

Wie die Eisenbahn nach Schelklingen kam

Eine kurze Geschichte des Bahnhofs Schelklingen

© Winfried Hanold

Schelklingen 2019

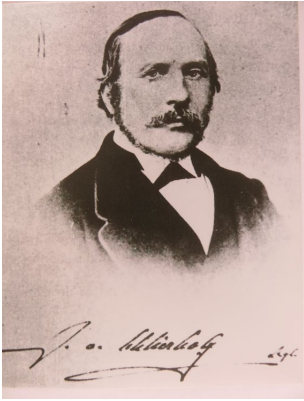
Am 7. Dezember 1835 fuhr auf der Strecke Nürnberg – Fürth der erste mit einer Lokomotive bespannte Personenzug in Deutschland. Auch im Königreich Württemberg war man von der neuen Technik angetan. Bereits 1834 hatte eine Kommission den Bau einer Bahnlinie von Stuttgart über Aalen und Ulm an den Bodensee geprüft. Im Dezember 1835 gründete sich in Ulm die „Ulmer Eisenbahngesellschaft“, welche die direkte Verbindung über Geislingen nach Ulm und an den Bodensee befürwortete. Unter der Leitung von Dr. Dietrich Konrad Haßler wurde das Projekt mit Nachdruck angegangen. Zeitgleich hatte sich in Stuttgart eine Interessengemeinschaft gebildet. Im Mai 1836 schlossen sich beide Gesellschaften zur „Württembergischen Eisenbahngesellschaft“ zusammen. Ihr gemeinsames Ziel war, den Neckarhafen in Heilbronn über Stuttgart und Ulm mit dem Bodensee zu verbinden. Aktien wurden ausgegeben. Als jedoch die erwartete Konzessionserteilung ausblieb, löste sich die Gesellschaft 1838 auf. Als Verein begleiteten die Mitglieder fortan die Planungen im Königreich beratend.

Nun wurden staatlicherseits die Planungen vorangetrieben. Im Staatshaushaltsplan 1836/39 waren 100 000 Gulden für die vorläufigen Planungen und Erkundungen eingesetzt. Sofort begannen Oberbaurat Bühler und Generalmajor Seeger die möglichen Streckenvarianten für eine Nord-Süd-Bahn zu untersuchen. Auf dieser Grundlage sollte eine Sonderkommission Gutachten einholen. Dieses nach seinem Ersteller benannte Negrelli-Gutachten mündete in das „Eisenbahngesetz vom 18. April 1843“. Unter der Leitung von Karl Etzel begann der Bau der württembergischen Zentralbahn. Am 22. Oktober 1845 nahmen die „Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen“ zwischen Cannstatt und Untertürkheim den Betrieb auf. Rasch wurde der Weiterbau über die Alb an den Bodensee vorangetrieben. Am 29. Juni 1850 konnte die Strecke durchgehend befahren werden.

Zügig schritt der Ausbau des württembergischen Eisenbahnnetzes voran. Alle Regionen meldeten ihre Wünsche an. 43 Gemeinden entlang der Donau machten 1864 eine Eingabe an die „Volkswirtschaftliche Commission der Kammer der Abgeordneten...“. Ihr Ziel war, Ulm mit Sigmaringen, Tuttlingen, Freiburg und Frankreich zu verbinden. Auch eine Verbindung von Mengen über Singen in die Schweiz war im Gespräch. Übergeordnet wurde die Linienführung als Teil einer Magistrale Wien – Paris diskutiert. Alleine die Stadt Blaubeuren setzte sich mit drei Eingaben für den Bahnbau ein. Die „Commission“ wog die beiden möglichen Streckenführungen über Erbach oder Blaubeuren nach Ehingen gegeneinander ab. Besonders auf Betreiben des Abgeordneten Ferdinand von Steinbeis wurde der Weg durch das Blau-, Ach- und Schmiechtal gewählt.



Ferdinand von Steinbeis um 1860



Nach Verhandlungen mit Preußen und Baden machte 1864 das „Gesetz, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1864/67“ den Weg frei. Bereits 1865 begannen die Bauarbeiten unter Leitung von Josef Schlierholz.

Am 2. August 1868 wurde die Strecke bis Blaubeuren, am 13. Juni 1869 die Strecke bis Ehingen eröffnet. Schelklingen war an das Eisenbahnnetz angeschlossen!

✠ Aus Schelklingen erfahren wir, daß auch dort die Eröffnung der Eisenbahn am nächsten Sonntag möglichst feierlich begangen wird. Der Festzug, in welchem die Schuljugend, die Bürgerwehr mit Musik, die bürgerl. Collegien, der Niederfranz vertreten sein werden, bewegt sich vom Rathhaus aus durch die verzierte Hauptstraße dem Bahnhofe zu. Voraussichtlich wird es daselbst einen schönen, vergnügten Nachmittag geben, der vermuthlich bei guter Witterung einen großen Theil der Bewohner unserer Nachbargemeinden anziehen wird. Die dortigen Gastgeber werden sich an diesem Tage hinsichtlich eines guten Stoffs u. zu überbieten suchen.

Ankündigung der Streckeneröffnung im Blaumännle

Bahnbau – und die heimische Wirtschaft profitiert!

Als Ferdinand von Steinbeis sich 1864 für den Bau der Donaubahn über Blaubeuren nach Ehingen einsetzte, hatte er sicher die aufstrebende Kalkindustrie in diesem Talzug im Blick. In den 1840er- und 50er-Jahren entstanden an Blau, Aach und Schmiech eine ganze Reihe kleiner Werke, die hydraulischen Kalk herstellten. Auch der Blaubeurer Maurer Daniel Weil gehört dazu. Er brannte 1838 erstmals Romanzement und darf als einer der zwei Pioniere der Zementherstellung in Württemberg bezeichnet werden. Der zweite war Dr. Ernst Gustav Leube aus Ulm. Er ließ ab 1838 in Ehrenstein, Gerhausen und Allmendingen Brennöfen und Stampfwerke zur Zementherstellung errichten. Allen diesen frühen Zementproduzenten war eines gemein: Sie mussten die Kohle für ihre Brennöfen per Fuhrwerk von Ulm heran führen, ebenso den gebrannten Kalk von den Brennöfen zu den Stampfwerken transportieren lassen. Die Fuhrleute ließen sich ihre Dienst teuer bezahlen. Noch 1865 gab Schwenk deshalb die Kalkgewinnung in Allmendingen auf, be-

hielt aber die Grundstücke. Vor diesem Hintergrund kam der Bau der Bahnlinie Ulm – Sigmaringen von 1864 bis 1870 gerade richtig. Von 1838 bis 1910 gab es zwischen Ulm und Rechtenstein 31 Gründungen von Zementwerken!

