

## 75 Jahre Heubergbahn

Im Jahr eins des Ringzuges, der derzeit noch unter Geburtswehen seine Spur und manchen Halt (!) sucht, feiern Bahnhöfe wie Aldingen und Balgheim nach Jahrzehnten des Dornröschenschlafs fröhliche Urständ. Nur der Schienenstrang auf den Heuberg feiert keine Wiederauferstehung, denn nach der Stilllegung der Bahnlinie von Spaichingen nach Reichenbach im Jahre 1966 ist durch den sofortigen Gleisabbau das Ende unumkehrbar geworden.

Die Anfänge dieser Bahn reichen über hundert Jahre zurück und im Grunde war es ein Standortproblem, das von den Heuberggemeinden im Zusammenwirken mit der Oberamtsstadt beherzt und aufopferungsvoll in Angriff genommen und einer Lösung zugeführt worden ist. Man stelle sich vor: Seit dem Jahr 1869 verkehrt die Eisenbahn, die Fortschrittslokomotive des 19. Jahrhunderts, entlang der Gäubahnstrecke von Stuttgart nach Zürich, und bringt damit den Anschluß an die große, weite Welt. Kein Wunder, dass die Bewohner des Heubergs - weit abgelegen und in kalten, dunklen und schneereichen Wintern bisweilen von der Außenwelt abgeschnitten - nach einem Anschluß trachten.

So wurde im Jahr 1902 in der "Sonne" in Wehingen das "Heubergbahn-Comité" gegründet unter Vorsitz von Bürgermeister Mauthe aus Obernheim, damals wie auch Nusplingen noch Teil des Oberamts Spaichingen. Buchstäblich alles, was sie hatten, haben die Anliegergemeinden Spaichingen, Denkingen, Gosheim, Wehingen, Reichenbach, Egesheim und Nusplingen sowie die Anrainergemeinden Deilingen, Obernheim, Bubsheim und Königsheim mit eingebracht: Felder für die Trassenführung und Wälder zur Versilberung, also zum Aufbringen der Anliegerbeiträge. Erst neun Jahre später, 1911, gelang dem damaligen Landtagsabgeordneten Franz-Xaver Nessler im Stuttgarter Parlament der Durchbruch, das heißt die Genehmigung zum Bau. Zwei Jahre später, am 30. Januar 1913, war Spatenstich. Die 18 km lange Strecke wurde in drei Baulose aufgeteilt und sollte bis 1915 fertig sein; das vierte Baulos von Reichenbach bis Nusplingen wurde zunächst zurückgestellt und kam schließlich über das Reißbrett nie hinaus! Leider kam der Welten Lauf dazwischen. Ab dem August 1914 war Krieg angesagt und nach dessen Ende 1918 war das Kaiserreich nicht nur am Ende, sondern auch pleite. Und zu alledem wechselte um 1920 herum auch noch die Zuständigkeit: Die vor-



*Diese primitive Dampflok war die einzige Baumaschine. Der Rest war mühsame Handarbeit*

## 75 Jahre Heubergbahn

malige Württembergische Länderbahn ging in der Reichsbahn auf und deren Sitz in Berlin lag verdammt weit weg vom Heuberg! So ging es nur mühsam vorwärts und - ein Unglück kommt selten allein - auch die Natur hielt noch unliebsame Überraschungen bereit. Entlang der Strecke von Denkingen nach Gosheim kam es immer wieder zu Hangrutschungen infolge wasserführender Schichten, die teure Kunstbauten erforderlich machten:

