bahnbetriebswerk Aalen, dem die Maschine zugeteilt war, verlangte dringend nach betriebsfähigen Maschinen und so wurde das Schutzdach angeschweißt und die Lok dem Betrieb übergeben. Die Lokomotive tat noch weit über 10 Jahre bis zur Ausmusterung zur vollsten Zufriedenheit Ihren Dienst.



Lehrlinge und Meister im Ausbesserungswerk Aalen. Durch Überlastung des AW Esslingen wurden dem AW Aalen mehrere Güterzugdampflokomotiven der Baureihe 50 zur Ausbesserung zugeteilt, um 1950.



Das traditionsreiche Ausbesserungswerk Aalen kurz nach der Schließung 1955. Ganz links das kleine Portierhaus, daneben Flügel 1 (Verwaltung und Lager), Flügel 2 (Dreherei), Flügel 3 (Kesselschmiede) und das Neubaugebäude der Lokrichthalle (erstellt 1948). Flügel 1 bis 3 sind die ältesten in Aalen vorhandenen noch fast im Originalzustand erhaltenen Bahngebäude.

Interessant ist auch der Gesamtschaden in Reichsmark:

	Anlagenwert RAW Aalen 31.12.1938	Kosten für Wieder- herstellung
Grundstücke	35.000 RM	
Gebäude	1.222.000 RM	1.395.000 RM
Gleisanlagen	250.000 RM	105.000 RM
Maschinen	708.000 RM	47.000 RM
Gerät	325.000 RM	25.000 RM
Sonstige Anlagen	11.000 RM	
	2 551.000 RM	1.572.000 RM

Über 60% des Anlagenwertes von 1938 mussten aufgewendet werden, um das Ausbesserungswerk wieder aufzubauen. 75% der baulichen und 62% des Werkzeug und Maschinenparks wurden durch Kriegshand zerstört. Gearbeitet wurde in den ersten Jahren unter primitivsten Bedingungen und schwerer körperlicher Anstrengung bis zu 12 Stunden am

Tag. Die Lokrichthalle mit der vorgelagerten Schiebep Bühne und dem 40 t-Laufkran war komplett zerstört, der Zusammenbau musste bei jeder Witterung unter freiem Himmel bewältigt werden. Nur zwei kleine 15t-Kräne aus der Länderbahnzeit in der Kesselschmiede blieben erhalten. Mit jedem Schritt des Wiederaufbaus steigerte das Werk die Anzahl der ausgebesserten Dampflokomotiven.

Waren es im Juni 1946 noch 6 Loks der Schadgruppe L0, so konnten im Dezember 1947 schon 10 Maschinen aller Schadgruppen repariert werden. Am 16. Dezember 1948 war der Wiederaufbau des RAW Aalen beendet. 33795 m<sup>3</sup> Schutt fiel insgesamt in den einzelnen Gebäuden an. Im Zuge der fortlaufenden Rationalisierung musste das leistungsfähige Bundesbahnausbesserungswerk, 6 Jahre nach seinem Wiederaufbau, am 30. Juni 1955 geschlossen werden. In den letzten Jahren hatte das Werk 330 Arbeiter und fast 40 Lehrlinge.

*Lothar Thalheimer*

324 Nördlingen—Aalen—Schwäb Gmünd—Stuttgart

Table with columns for station names (e.g., Nördlingen, Aalen, Schwäb Gmünd, Stuttgart) and rows for train numbers and departure times. Includes sub-headers like 'RBD Stuttgart' and 'Klasse'.

Auszug aus dem Winterfahrplan von 1950/51. Strecke Ulm—Aalen—Crailsheim—Nördlingen—Aalen—Stuttgart.

324 a (Nürnberg u Bad Mergentheim—) Crailsheim—Aalen—Ulm (—Friedrichshafen)

Detailed train schedule table for line 324 a, showing stations from Nürnberg to Ulm and Friedrichshafen, with columns for train numbers and departure times.

## 3) Anzahl der Reisezüge:

Strecke Aalen-Stuttgart				Strecke Aalen-Crailsheim			
Fahrplan- periode	Schnell- zug	Eilzug	Nahver- kehrszug	Fahrplan- periode	Schnell- zug	Eilzug	Nahver- kehrszug
1946	1	-	6	1946	1	-	2
1951	4	2	8	1951	4	1	6
1958	3	7	8	1958	2	6	9
2000	8	27	1	2000	9	1	18

Strecke Aalen-Ulm				Strecke Aalen-Nördlingen			
Fahrplan- periode	Schnell- zug	Eilzug	Nahver- kehrszug	Fahrplan- periode	Schnell- zug	Eilzug	Nahver- kehrszug
1946	-	-	5	1946	-	-	2
1951	-	1	8	1951	-	-	7
1958	-	7	9	1958	-	1	8
2000	-	9	17	2000	-	1	15

In der Fahrplanperiode 1946 sind die Züge bis Schwäbisch Gmünd bzw. Heidenheim erfasst. Gezählt wurden die werktäglichen Personenzüge in der angegebenen Streckenrichtung.

## 4) Fahrzeiten Strecke Aalen-Stuttgart

1946			1951			2000		
D-Zug	Eilzug	N-Zug	D-Zug	Eilzug	N-Zug	IR	SE	RB
1.33	-	2.28	1.19	1.32	2.05	0.49	1.03	-

Stunde.Minuten

Im Fahrplanjahr 2000 verkehren durch den in Schorndorf bestehenden S-Bahn-Anschluss keine Nahverkehrszüge mehr bis Stuttgart

## Fahrzeiten Strecke Aalen-Ulm

1948			1951			2000		
D-Zug	Eilzug	N-Zug	D-Zug	Eilzug	N-Zug	IR	RE	SE
-	-	2.25	-	1.11	1.56	-	0.51	1.17

Stunde.Minuten

(es wurde der jeweils schnellste Zug berücksichtigt)

## Quellennachweis:

Staatsarchiv Ludwigsburg Bestand  
K411 Reichs- und Bundesbahndirektion.  
Stadtarchiv Aalen Zeitungen der  
Schwäbische Post 1948 und  
Donau-Zeitung 1946/1947, sowie  
Amtsblätter des Landkreis Aalen von 1945.

Archiv der Eisenbahnfreunde Aalen eV.  
Aalener Jahrbücher 1984 und 1992.  
Ernst Neubert ehemaliger Stationsvorsteher Bf  
Lorch. Ehemalige Lokführer des Bw Aalen Siegfried  
Kieninger, Ludwig Raubacher und Karl Wünsch.  
Hugo Theurer, Aalen im Zweiten Weltkrieg, 1951.



*Blick auf die Siedlung Pelzwasen, um 1975.*