Die wichtigste Vorarbeit für den Streckenbau war der Erwerb der entsprechenden Grundstücke. Eine Mammutaufgabe, reihten sich doch, entsprechend der württembergischen Realteilung, in den Tälern „Handtuchgrundstücke“ aneinander. Zahllose Kaufverträge allein für die Gemarkung Schelklingen sprechen für sich!

Noch während 1868 die Arbeiten am ersten Streckenabschnitt bis Blaubeuren in ihre Endphase gingen, waren die Bauarbeiten zwischen Blaubeuren und Ehingen längst angelaufen. Josef Schlierholz plante sehr vorausschauend und mit der Region verbunden. So wurde das aufwändigste Brückenbauwerk, das Talviadukt bei Gerhausen, gleich zweigleisig angelegt. Und Material und Arbeitskräfte stammten, soweit möglich, aus der Region. Im „Blaumann“ oder „Volksfreund für Oberschwaben“ erschienen regelmäßig entsprechende Inserate des Königlichen Eisenbahnbauamtes, auf den ersten Blick an der Lokomotive erkennbar.

D o n a u b a h n .

K. Eisenbahnhochbauamt Ulm.

Zur Fundation der Hochbauten auf den Stationen **Schell-**
lingen und **Allmendingen** bedarf die unterzeichnete Stelle

6100 Cubit=Fuß Bèton

und sind hiezu bei einem Mischungsverhältniß von
1 Theil Cement,
1½ Theilen Sand und
2½ Theilen Kleingeschläg

erforderlich

600 Centner Roman=Cement,
1800 Cubit=Fuß reiner Quarz=Sand und
30 Schachttruthen Kleingeschläg von harten Kalk-
steinen oder Backsteinbrocken.

Die Lieferung dieser Materialien im Submissionswege wird hiemit öffentlich
ausgeschrieben und wollen die Accordsliebhaber Preisofferte sowohl hierauf — und
zwar franco auf die betreffende Station — als wie für Uebernahme der Gesamtarbeit
mit Materialien längstens bis

Donnerstag den 14. d. Mts.

bei der unterzeichneten Stelle, woselbst die Bedingungen zur Einsicht ausliegen, einreichen.

Ulm, den 5. November 1867.

K. Eisenbahnhochbauamt:
Mähringer

Ausschreibung von Bauleistungen im Blaumännle

Für spezielle Arbeiten waren Arbeitskräfte aus Italien angeworben worden, die bereits über Erfahrungen aus Bahnprojekten in anderen europäischen Regionen verfügten. Einige von ihnen blieben nach Abschluss der Arbeiten im Land. So mancher italienisch klingende

Familienname in den Gemeinden entlang der Donaubahn geht auf diese Zeit zurück. Für einheimische Arbeitskräfte gab es trotzdem reichlich Arbeit. Bauhandwerker, Schlosser, Schmiede, Schreiner und Maler fanden Beschäftigung.



Der Bahnbau als „Jobmaschine“

Besonders gesucht waren „Steinschläger“ und „Rollbahner“. Erstere mussten das Material aus Steinbrüchen ins gewünschte Format bringen. Extra für den Bahnbau waren in Schelklingen am Hang zwischen heutigem Steinwerk und Schwimmbad, sowie in Schmiechen am vorderen Sommerberg „Materialgewinnungsflächen“ angelegt worden. Die Rollbahner waren für Materialtransporte aller Art mit Lorenbahnen gefragt.

Auch größere Projekte wie Brückenbauten wurden regional ausgeschrieben. Lokale Subunternehmer übernahmen dann diese Aufträge.

Abschließend wurde die Lieferung von Saatgut und Weidensetzlingen ausgeschrieben, um Geländeeinschnitte, Dämme und Gewässerverlegungen zu stabilisieren.

Um die Arbeiten zu koordinieren, wurden für die vor Ort tätigen Ingenieure „Bauhütten“ errichtet und entsprechend dem Arbeitsfortschritt versetzt; von Herrlingen nach Blaubeuren, dann Schelklingen und schließlich Ehingen.

Obwohl das Projekt mit erheblicher Geschwindigkeit durchgezogen wurde, ist in den damaligen Zeitungsberichten kaum von Unfällen zu lesen. Ein besonders tragischer Unfall ereignete sich aber zwischen Schmiechen und Allmendingen. Bei Auffüllarbeiten wurde ein Arbeiter, Familienvater mit acht Kindern, verschüttet und tödlich verletzt.

Der große Tag – die Eröffnung des Bahnhofs Schelklingen

Der Bau der Bahnlinie von Ulm über Blaubeuren nach Ehingen hatte das ganze Tal verändert. Von Blaubeuren her zog sich nun ein hoher Damm entlang der „Brandhalde“. Dann durchschnitt die Bahnlinie den „Guigen“ und führte als Damm durch die nassen Wiesen des Aachtales geradeaus zum „Windsparren“ mit dem „Schlössle“. Hier war ein Durchbruch angelegt worden, der in die geplante Fläche des Bahnhofgeländes südlich der „Ehinger Straße“ führte. Zum „Kapellenberg“ und ins „Ringinger Tal“ musste man jetzt durch eine Unterführung und auch sonst mussten sich die Schelklinger an neue Wege gewöhnen. Vom Bahnhofsgelände zogen die Gleise geradlinig zum „Kogelstein“ bei Schmiechen, der teilweise gesprengt worden war, und dann in einer weiten Linkskurve durchs Schmiechtal nach Allmendingen.

Bereits Anfang Juni 1869 hatte der „Blaumann“ die Fahrt der ersten Lokomotive auf der neuen Strecke angekündigt, dann die eigentliche Eröffnung:

Der 13. Juni 1869, ein heißer Sommer-Sonntag, war für Schelklingen wirklich ein großer Tag. Der Bericht im „Blaumann“ lässt das nachvollziehen!