Die Setzebrücke, das Wettbachviadukt und den Autunnel vor Gosheim, der strenggenommen eine Röhre ist. Buchstäblich Millionen wurden vergraben, die sich bis zum heutigen Tag im Volksmund als "Millionloch" gehalten haben und eigentlich "Billionenloch" lauten müssten, denn die astronomischen Rechnungen fielen in die Hyperinflationszeit der Reichsmark Anfang der zwanziger Jahre. Dreiviertels-fertig ging gar nichts mehr und mancheiner hat die "Eisenbahnleiche" damals schon als totgeborenes Kind gewähnt. Am 25. Mai 1928 kam es aber doch noch zur Welt: Die erste Fahrt ging als größtes Fest des Heubergs in die Annalen ein und die noch lebenden Zeitzeugen, damals Schulbuben und -Mädchen, erinnern sich wie wenn es gestern gewesen wäre an diesen Tag: Neben der Freifahrt winkten Wurst und Wecken! Die nachmalige Bahnhofsvorsteherin von Reichenbach, Monika Daltoe, schilderte die Gefühle ihrer ersten Fahrt nach Spaichingen so: Gerichtete Häuser, Blumen an den Fenstern, Straßenlaternen - es war wie eine Einfahrt nach Hollywood... Endlich war der Anschluß geschafft! Die Industrie des Heubergs bekam den entscheidenden Anstoß, denn die Logistik für schweres Gerät und Tonnagen war nun gegeben, Arbeitskräfte konnten ins Tal tagespendeln und auch die Schüler weiterführender Schulen mußten nicht mehr automatisch in ein Internat, was für die Buben in der Regel gleichbedeutend war mit dem Berufsziel Pfarrer - gewollt oder nicht...

Die Statistiken der Fahrgastzahlen belegen die höchsten Werte in den Kriegsjahren, wo die Bahn auch strategische Bedeutung hatte beim Transport von Rüstungsgütern und Soldaten. Kein Wunder deswegen, dass sie auch Ziel von Fliegerangriffen war, die im Oktober 1944 vor dem großen Einschnitt am Bahnhof Denkingen (dort mußten die "Jabos" den Zug erwischen) zwei Tote



Spaichingen Bahnhof: letzte Fahrt 23. September 1966

forderte. Der noch lebende Spaichinger Franz Roos (Jahrgang 1916), damals auf dem Heuberg beschäftigt und täglich mit dem Zügler unterwegs, hat an jenem Morgen seinen Schicksalszug Gott sei Dank verschlafen...

Die Nachkriegsgeschichte der Bahn ist schnell erzählt: Die aufkommende Motorisierung und der Ausbau der Bahnbuslinien grub der Bahn förmlich das Wasser ab. Wer beispielsweise von Denkingen nach Spaichingen zur Arbeit pendelte, tauschte das Zügler mit dem Bahnhof hoch oben über dem Dorf mit der bequemen Bushaltestelle ein paar Meter von der Wohnung ein. So wundert es nicht, dass schon 1954 erstmals Schließungsgedanken aufkamen. Mit ausgedünntem Fahrplan und Schienenbus ging es dennoch weiter, aber im Grunde stetig bergab - im Geleitzug mit der Bahn andernorts und überall. Letztlich war es eine End-

## 75 Jahre Heubergbahn

verbraucher-Entscheidung, die dem Bähnle den Garaus machte - alles andere ist Legende und Verklärung. Der heutige Ministerpräsident und damalige Spaichinger Bürgermeister Erwin Teufel hat es so in Erinnerung: In den Stilllegungsverhandlungen hatten die Bahnvertreter ein leichtes Spiel. Auf die Frage, wer wann die Bahn zuletzt genutzt hat, kam nur betretenes Schweigen. Am 23. September 1966 lief der letzte Zug, dokumentiert in einem Drei-Minuten-Mitschnitt der damaligen "Abendschau" im dritten Fernsehprogramm. Alles, was Rang und Namen hatte, erbot die letzte Referenz, vom Bundestagsabgeordneten Bruno Heck, dem Landtagsabgeordneten Wilhelm Bugge bis hin zum nachmaligen Landrat Volle, seinerzeit noch Stadtamtmann im Rathaus Spaichingen. In Gosheim hielt der "Schmierseifen-Attentäter" (der inzwischen verstorbene Flaschner Paul Hermlle) im Autunnel den Lokomotivführer in Atem, aber das Ende konnte er nicht aufhalten. In der "Krone" in Reichenbach hielt der damalige Landrat Köpf die "Grabrede", den ausgleichenden Ausbau der Landstraßen auf den Heuberg fordernd.

