

125 Jahre Honauer Zahnradbahn und Eisenbahn nach Münsingen

Am 1. Oktober jährt sich zum 125. male die Eröffnung der Eisenbahnlinie nach Münsingen in deren Verlauf sich einst die Honauer Zahnradbahn befand. Was im Jahre 1893 eine Sensation, ein ingenieurtechnisches Meisterwerk war, war nur wenige Jahrzehnte später hinderlich, langsam, aufwendig und der Bahnverwaltung zu kostspielig, um die Bahnstrecke samt Zahnradbahn – ein technisches Kleinod – weiter zu betreiben und zu erhalten. Heute, nicht nur heute, sondern bereits seit mindestens zwei Jahrzehnten wären wir froh, gäbe es dieses „altertümliche“ Verkehrsmittel noch, um schnell und sicher nach Reutlingen in die Stadtmitte zu gelangen.

Drehen wir die Ereignisse um 125 Jahre zurück...

Bei der Eröffnungsfahrt am 30. September 1893 waren seinerzeit zahlreiche prominente Gäste, unter anderem der württembergische Ministerpräsident Freiherr Dr. Hermann von Mittnacht und Finanzminister von Riecke zugegen. Mit dem Eröffnungszug, geschoben von einer Zahnrad dampflokomotive der Classe F₂ ging es nach dem Bahnhof Honau mit 100 ‰ Steigung steil bergan auf die Albhochfläche, welche am Traifelberg auf 704,5 m über dem Meeresspiegel, genannt Station Lichtenstein, erreicht wurde.

Auf der Alb, im Bahnhof Lichtenstein, wurde die Lokomotive wieder an die Zugspitze umgespannt und der Zug mit den geladenen Gästen fuhr unter den Klängen der örtlichen Blasmusikkapelle weiter nach Kleinengstingen – Kohlsetten – Offenhausen – Gomadingen – Marbach a.d.Lauter, vorbei am Schloß Grafeneck, nach Münsingen.

In den Orten entlang der Bahn, so eine Auflage des Festkomitees, waren die Häuser der Hauptstraßen zu bekränzen und die Orte zu beflaggen.

In Münsingen wurden die Gäste mit ganz großem Bahnhof empfangen. Die war Stadt festlich geschmückt, Fahnen wurden aufgezogen und die Gäste durchschritten auf den Weg vom Bahnhof zum Marktplatz ein hölzernes, imitiertes Stadttor welches die Inschrift trug:

**Willkommen hier auf unsern Hö'n!
Auch auf der rauhen Alb ist's schön,
und wer dies nicht begreifen kann,
komm' zu uns mit der Zahnradbahn!**

In seiner Eröffnungsrede in Münsingen kündigte Ministerpräsident Dr. von Mittnacht den Weiterbau der Bahn nach Schelklingen und den Anschluß an die Donaubahn an. Mit dem Bahnbau wurde 1899 begonnen und die Strecke am 1. August 1901 ohne große Feierlichkeiten eröffnet. Mit einer Länge von rund 57,8 km waren die Echazbahn und die Strecke über die Albhochfläche hinweg, die längste Nebenbahn der K.W.St.E.

Ab dem 1. Oktober 1893 fuhren fahrplanmäßig die Züge von Reutlingen nach Honau, über die Zahnradbahn nach Münsingen und zurück.

Doch es gab auch Gegner der neuen Bahn. Waren es doch die Fuhrleute, die Halter der Säumpferde, die um ihre Existenz fürchteten. Konnten sie bisher durch die Zusatzbespannung der schweren Fuhrwerke über die Honauer Steige hinauf zum Traifelberg oder hinunter ins Echaztal ihr Auskommen für sich und ihre Familien erwirtschaften. So waren sie nun praktisch überflüssig geworden, weil ein Großteil schweren Lasten mit der neuen Bahn transportiert wurde. Einige Fuhrleute machten aus der Not `ne Tugend und fungierten fortan als Rollfuhrunternehmer der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.) und spedierte die Waren von und zu der neuen Bahn.