„... Daher lag es auch den Einwohnern der Stadt Schelklingen sehr am Herzen, den Tag recht festlich zu begehen. Alle Häuser der Hauptstraße waren verziert und vom Bahnhof

bis zum Gasthause des Hrn. Trettner rechts und links eine Reihe unzähliger junger Tannen aufgestellt. In der Nähe der Aachbrücke aber ragte ein stolzer Triumphbogen empor mit der Inschrift:

„Willkommen frohe Gäste
Zu unserm hohen Feste“

Auch die schön gelegene Wohnung des Hrn. Sprandel, das sog. Schlößchen, prangte im Festschmuck und trug in der Mitte der dem Bahnhofe zugekehrten Seite die Inschrift:

„Das Dampfroß schnaubet ohne Rast
Und bringt uns heut manch werthen Gast
Der allerliebste Gast jedoch
Ist unser Karl*, er lebe hoch!“

* König Karl von Württemberg, 1864 – 1891

Kaum graute der Morgen, so verkündeten Böllerschüsse den Bewohnern des Aachthales das große Fest und Punkt 5 Uhr zogen die Tambours der Bürgerwache durch die Straßen der Stadt und schlugen energisch die Tagwache, der bald darauf die gut eingeübte Musik folgte. Da traf auch zur bestimmten Zeit erstmals der Morgenzug hier ein und brachte manch werthen Gast. Um ½ 10 Uhr ordnete sich der Festzug vor dem unter Leitung des verdienten Hrn. Oekonomiepflegers J. Günter prachtvoll geschmückten Rathause und um 10 Uhr bewegte sich derselbe durch die reich geschmückten Straßen der Stadt dem Bahnhofe zu. Voran schritt das wohlgeordnete Bürgermilitär, abwechselnd mit Trommelschlag und Musik, dann kam die festlich gekleidete Schuljugend, nach ihr die bürgerlichen Collegien, der Liederkranz und die übrigen Festtheilnehmer. Auf dem Bahnhof angekommen, stellte sich das Militär links, die Schuljugend rechts und der Wohllöbl. Stadtrath und Bürgerausschuß vor dem Bahnhofe auf. Wer nicht zu Hause sein mußte, war auf dem Bahnhofe. Um indeß die rechte Stimmung durch langes Warten nicht zu verlieren, spielte die Musik einige Stücke, der Liederkranz sang unter Leitung ihres trefflichen Direktors und auch die Schuljugend ließ sich hören. Endlich fuhr das schnaubende Dampfroß mit einer fast endlosen Reihe von Wagen, alle dicht gefüllt mit lieben und werthen Festgästen, im Bahnhofe ein. Böllerschüsse Krachten, die Musik spielte und die herbeigeströmte Menschenmenge von Schelklingen und der Umgegend suchte dem von Freude und Jubel erfüllten Herzen durch unaufhörliche Hochrufe Luft zu machen. Mancher Gast steig aus; doch die meisten fuhren nach Ehingen, um nach einigen Stunden uns mit ihrem Besuch zu beehren. Sofort kehrte der Festzug um und gieng nach der schon angeführten Ordnung zum Rathause zurück. Nach schnell eingenommenem Mittagsmahl zogen wiederholt Bürgermilitär, die bürgerlichen Collegien und der Liederkranz nach dem Bahnhof, um auch die von Ehingen und der Umgegend ankommenden Gäste zu empfangen. Nachmittags versammelte man sich in der, in eine Wirthschaft umgewandelten Güterhalle, um einige recht vergnügliche Stunden zu verleben. Musik und Liederkranz wetteiferten, unsern lieben Gästen den Aufenthalt so angenehm als möglich zu machen. Hier nahm Herr Stadtschultheiß von Schelklingen Veranlassung zu einer Rede, in der er namentlich das gute Betragen der Eisenbahnarbeiter hervorhob und am Schluß ein donnerndes „Hoch“ auf unseren vielgeliebten König Karl ausbrachte. Eine zweite Rede hielt der Vorstand des Liederkranzes, Hr. Stadtrath J. Günter. Er führte seinen Zuhörern zwei wichtige Personen vor Augen, die sich um die Donauthalbahn verdient gemacht haben, nemlich den Herrn Minister Freiherrn v. Varnbüler und den früheren Abgeordneten des Blaubeurer Bezirks Präsident v. Steinbeis. Wie beim eigentlichen Festzuge, so fand sich auch zum letzten Zuge eine Menge Einwohner von Schelklingen auf dem Bahnhofe wieder ein, um die lieben Gäste fortzubegleiten. Die Musik spielte noch einige Stücke und unter unaufhörlichen Hochrufen fuhren unsere werthen Gäste der Heimat zu. Sicherlich war dieser Tag sowohl unsern lieben Nachbarn, als auch uns ein Tag der Freude. Mögen ähnliche Tage noch oft wiederkehren.

Der Alltag hält Einzug

Der 13. Juni 1869 war vorüber, die ersten Züge fuhren. Überschwänglich berichteten die Tageszeitungen von der Eröffnung der Strecke zwischen Blaubeuren und Ehingen. Vier Mal am Tag konnten nun die Schelklinger in ihre Oberamtsstadt Blaubeuren fahren, was in der III. Klasse 6 Kreuzer kostete, nach heutiger Kaufkraft etwa 1,60 €. Eigentlich konnte der Alltag Einzug halten. Manches Überbleibsel vom Bahnbau wurde bereits meistbietend verkauft.



Doch bereits zwei Wochen später stand das nächste Großereignis an. König Karl von Württemberg bereiste die neue Bahnstrecke und stattete dabei Schelklingen einen Besuch ab.