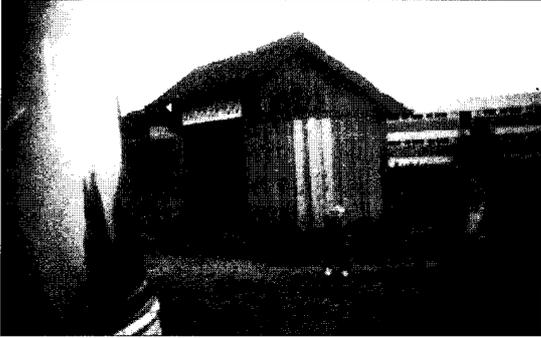
Was ist von der Heubergbahn geblieben? Zum großen "Nachnutzen" gehörte die Ermöglichung der Geradeausführung der B 14 von Spaichingen nach Balgheim, die nach dem Abtrag der "Chinesischen Mauer", also des großschleifigen Walls vom Bahnhof zum Kameralamt das dortige Nadelöhr beseitigte. Und in Gosheim ermöglichte der Trassenverlauf quer durchs Dorf eine der elegantesten Ortsumfahrungen, die man sich für eine Industriegemeinde mit einem hohen Schwerlastverkehrsaufkommen denken kann.

Die Trasse von Spaichingen nach Gosheim wurde - allerdings erst 1982 - "rekultiviert" und zu einem sehr schönen Rad- und Wanderweg umfunktionierte, wenngleich mit einigen Schleifen und Umfahrungen, also nicht ganz originalverlaufsgetreu. Die Haltestelle "Spaichingen - Nord", ein besserer Bretterverschlag, wurde eingeebnet; nur noch ein Gedenkstein erinnert an diesen Aus- und Einstieg, der einstens für die BÜRGER-Frauen und die Pilger auf den Dreifaltigkeitsberg geschaffen worden war.



Spaichingen Bahnhof: letzte Fahrt der Heubergbahn 23. September 1966

## 75 Jahre Heubergbahn



Haltepunkt Spaichingen-Nord der Heubergbahn von Spaichingen nach Reichenbach 1966

Die Bahnhöfe von Denkingen (Parkett-Wanke), Wehingen (Wohnhaus), Harras-Obernheim ("Rumpelkiste") und Reichenbach (Sportheim) wurden einer zivilen Nutzung zugeführt, während der Gosheimer - mit 884 Metern einst der höchstgelegene Bahnhof Württembergs - 1975 der Spitzhacke zum Opfer fiel. Bahnhofstraßen erinnern in den Anliegergemeinden noch heute an den einst-

maligen Schienenanschluß und in Spaichingen gibt es sogar eine Heubergbahnstraße. Sie wissen wo? "Im Loch"!

