

lief über Urnau nördlich des Gehrenbergs und mündete bei Überlingen in den gleichnamigen See. Denn gerade so weit hatte sich damals der Gletscher im Bodenseebecken ostwärts zurückgezogen. Nicht lange, dann war das Eis bis über Seefelden hinaus zurückgedrängt. Hier trat in den bis zu dieser Ortschaft ostwärts verlängerten Bodensee ein jüngeres südlicheres Urstromtal, das ihm die Wasser der Urargen über Taldorf, Teuringen, Markdorf südlich des Gehrenbergs zuführte. In ähnlicher Weise können wir das Zurückweichen des Eispfropfens nach Südosten und das Nachdrängen des Wassers von Westen her auch fürderhin Stück für Stück verfolgen. Endlich bei einer Spiegelhöhe von 410 Meter, 15 Meter über der heutigen, war das ganze jetzige Bodenseebecken mit Ausnahme eines kleinen Stücks zwischen Lindau und Bregenz eisfrei geworden. Ja wir wissen, daß der Bodensee nach weiterem Rückgang des Gletschers bei einer Spiegelhöhe von etwa 400 Meter noch viel südlicher, über Vandans, ja über Chur hinaus, reichte.

Das ist das Werden des Sees und seiner Landschaft.

Seit dem ersten Emportauchen der Alpeninsel aus dem Meere haben hier in Millionen von Jahren die verschiedensten geologischen Kräfte der Erde ihr reiches Werk getan. Darob dies Wunder an Schönheit, so recht zu unserer Freude geschaffen. Der Bodensee selbst, der erst nach dem letzten Rückzug des Würm- gletschers aus unserem Gebiet, also vor wenigen Zehnjahrtausenden, endgültig von seinem Becken Besitz ergriff, ist in geologischem Sinn so jung als wäre er vom heutigen Tag. Seither ist er nach obigem durch die Ablagerungen des Rheins schon stark verkleinert worden. In schwächerem Maße beteiligen sich auch die anderen Zuflüsse an seiner Zuschüttung. Das wird bei natürlicher Entwicklung so weitergehen und schließlich wird er von dem hereingeschleppten Kies, Sand und Schlamm völlig zugefüllt und damit verschwunden sein. Bis dahin werden aber, auch ohne Gegenwirkung des Menschen, mindestens 100 000 Jahre vergehen, geologisch gesehen ebenfalls eine kurze Zeit. Näheres über diese Vorgänge habe ich schon in Heft 4, 1951 dieser Zeitschrift berichtet.