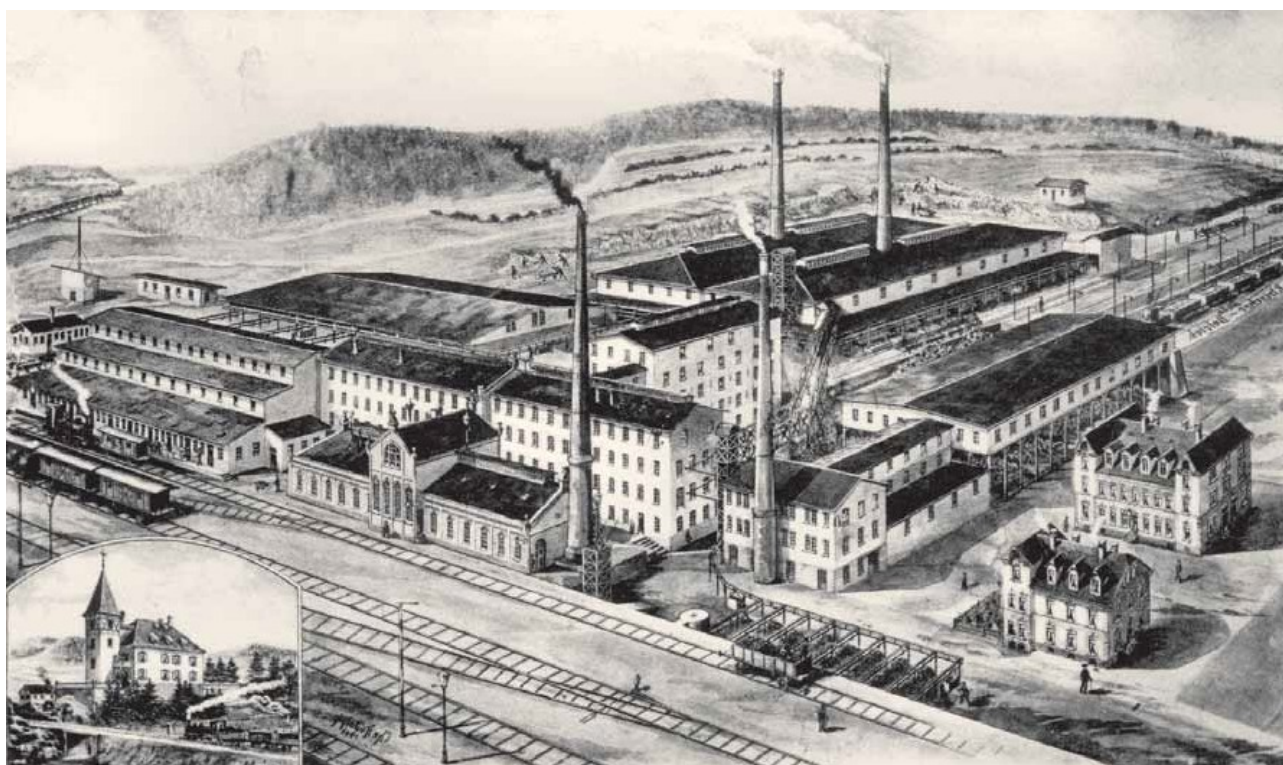
Empfangsgebäude – Bahnhofswirtschaft – Güterschuppen: ein Bauensemble der Bahngeschichte

1870 wurde das Empfangsgebäude des Bahnhofs nach Plänen des Architekten EULENSTEIN endgültig fertiggestellt. Es diente als Vorlage für zahlreiche weitere Bahnhofsgebäude in Württemberg und steht deswegen heute unter Denkmalschutz. Die

Bahnanlagen der ersten Jahrzehnte waren bescheiden, zwei Kreuzungsgleise und ein oder zwei Ladegleise am Güterschuppen. In dieser Zeit stand Schelklingen bei der Zahl der Reisenden, als auch bei der Menge der versandten Güter im Schatten der beiden Nachbarbahnhöfe Blaubeuren und Allmendingen. Holz war das wichtigste Exportgut des Schelklinger Bahnhofs, wie alte Fotos deutlich zeigen. Das änderte sich um 1890. Zuerst war es die aufkommende Wanderbewegung, die vor allem sonntags viele Fahrgäste nach Schelklingen brachte. Ab 1895 traten Soldaten ab Schelklingen ihren Weg auf den Truppenübungsplatz an. Um diesen Andrang zu bewältigen, wurde das Kreuzungsgleis verlängert und für den Güterversand eine Bodenwaage eingebaut. Außerdem erhielt der Bahnhof Schelklingen Weichensicherungen und einen „Morse - Distanzapparat“, um mit den Nachbarbahnhöfen Kontakt zu halten.

Stetes Wachstum

Dann wurde am 01. August 1901 der Bahnanschluss über Münsingen nach Reutlingen hergestellt. Gleichzeitig entstand am Bahnhof neben dem kleinen Zementwerk von HAMMERSTEIN / BARBEY ein neues großes Zementwerk der „Stuttgarter Cementfabrik“.

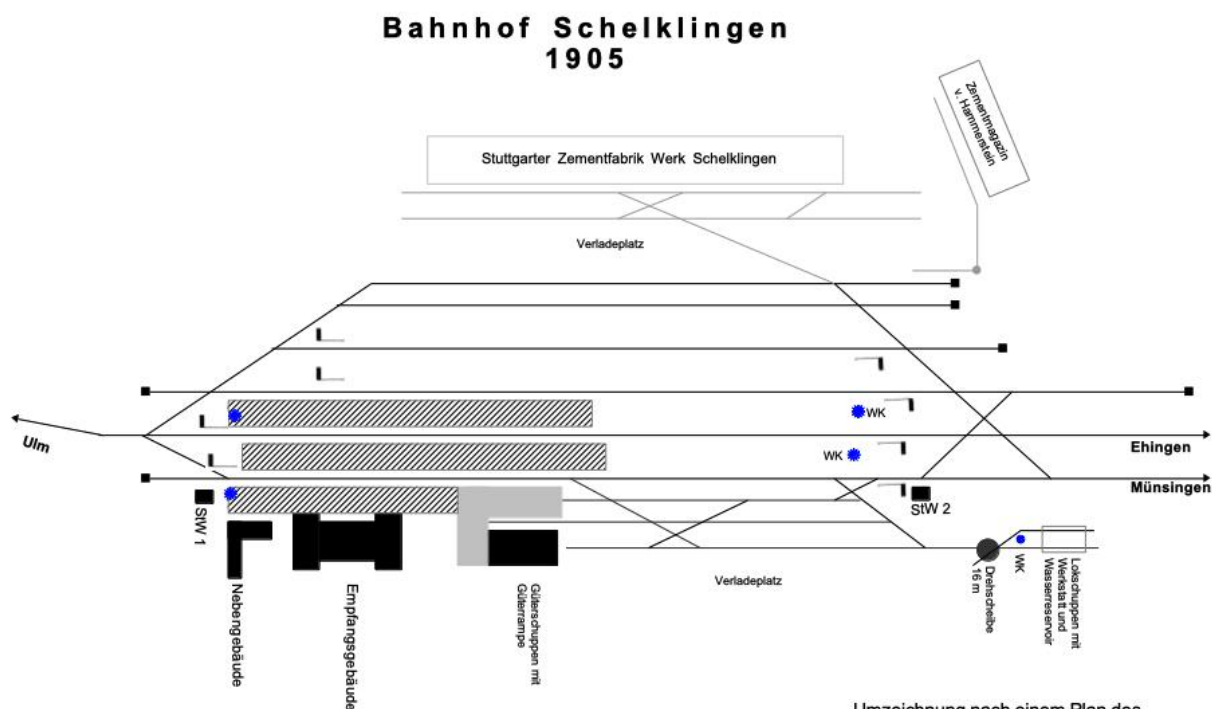


Zeichnung des neuen Zementwerks
Chr. Rudolph 1901

HeidelbergCement Unternehmensarchiv

Beides zusammen führte zu einem umfangreichen Ausbau der Gleisanlagen, deren Grundstruktur bis heute erhalten blieb. Die Bahnanlagen wurden verbreitert und gegen Schmiechen verlängert. Schelklingen erhielt zwei mechanische Stellwerke „Württembergischer Bauart“, die, zwar funktionslos, original erhalten sind. Dazu kamen ein Lokschuppen mit Wasserturm, eine Lokbehandlungsanlage und eine große Drehscheibe. Schelklingen erhielt eine Bahnmeisterstelle. Der zuvor kleine Bahnhof mauserte sich zum größten und leistungsfähigsten zwischen Ulm und Mengen und blieb es bis heute.