Von den Sommerfrischlern wurde die Bahn sehr schnell und rege angenommen und zwar so gut, daß an den Wochenenden mehr Personenzüge die Bahn befuhren als unter der Woche.

Im Winter fuhren Ski-Sonderzüge von Stuttgart Hbf bis zum Bahnhof Lichtenstein und zurück.

Dies blieb bis Anfang / Mitte der 1960er Jahre bestehen.

Auch der Güterverkehr stieg auf stattliche Mengen an. Es wurden beispielsweise der Güterschuppen und die Gütergleise im Bahnhof Pfullingen bereits im Jahre 1894, zwei Jahre nach Eröffnung der Bahn, zum ersten Mal vergrößert und erweitert.

1923 und 1925 wurden jeweils zwei Zahnradampfloks der Baureihe 97⁵, die stärksten deutschen Zahnradloks, in Betrieb genommen. Die neuen Loks wurden von Oberbaurat Eugen Kittel aus Eningen, Baurat Wilhelm Dauner seitens der K.W.St.E. und Oberingenieur Günther von der Maschinenfabrik Eßlingen als Classe H₂ entwickelt, aber aus Mangel an Finanzmitteln erst zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft gebaut und ausgeliefert.

Sie lösten die in die Jahre gekommenen und weit weniger leistungsfähigen Loks der Baureihe 97³ (Classe F₂) ab. Die neuen Lokomotiven bewährten sich von Anfang an sehr gut und zeigten sich als äußerst leistungsfähig.

Nach dem zweiten Weltkrieg lag die Bahn im Machtbereich der französischen Besatzungsmacht und wurde den Südwestdeutschen Eisenbahnen (S.W.D.E.), Eisenbahndirektion Karlsruhe unterstellt.

Die S.W.D.E. planten die Elektrifizierung und Modernisierung der Bahnstrecke von Reutlingen Hbf bis zum Bahnhof Lichtenstein, einschließlich der Zahnradbahn. Ein gewichtiger Grund für diese Pläne waren sicherlich die Existenz des Truppenübungsplatzes in Münsingen, der noch im Jahre 1945 von den Franzosen beschlagnahmt wurde und das hohe Güteraufkommen im Echaztal. Der Truppenübungsplatz Münsingen lag innerhalb der französischen Besatzungszone und ließ sich mit großem Gerät und schweren Lasten nur mit der Bahn, nur über Bahnlinie von Reutlingen – Honau – Engstingen mit dem Nadelöhr >Honauer Zahnradbahn< erreichen.

Die französische Militäradministration ließ durch die S.W.D.E. detaillierte, umsetzungsreife Pläne zur Elektrifizierung ausarbeiten. Die Pläne enthielten neben dem genauen Materialbedarf auch die Beschreibungen der auf Zahnradbetrieb umzubauenden Lokomotiven.

Mit Rückgabe der Bahn aus der Verwaltung der S.W.D.E. an die Deutsche Bundesbahn zum 1. Januar 1953 wurden die ehrgeizigen sogleich Pläne aufgegeben, gerieten in Vergessenheit und verschwanden im Archiv.

Der Deutschen Bundesbahn (BD Stuttgart) war die Steilstrecke, mit dem langsamen, schwerfälligen und aufwendigen Zahnradbetrieb, seit der Übernahme ein Dorn im Auge. Geringe Investitionen und über dreißig Jahre alte, vom Krieg gezeichnete Zahnradlokomotiven, welche den größten Teil des Betriebs bewältigten, trugen mit zum Verfall der Bahn bei. Bereits in den 1950er Jahren unternahm die Bahndirektion den ersten Anlauf zur Aufgabe der Steilstrecke. Doch der geringe „Motorisierungsgrad der Albbevölkerung“ vereitelten die Einstellung der Bahn.