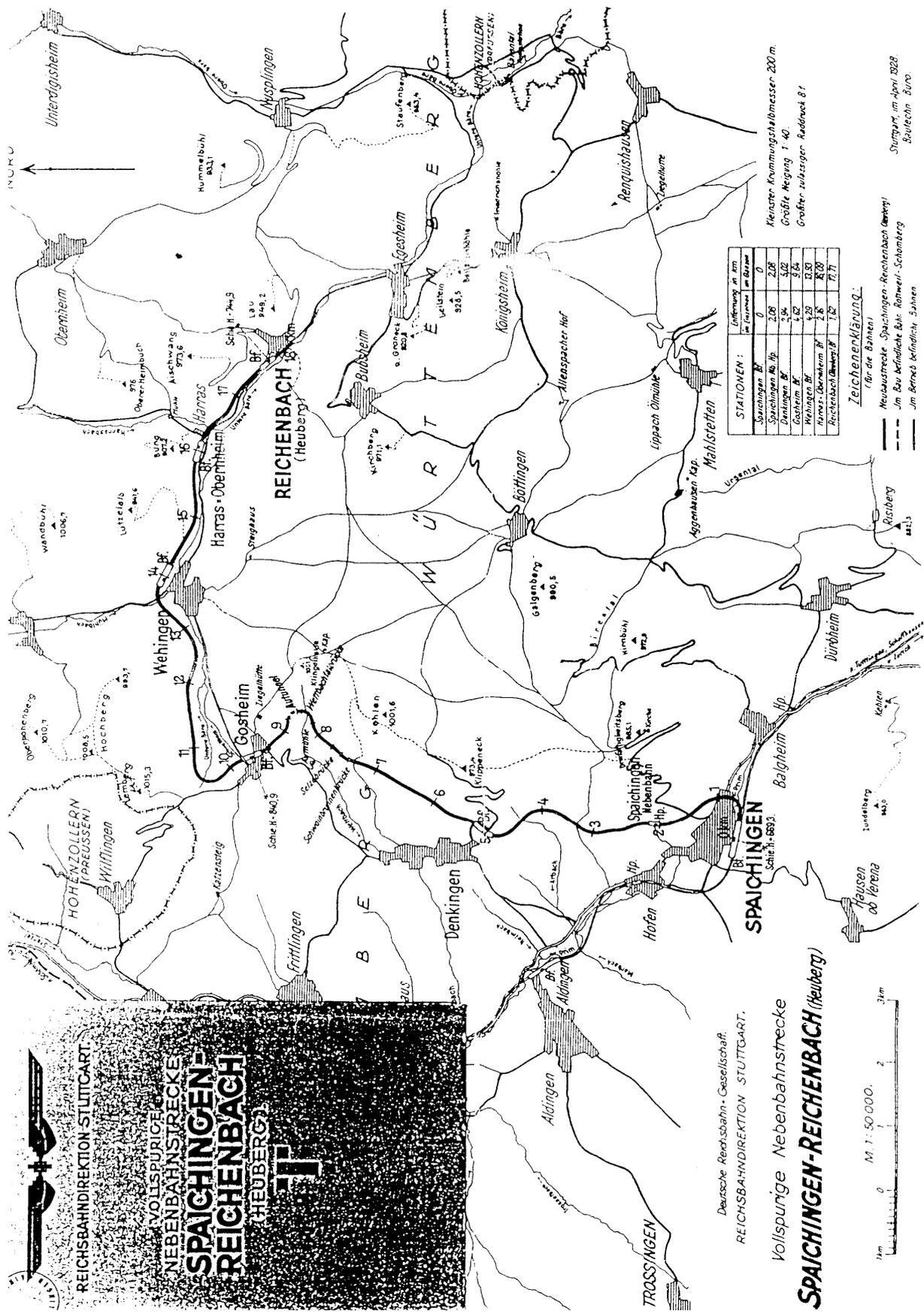
Im Herzen der Zeitzeugengeneration fährt das Bähnle immer noch weiter. Wer als Nachgeborener den Schienensträngen nachfühlen möchte, mache sich auf Schusters Rappen auf den Weg der Trasse, die zu jeder Jahreszeit - rauf wie runterwärts - eine Reise wert ist.

Manfred Brugger

## 2004 Spaichinger Heimatbrief



Letzte Fahrt der Heubergbahn am Bahnübergang an der Dreifaltigkeitsbergstraße in Spaichingen 1966 (wo heute ein "Andreaskreuz" an diese einstige Kreuzung von Schiene und Straße erinnert).




  
**REICHSDIREKTION STUTTGART**  
**VOLLSPURIGE**  
**NEBENBAHNSTRECKE**  
**SPAICHINGEN-REICHENBACH**  
**(HEUBERG)**

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft  
 REICHSDIREKTION STUTTGART.

**Vollspurige Nebenbahnstrecke**  
**SPAICHINGEN-REICHENBACH (Heuberg)**



STATIONEN:

Station	Entfernung in km im Liniennetz	im Betrieb
Spaichingen Hpt	0	0
Spaichingen Ab Hpt	2,08	2,08
Denkingen Hpt	9,94	9,94
Gosheim Hpt	14,22	14,22
Wehingen Hpt	19,29	19,29
Hannas-Obertheim Hpt	23,8	23,8
Reichenbach (Heuberg) Hpt	31,22	31,22

Kleinster Krümmungshalbmesser 200 m.  
 Größte Neigung 1:40.  
 Größter zulässiger Raddruck 8 t.

**Zeichenerklärung:**  
 (für die Bahnen)  
 — Neubaustrecke Spaichingen-Reichenbach (Heuberg)  
 - - - - - Im Bau befindliche Bahn Röhren-Schramberg  
 --- Im Betrieb befindliche Bahnen

Stuttgart, im April 1928.  
 Stadtkom. Büro.