Der Gleisplan von 1905 enthält geplante Erweiterungen, die aber nur zum Teil umgesetzt wurden. Schon seit 1886 konnten Fahrgäste auch am Haltepunkt Schmiechen in die Züge der Donautalbahn einsteigen, ab 1902 in Schmiechen Ort in die Züge der Albbahn.



Umzeichnung nach einem Plan des
Baut. Bureau Stuttgart, Juni 1905

Maßstab in der Länge stark verkürzt!
© Winfried Hanold, Juni 2021

Die Zahl der Fahrgäste hatte sich bereits bis 1900 fast verdreifacht, das Güteraufkommen wuchs auf das Vierfache. Der Personenverkehr wurde über drei Bahnsteige abgewickelt. 1902 wird über einen „erheblichen Ausflugsverkehr auf die Alb“ berichtet, der sonntags mit Ausflugszügen von Ulm über Schelklingen nach Münsingen und Lichtenstein abgewickelt wurde. Auch ein Großteil des Güterverkehrs für Stadt und Standort Münsingen erfolgte über den Bahnhof Schelklingen.

München-Ulm-Freiburg (Breisgau)-Mülhausen
Colmar
Frankfurt a. M.-Württ. Schwarzwald
Stuttgart-Schwarzwald-Straßburg.

Sommerdienst 1913. – Schnellste Reiseverbindungen

München-Ulm-Donautal-Höllental-Freiburg (Breisgau)-Colmar-Mülhausen.			
a.	b.	c.	d.
4.58	7.12	ab Innsbruck Hbf.	an 9.32
6.35	9.52	ab Kufstein	an 11.22
7.57	12.10	an München Hbf.	an 5.40
8.42	10.42	ab Wien Westbf.	an 6.00
7.40	7.10.8	ab Salzburg	an 8.43
8.02	10.10	an München Hbf.	an 5.40
8.22	12.45	ab München Hbf.	an 5.00
9.20	1.41	an Augsburg	an 12.40
10.11	2.35	an Nürnberg	an 1.40
10.37	3.01	an Ulm	an 11.25
11.28	4.48	an Hildesheim	an 10.40
1.02	7.07	an Aalen	an 8.43
1.41	5.23	an Oberndorf	an 10.40
2.40	1.20	an Kempten	an 11.22
3.40	2.12	an Ulm	an 12.08
4.40	3.29	an Blaubeuren	an 1.01
5.40	4.46	an Ehingen a. d. D.	an 11.58
6.40	5.43	an Munderkingen	an 11.35
7.40	6.40	an Riedlingen	an 11.11
8.40	7.40	an Mengen	an 10.41
9.40	8.40	an Sigmaringen	an 10.10
10.40	9.40	an Hechingen a. Hohz.	an 9.30
11.40	10.40	an Biberach	an 8.40
12.40	11.40	an Tübingen	an 7.50
1.40	12.40	an Kottweil	an 7.22
2.40	1.40	an Immendingen	an 6.42
3.40	2.40	an Donaueschingen	an 6.10
4.40	3.40	an Neustadt (Schwzw.)	an 5.40
5.40	4.40	an Hirschsprung	an 5.10
6.40	5.40	an Freiburg (Breisgau)	an 4.55
7.40	6.40	an Freiburg (Breisgau)	an 4.28
8.40	7.40	an Colmar	an 3.50
9.40	8.40	an Breisach	an 3.20
10.40	9.40	an Mülhausen	an 2.50
11.40	10.40	an Basel bad. Stb.	an 2.20
12.40	11.40	an Paris Clichy	an 1.50
1.40	12.40	an Lyon	an 1.20
2.40	1.40	an Marseille	an 1.00

Zeichenerklärung: § ab 1. Juni. • vom 1. Juni bis 15. Sept.
§ nur Werktags. • Durchlaufende Wagen:
a, b, c, d. Speisewagen: Zwischen Ulm und Donaueschingen.
I, II, III. Kl.: zwischen Ulm und Mülhausen und zwischen Mülhausen und Freiburg.
Zu b und c. Speisewagen: Zwischen Ulm und Hinterarten.
I, II, III. Kl.: zwischen München und Freiburg und zwischen Ulm und Colmar.

Preise direkter Fahrkarten:			
von München Hbf. nach	für einfache Fahrt Eil- oder Personenzug in I. Kl. II. Kl. III. Kl.	von Ulm nach	für einfache Fahrt Eil- oder Personenzug in I. Kl. II. Kl. III. Kl.
Basel Bad. Stb.	35.00 21.80 14.10	Basel Bad. Stb.	24.10 14.80 9.50
Beuron	20.20 12.80 8.20	Beuron	9.10 5.80 3.70
Colmar	35.50 21.70 14.10	Colmar	24.00 14.70 9.50
Donaueschingen	24.30 14.90 9.60	Donaueschingen	13.20 7.90 5.10
Freiburg (Breisgau)	30.60 18.60 12.30	Freiburg (Breisgau)	18.90 12.00 7.70
Hechingen a. Hohenz.	23.70 14.50 9.50	Hechingen a. Hohenz.	12.60 7.50 4.80
Mülhausen	33.00 20.60 13.40	Mülhausen	25.00 16.00 10.90
Neustadt (Schwzw.)	27.10 16.70 11.00	Neustadt (Schwzw.)	16.00 9.70 6.40
Sigmaringen	18.40 11.60 7.40	Sigmaringen	1.40 4.40 2.90
Tübingen	27.40 16.90 11.20	Tübingen	16.30 9.90 6.50
Ulm	11.90 7.10 4.60		