Bei der Maschinenfabrik Eßlingen wurden der Neubau einer Zahnradampflokomotive bzw. ein Nachbau der Baureihe 97⁵ (württ. H₂) angefragt. Doch die Kosten für den Neubau oder dem Nachbau von mindestens vier Lokomotiven erschienen den Verantwortlichen der Bahnverwaltung zu hoch, so daß auch diese Pläne ad Acta gelegt wurden. Von den vier vorhandenen Loks sollten nun drei Maschinen bei der Maschinenfabrik Eßlingen im Rahmen einer Hauptuntersuchung umfangreich überholt und modernisiert werden. Die vierte Lok (97 503) sollte als Ersatzteilspender dienen. Doch schon während des Umbaus von zwei Loks (97 502 + 97 504) waren die bereitgestellten Mittel erschöpft. Die dritte Lok, die 97 501, erhielt deshalb im Jahre 1957 nur eine „normale“ Hauptuntersuchung im Ausbesserungswerk (Aw) Eßlingen und wurde äußerlich, sie erhielt den deutlich vergrößerten Kohlekasten, an die beiden anderen Loks angepaßt.

Die Lokomotiven waren nun längstensfalls bis 1962 (97 502), 1963 (97 504) und 1965 (97 501) betriebsfähig.

Doch schon Ende der 1950er Jahre häuften sich die Schäden, begingt durch den harten Einsatz, an den Loks. Die Bahnverwaltung dachte nun ernsthaft über den Ersatz der Loks nach und es entstanden die Zahnradschienenbusse der Baureihe VT97.9.

Ab dem Fahrplanwechsel am 28. Mai 1962 übernahmen die sechs Schienenbusgarnituren (VT + VS) den gesamten Personenverkehr auf den Bahnlinie Reutlingen Hbf – Schelklingen. 1964/65 kamen noch zwei Motorwagen hinzu. Der Güterverkehr über die Steilstrecke wurde eingestellt. Zuvor wurden die gesamten Bahnanlagen auf der Steilstrecke komplett erneuert und von württembergischem Oberbau auf sogenannten K-Oberbau mit neuen, geschweißten S49-Schienen umgebaut. Die Gleise im Echaztal wurden von 1961-63 erneuert.

Verdanken ist dies dem „geringen Motorisierungsgrad der Albbevölkerung“, wie es damals von offizieller Seite hieß. Doch bereits im Jahre 1966 zogen düstere Wolken über der Zahnradbahn auf. Der sog. „Leberplan“, benannt nach dem damaligen Verkehrsminister Georg Leber (SPD), wurde im Bundestag beschlossen, was zur Folge hatte, daß ab 1967

viele Nebenbahnen wegen (angeblicher) Unwirtschaftlichkeit eingestellt wurden. Am 27. Juli 1969 wurde in Folge des Leberplans der Gesamtbetrieb auf der Strecke von Honau (Württ) nach Kleinengstingen aufgegeben. Ab diesem Tag war die Echazbahn zweigeteilt. Der Talabschnitt von Reutlingen nach Honau behielt weiterhin Personen- und Güterverkehr. Auf dem Reststück von Kleinengstingen nach Schelklingen wurden nur noch Güter- und Militäzüge gefahren. Am 30. Mai 1980 endete der Personenverkehr zwischen Reutlingen und Honau, nachdem schrittweise die Zugverbindungen ausgedünnt und der Verkehr an den Wochenenden eingestellt wurde.

1983 endete der Gesamtverkehr und im Februar und März 1984 wurden die Bahnanlagen von Honau beginnend talwärts beseitigt und rückgebaut.

1999 übernahmen die Erms-Neckar-Bahn AG (Urach) die Bahnlinie von Schelklingen bis Kleinengstingen in Pacht von der Deutschen Bahn AG und heute gibt es Gott sei Dank wieder einen Schüler-, Personen- und Güterverkehr mit modernen Triebwagen auf dem Reststück der Bahn. Durchgehende Züge von und nach Ulm, Güterverkehr und Holzverladung im Bahnhof Oberheutal kennzeichnen den heutigen Betrieb. Eine Ausweitung des Personennahverkehrs bis nach Gammertingen (HzL) ist angedacht und wird im kommenden Jahr Wirklichkeit werden.