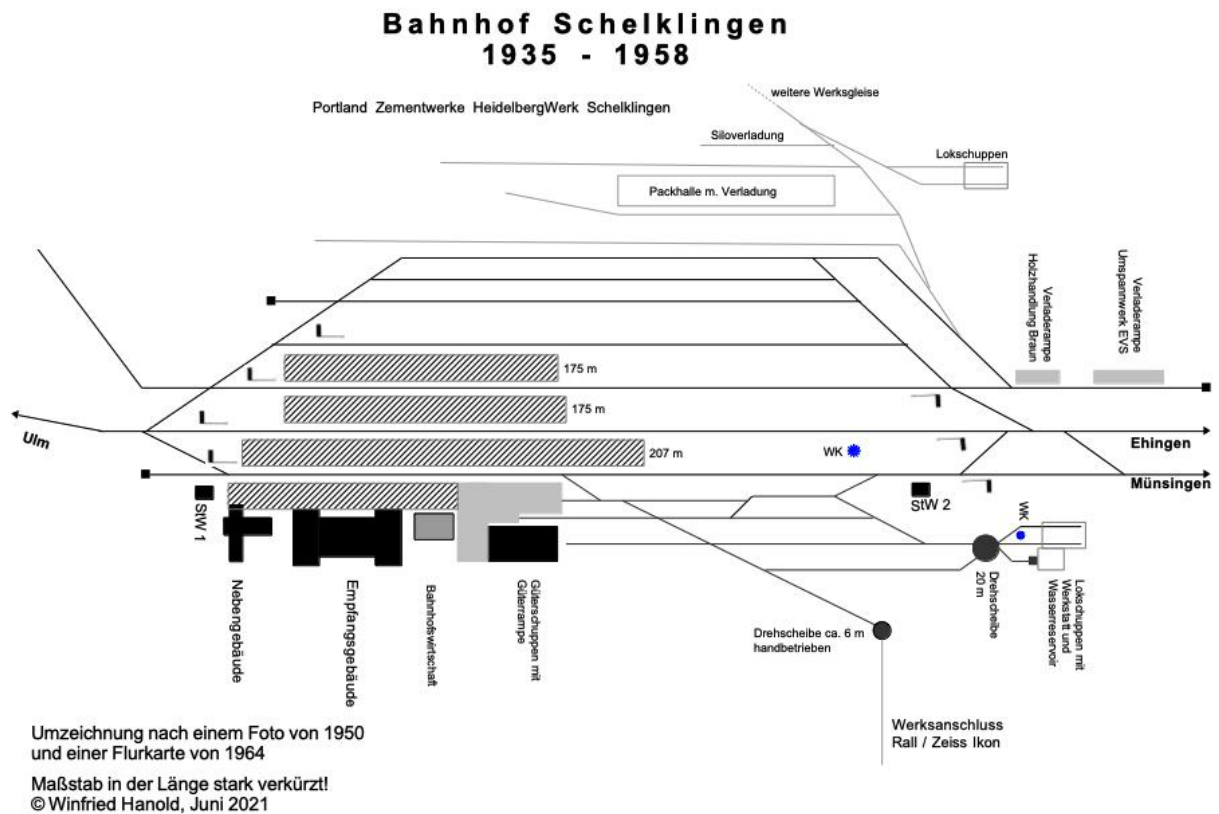
Bleyle's Knaben-Anzüge
Sweater, Sweater-Anzüge und Kleidchen
Grosse Auswahl o Kataloge gratis
AUG. FRIEDR. SAUER, Neue Brücke 1, STUTTGART

Die regelmäßige Zugfrequenz auf der Strecke erreichte bis 1912 etwa heutige Verhältnisse, den unregelmäßig verkehrenden Militärverkehr nicht mitgerechnet, wobei der Güterverkehr fast ein Drittel aller Züge ausmachte. 1912/14 verkehrten täglich sogar zwei schnelle Züge mit Speisewagen von München über die Donautalbahn nach Freiburg und weiter nach Colmar bzw. Mülhausen im besetzten Elsass, die aber in Schelklingen nicht hielten.

Zwischen Ulm und Schelklingen bzw. Ehingen gab es Ansätze zu einem „Vorortverkehr“, bei dem ab 1900 auch Benzin- und Dampftriebwagen zum Einsatz kamen. Fuhren im Eröffnungsjahr fahrplanmäßig 4 Züge pro Tag und Richtung, so waren es zehn Jahre später bereits 6 Personenzüge und 2 Züge mit zusätzlicher Güterbeförderung. Wiederum zehn Jahre später, 1889, wurden bereits 8 Personen- und 4 Güterzüge abgefertigt. Die Zugfrequenz stieg beständig von 10 Personen- und 4 Güterzügen 1899 auf 2 Schnell-, 22 Personen- und 11 Güterzüge pro Tag und Richtung im Jahre 1909. Auch auf der Bahnlinie durch's Schmiechtal herrschte lebhafter Betrieb. Im Eröffnungsjahr waren hier 10 Personen- und 2 Güterzugpaare zu verzeichnen. Zehn Jahre später war ihre Zahl auf 14 Personen- und 3 Güterzugpaare gestiegen. Sonntags gab es seit 1908 zusätzliche Personenzüge zwischen Schelklingen und Münsingen. Schelklingen war im Personenverkehr zu einem wichtigen Umsteigebahnhof geworden, eine Tatsache, der die Bahn bis heute nicht immer Rechnung trägt.

Erst der 1. Weltkrieg und die Weltwirtschaftskrise brachten einen Rückgang im Bahnverkehr. Trotzdem blieb Schelklingen der Dreh- und Angelpunkt im Bahnverkehr zwischen Ulm und Mengen. Ein kleiner Wermutstropfen bis weit ins 20. Jahrhundert blieb die Tatsache, dass die schnellen Züge Ulm – Freiburg in Schelklingen nicht hielten. Wer einen solchen Eilzug erreichen wollte, musste erst mit einem „Vorzug“ nach Ehingen fahren, um dort nach einiger Wartezeit in den schnellen Zug einzusteigen. Die Schelklinger Bevölkerung störte dies relativ wenig, solange die wichtigsten Fahrtziele, Ulm, Ehingen oder Blaubeuren, gut und zu jeder Tageszeit erreichbar waren. Es gab die „Arbeiterzüge“ nach Ulm, „Schülerzüge“ passend zum Schulbeginn und -Ende der Gymnasien in Ehingen und Blaubeuren, die Züge am Vormittag und frühen Nachmittag, mit denen man rechtzeitig zu Behördenterminen oder Arztbesuchen die Nachbarstädte erreichte, und den „Lumpensammler“ für Theaterbesucher und Nachtschwärmer aus Ulm. Unter diesen Gesichtspunkten machte sich in Schelklingen eine gewisse „Bahnblindheit“ breit. Überregionale Veränderungen oder Angebotseinschränkungen wurden schulterzuckend zur Kenntnis genommen. Diese Einstellung blieb der Bahnverwaltung nicht verborgen und rächte sich immer wieder, indem der Bahnhof Schelklingen gegenüber den Nachbarbahnhöfen das Nachsehen hatte.