Und was geschieht im vom Kraftverkehr gebeutelten Echaztal?

Hier wünschen sich einige einen Alaufstieg durch das enge Tal. Eine Verkehrsverbindung, die noch mehr Verkehr, noch mehr Staub, Lärm und Abgase mit sich bringen wird.

Eine moderne Regional-Stadtbahn könnte hier einen gewaltigen Teil des Verkehrs aufnehmen und die Reisenden bequem, schnell, leise und umweltgerecht von und nach Reutlingen bringen.

Ein Alaufstieg, eine Straße außerhalb des engen und dichtbesiedelten Tales wäre sicherlich sinnvoller und günstiger zu bauen als im porösen, grundwasserführenden Talgrund mit anschließendem Hangviadukt vis-a-vis des Schlosses Lichtenstein.

Zu den Jubiläumsfeierlichkeiten am Bahnhof Honau und auf der Bahnlinie Engstingen – Münsingen laden wir Sie recht herzlich ein. Der Bahnhof ist an beiden Tagen bewirtet und Busse ab Bahnhof Honau (Württ) halten die Anschlüsse an die Züge der Schwäbischen Albahn. Der erste Bus verlässt um 10:55 Uhr den Bahnhof Honau.

Die genauen Abfahrtszeiten entnehmen Sie bitte dem Fahrplan.

Mit dem letzten Bus, Kleinengstingen ab um 18:15 Uhr, können die Fahrgäste bis Honau, Pfullingen und Reutlingen Omnibushof mitfahren.

Der Oldtimerbus der RSV (Reutlinger Stadtverkehrsges.m.b.H) wird von den austragenden Vereinen subventioniert. Die einfache Fahrt kostet von Honau nach Kleinengstingen und umgekehrt jeweils nur € 2,- für Erwachsene und nur € 1,50 für Kinder.

Den Fahrgästen der talfahrenden Bussen bietet Michael Staiger ab Station Lichtenstein eine geführte Wanderung über die ehemalige Zahnradbahnstrecke an. Im Verlauf der kurzen Wanderung (ca. 2.000 m, Dauer rund 60 Minuten) gibt es viele Erklärungen, Wissenswertes und Anekdoten zur Honauer Zahnradbahn.

Jeweils um 19:00 Uhr hält Wolfgang Geisel einen Lichtbildervortrag zum Thema Echazbahn. Der interessante und kurzweilige Vortrag dauert etwa 1 ½ Stunden. (Achtung: begrenzte Teilnehmerzahl)

Die Veranstaltungen rund ums 125 jährige Jubiläum sind eine Gemeinschaftsveranstaltung der Vereine

- Zahnradbahn Honau – Lichtenstein e.V. (Reutlingen)
- Schwäbische Alb-Bahn e.V. (Münsingen)
- Förderverein Bahnhof Honau e.V. (Lichtenstein)

Zum Schluß noch eine Bitte in eigener Sache:

Die Parkplätze am Honauer Bahnhof sind begrenzt. Ebenso ist die Zufahrt über die Elfengrottestraße ab dem Gemeindebauhof und am Ende der Bahnhofstraße in Unterhausen für KFZ gesperrt und muß für die eingesetzten Busse freigehalten werden. Daher bitten wir alle Besucher Ihr Fahrzeug an den Parkplätzen in der Ortsmitte abzustellen und die kurze Strecke zum Bahnhof per Pedes zurückzulegen. In diesem Zusammenhang weisen wir eindringlich auf das

Durchfahr- und Parkverbot zwischen Bahnhofstraße und Elfengrottestraße, beginnend ab dem Ortsende, hin. Deshalb nochmals unsere Bitte: Kommen Sie zu Fuß ans Honemer Bahnhöfle.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch am Honemer Bahnhöfle und auf der Schwäbischen Albbahn.