Die Gleisanlagen wurden nach Bedarf beständig angepasst. Ihre größte Ausdehnung erreichten die Gleisanlagen zwischen 1935 und etwa 1958. Die Spinnerei Rall erhielt einen Gleisanschluss, der allerdings wegen eines zu engen Radius über eine handbetriebene Drehscheibe bedient wurde. Den Transport der Wagen auf der Werksseite übernahm ein LKW mit entsprechender Kupplungseinrichtung. Ebenso wurde das Steinwerk über ein eigenes Gleis angeschlossen. Hier verrichteten Loks der DR / DB die Rangierarbeiten. Auf dem Steinwerksgelände gab es ein weitläufiges Feldbahnnetz mit Lorenzügen, die von Dieselloks gezogen wurden. Am Ziehgleis Richtung Schmiechen lagen die Verladerampen der Holzhandlung Braun (mit eigener Lorenbahn) und des Umspannwerkes der EVS. Umfangreiche normalspurige, werkseigene Gleisanlagen durchzogen das Werksgelände des Zementwerks, welches auch über eigene Rangierlokomotiven verfügte. Noch bis Mitte der 1950er waren dies Dampfloks. Der letzte dokumentierte Bestand war eine Gemeinder-Kleinlok, eine Köf und ein Rangierroboter.



Den 2. Weltkrieg überstand der Bahnhof Schelklingen weitgehend unbeschadet. Ein Großangriff der Alliierten verfehlte Bahnhof und Zementwerk und verwüstete statt dessen den Wald am Schelklinger Berg. Kleinere Angriffe blieben ohne schlimme Folgen, sieht man von einem explodierten Munitionszug bei Schmiechen ab. Schon im März 1946 konnte man wieder durchs Schmiechtal fahren. Ab 14.04.1949 lief auch der Bahnverkehr zwischen Ulm und Tuttlingen ohne Einschränkungen. Er erreichte bald das Vorkriegsniveau.

Doch bereits 1958/59 gab es Anzeichen für eine Verkehrsverschlechterung. Die Güterzüge Ulm - Mengen - Radolfzell waren schon 1953 eingestellt worden. Der Werksanschluss der Spinnerei Rall, jetzt ein Werk des Optikkonzerns Zeiss, wurde Ende der 1950er stillgelegt. Wie er, so fiel auch das kleine Betriebswerk, Lokschuppen, Wasserturm und Drehscheibe, dem Ausbau der Ehinger Straße zur Bundesstraße zum Opfer. Das Gleisfeld der Güterabfertigung wurde verkleinert und war nur noch vom StW 2 her befahrbar. Das Zementwerk verlagerte den Versand seiner Produkte schrittweise ab 1958 von der Bahn auf den LKW. Die Bahnsteige 4 und 3 wurden nach und nach aufgegeben, Bahnsteig 2 deutlich verkürzt. Positiv war lediglich, dass es der Stadtverwaltung gelang, für die überregionalen Eilzüge einen Halt in Schelklingen auszuhandeln. Erst in jüngster Vergangenheit gibt es Überlegungen, daran wieder etwas zu ändern.

Auch die Tatsache, dass seit 1962 durchgehende Zahnrad-Schienenbusse nach Reutlingen verkehrten, konnte diese Verbindung nicht retten. Schon im Juli 1969 kam das Aus für den Personenverkehr Schelklingen – Reutlingen. Fortan verkehrten neben Militärzügen nur noch vereinzelte Güterzüge nach Münsingen. Am 27. April 2004 wurde der letzte Militärtransport abgefertigt. Aber, Totgesagte leben länger! Touristik-Sonderzüge, „Lautertalblitz“ und „Ulmer Spatz“, machten es vor und inzwischen gibt es auf der Albbahn neben Touristik- auch wieder regelmäßig verkehrende Personenzüge und einen beschei-

denen Güterverkehr. Wie dieser Tage der Presse zu entnehmen war, soll das Angebot sogar weiter ausgebaut werden.



VT 8 der SAB als historischer Touristikzug auf der Albbahn

Auf der Hauptbahn lösten bis 1976 Dieselloks die Dampfloks ab. Neben einem bedarfsorientierten, teilweise recht dichten Zugangebot, verkehrten auf der Donautalbahn erstaunlich viele Güterzüge. Der Bahnhof Schelklingen war für letztere vor bzw. nach dem Rangierbahnhof Ulm Zwischenstation, auf der Wagen umgruppiert oder ganze Züge neu zusammengestellt wurden. Entsprechend war auf dem Schelklinger Bahnhof von morgens 5 Uhr bis in die Abendstunden Rangierverkehr zu beobachten. Eine Zeit lang war im Bahnhof die Güterzugleitstelle für den Raum Donau / Oberschwaben untergebracht. Ihr langjähriger Leiter konnte zahlreiche Güter von der Straße auf die Schiene umleiten. Zwei Dieselloks vom Typ 294 waren für den Güterverkehr in Schelklingen stationiert.



Noch 1995 hatte Schelklingen auch eine eigene Rangierlok vom Typ 322. Nach der Auflösung der Leitstelle lag das Güterbahnhofgelände brach. Auch sonst gab es nicht mehr viel zu rangieren. Vorbei waren die Zeiten, als in Schelklingen große Mengen an Zement, Kohle, Schweröl, Kalkstein und Stückgut umgeschlagen wurden. Die Schienen des Güterbahnhofs wurden bis auf

ein Gleis zur Holzverladung abgebaut. Die Gleise 6 und 7 verloren ihre Weichen Richtung Ulm und sind nur noch von Schmiechen her theoretisch befahrbar. Der Bahnhof Schelklingen hat inzwischen weder eine Rangierlok, noch Rangierpersonal.

Bahnhof Schelklingen 2019

nach einer Vorlage von DB Netze



INVR-SW

20.01.2012

In den 1960er/70er-Jahren wurde das Personenzug-Angebot schleichend ausgedünnt; viele Züge verkehrten nur noch werktags. Wandertouristen kamen nun mit dem Auto. Mitte der 1970er Jahre sollte die Donautalbahn ab Ehingen und mit ihr das gesamte Schienennetz Alb – Oberschwaben mit Sigmaringen als Mittelpunkt stillgelegt werden.

Zum Glück kam es nicht soweit. Nach heftigen Protesten der betroffenen Städte und Gemeinden verkehrten auf der Donautalbahn wieder 6 Eilzug-Paare, während das Angebot an durchgehenden Personenzügen bis auf einen eingeschränkt wurde. Schließlich wurde auch dieser nicht mehr gebraucht, denn zwischen Ehingen und Sigmaringen wurden alle kleineren Bahnhöfe und Haltestellen geschlossen. Nur zwischen Ulm und Ehingen gab es noch getakteten Regionalverkehr, teilweise bedarfsgerecht verstärkt. Ab 1988 wurde im überregionalen Zugverkehr zwischen Ulm und dem Schwarzwald ein Zweistundentakt eingeführt. Allerdings endeten die durchgehenden Züge nun in Neustadt, wo von den Dieselzügen in elektrische Züge der Freiburg-Schwarzwald-S-Bahn umgestiegen werden musste. Damit war eine weitere Komfortverschlechterung verbunden, denn die neuen Dieselzüge boten deutlich weniger Sitzplätze und führten nur noch die zweite Klasse. Erst die Einführung von IRE mit den Neigetechnik-Triebwagen von Typ 611 mit bis zu 160 km/h Höchstgeschwindigkeit, abgelöst durch die Baureihe 612, brachte zwischen Ulm und Neustadt wieder eine Komfortverbesserung. Die IRE wurden mittlerweile durch RE mit häufigeren Halten ersetzt. Seit 2020 werden einige Kurse wieder als Lok-Wagen-Züge mit deutlich besserem Platzangebot und Fahrradabteilen gefahren. Aktuell verkehren wieder rund 35 Personenzüge und drei Güterzüge pro Tag und Richtung durch den Bahnhof Schelklingen.

1991 /92 wurden Weichen und Signale im Bahnhof Schelklingen vom mechanischen auf elektrischen Betrieb umgestellt, die beiden mechanischen Stellwerke stillgelegt und ein elektronisches Stellwerk im Bahnhof eingerichtet. Damit kann der Bahnhof von nur noch einer Person, dem Fahrdienstleiter, gesteuert werden. Wenn Rangierer für die Andienung des Zementwerkes gebraucht werden, kommen sie mit dem Auto! von auswärts. Das Zementwerk ist ein wichtiger Umschlagplatz für Braunkohlenstaub, der etwa dreimal pro Woche mit einem Ganzzug aus dem Rheinland angeliefert wird. Stand 2021 beabsichtigen die noch an die Bahn angeschlossenen Zementwerke Schelklingen und Allmendingen über die Brennstoffzufuhr hinausgehend wieder Wagenladungsverkehr mit anderen europäischen Standorten einzuführen. Die DB hatte solches bis dahin blockiert.

Und die Zukunft?

Über einen streckenweise zweigleisigen Ausbau der Donautalbahn wird nachgedacht. Mit dem Aufbau der Regio-S-Bahn Ulm soll Schelklingen sogar einen neuen Haltepunkt bekommen, „Schelklingen Nord“ am unteren Bernental. Das erste Projekt dieser S-Bahn, die S 5 Weißenhorn – Ulm – Blaualt, endet allerdings in Blaubeuren, dessen Bahnhof einen barrierefreien Mittelbahnsteig erhält, gleichzeitig aber von einst durchgehenden 4 – 5 auf nur noch drei Gleise zurückgebaut wird.

Wichtigstes Projekt für den Bahnhof Schelklingen wäre der Bau eines Mittelbahnsteiges zwischen Gleis 2 und 3 mit separatem Zugang (Unterführung). Zur Zeit gelangen Fahrgäste nur noch über einen von ehemals fünf Übergängen von Bahnsteig 1 nach Bahnsteig 2. Dieser Übergang ist mit einer Schranke gesichert, die im Betriebsablauf zu Verzögerungen führt. Seitens der DB wird deshalb daran gedacht, in Schelklingen nur noch Regionalzüge halten zu lassen. Dies käme einer deutlichen Angebotsverschlechterung sowohl in Richtung Ulm, als auch in Richtung Ehingen gleich und wäre zudem ein herber Rückschlag für den Ausflugsverkehr ins Schmiechtal und auf die Alb. Einen ersten Vorgeschmack auf solche Einschränkungen erhielten Fahrgäste 2019, als während der Sommerferien die schnellen RE ohne Halt durchfuhren.

Im Hinblick auf den wiederauflebenden Personenverkehr auf der Schwäbischen Albahn (SAB) wäre ein drittes Gleis für den Personenverkehr am Mittelbahnsteig dringend erforderlich. In dieser Nebenstrecke nach Münsingen liegt auch großes touristisches Potential. Hier könnten regelmäßige Dampfzugfahrten durch das romantische Schmiech- und Schandental zu einem Anziehungspunkt werden und den Tourismus im Schmiechtal und in Schelklingen beleben. In anderen Teilen Deutschlands wurden solche Angebote große Erfolge. Noch ist genügend Platz auf dem ehemaligen Gütergelände vorhanden, um die notwendige Infrastruktur für einen historischen Bahnbetrieb aufzubauen.

Zum Weiterlesen:

- KÖNIGER, Emanuel: Rund um den Bahnhof Schelklingen. Sutton Verlag, Erfurt 2014. ISBN 978-3-95400-444-7. Bildband. 120 Seiten
- SCHARF, Hans-Wolfgang: Die Eisenbahn im Donautal und im nördlichen Oberschwaben. EK-Verlag, Freiburg 1997. ISBN 3-88255-765-6. Aufwändig recherchierter Text- und Bildband. 389 Seiten
- PAVEL, Ruolf p.: Nebenbahn Reutlingen – Schelklingen. Per Zahnrad vom Echaztal auf die Schwäbische Alb. ISBN 3-928786-23-7. 96 Seiten
- REICHOLD, Dieter: Schwäbische Alb-Eisenbahn. Eine Zeitreise entlang der Strecke Reutlingen – Münsingen – Schelklingen. ISBN 3-9805531-7-5. Verlag Wiedemann, Münsingen 2003. 119 Seiten