## Täglich rollen Millionenwerte

Rangierbahnhof Kornwestheim in moderner Auswirkung

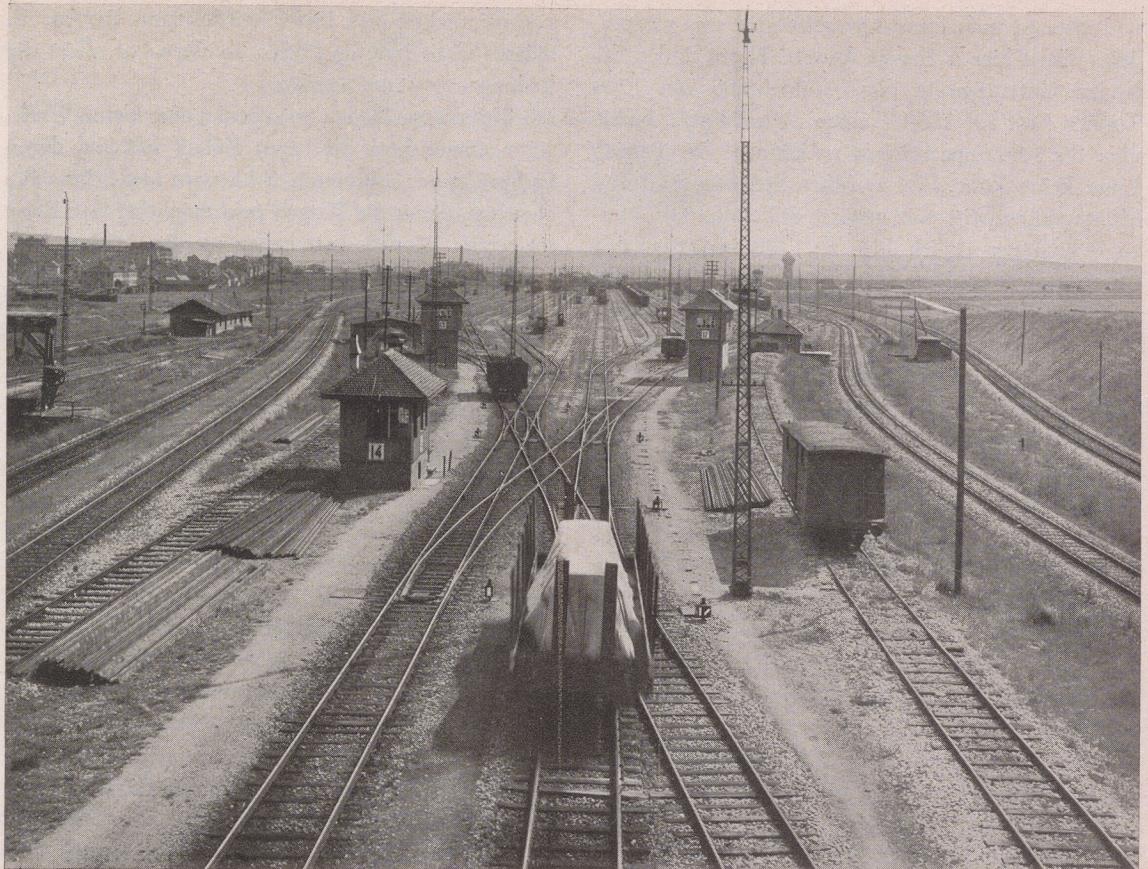
Von Ottmar Hess

Fruchtbar ist das Land und schwer die Erde, die im Herzen des Schwabenlandes zwischen Ludwigsburg, Zuffenhausen und Korntal liegt. Im Herbst wogen reifende Felder im wehenden Wind und hoch beladene Gefährte mit Zuckerrüben rollen den nächsten Verladestationen zu. Uralte Tradition wird zur Unterlage moderner Verkehrsgestaltung auf dem Weg vom Rhein zur Donau und in diesem Brennpunkt, inmitten glücklicher Landschaft, liegt Kornwestheim.

Einst eine kleine Station an der Hauptbahn, wo täglich einige hundert, später vielleicht tausend Berufstätige aus- oder einstiegen, hat sie sich seit Eröffnung des Stuttgarter Nahverkehrs grundlegend gewandelt. Dabei gibt es rundum noch genug ländliche Motive,

auch als Kornwestheim zur Stadt erhoben wurde. Zu Ende des Ersten Weltkriegs war der zentral gelegene Rangierbahnhof nahezu fertig geworden, die Planierraupen verschwanden, die Berge von Schotter waren verteilt und blitzblanke Schienenstränge durchzogen eine riesige Fläche. Am 26. Juni 1918 wurde die damals mächtigste Bahnstation (nach Mannheim) eröffnet. Dabei wissen die wenigsten, welche Millionenwerte Stunde um Stunde über den Ablaufrücken von Kornwestheim rollen, Werte, die Tausende von arbeitsamen Menschen hervorgebracht haben, um sie Hunderttausenden dienstbar zu machen. Und doch atmet Kornwestheim nicht den Geruch der Eisenbahn aus.

Etwas Liebliches liegt in der weiten Landschaft ver-



Der Ablaufrücken des Rangierbahnhofs Kornwestheim

Bildarchiv Heß

borgen, etwas schwäbisch Anheimelndes, denn neben dem glühheißen Schotter zwischen den Schienen jubilierten Lerchen im Blauhimmel. Einen Steinwurf daneben Kornblumen und roter Mohn, reifende Kartoffelfelder und rollende Wagen. Eine geglückte und dabei ungewollte Synthese von Natur und Technik kann nur im Schwabenland existieren, wo Technik und Landschaft von altersher befreundet sind. Nun war Kornwestheim aufgewacht. Seit bald vierzig Jahren werfen die hohen Bogenlampen ihren Schein bis zur Landeshauptstadt und durch das Dunkel glühen Weichenlaternen, als gelte es, den rollenden Rädern den Weg durch die Nacht zu weisen. Gleis liegt neben Gleis, Schwelle an Schwelle. Die Anlage wurde zum zweitgrößten Rangierbahnhof des Südens, denn Untertürkheim und Söflingen war längst der Rang abgelaufen. In Mannheim sprach man von Kornwestheim, ebenso in Karlsruhe, Saarbrücken,

Frankfurt oder München und Ulm. Kornwestheim war zu einem Begriff der Eisenbahner geworden. Das Gesamtgelände ist über 3,5 Kilometer lang, rund 500 Meter breit, auf ihm liegen 130 Kilometer Gleise verteilt, 18 Stellwerke bedienen etwa 600 Weicheneinheiten. Den Hauptanteil am Verkehrsaufkommen wird der Laie wohl kaum sichtzen, denn er fällt in die Nachtzeit, wo die langen Güterzüge aus dem Ruhrgebiet, vom Schwarzwald oder aus Bayern eintreffen. Seit der Elektrifizierung sind hier etwa 107 Dampf- und 36 elektrische Lokomotiven beheimatet und 8 Rangierloks versehen den Verschiebedienst. Der Lokschuppen enthält alle modernen Einrichtungen an Schlosserei, Schmiede usw. Große Öl- und Fettlager sind angegliedert und gen Süden versorgt ein Wasserturm mit Entkalkungsanlage den Betrieb. Neben der Drehscheibe liegen die „Kohlenställe“. Tausend Rädchen greifen ineinander

und alles ist aufs feinste ausgeklügelt, was menschlicher Geist hier aufbauen konnte. Hier werden die langen Güterzüge in Nord-Südrichtung von 1500 Tonnen Last auf 1300 Tonnen „erleichtert“, um sie über die Albrampe bringen zu können. Der Betrieb kennt keine Ruhe. Erst zwischen Sonntagabend und Montagmittag tritt eine gewisse Stille ein. 88 Güterzüge kommen täglich hier an, 100 verlassen den Bahnhof, während etwa 32 Züge nur durchlaufen, meist mit Leerwagen für das Ruhrgebiet.

Der Leser mag fragen, was ihm mit dieser technischen Schilderung gedient ist, denn er kennt noch nicht das Geheimnis eines modernen Rangierbahnhofs und die kleinsten Dinge vollziehen sich meist in der Stille. Die Seele des Ganzen liegt nämlich in einer kleinen „Bude“ auf dem Scheitelpunkt des Ablaufrückens, vor dem selbst die längsten Züge zum Halten kommen. Hier beginnt das Geheimnisvolle. Nach Prüfung der Begleitpapiere trennt ein Beamter die eingelaufenen Wagen. Wie Brüder sind sie bisher miteinander gerollt, am Rücken von Kornwestheim schlägt die Trennungsstunde und nun beginnen die Heinzelmännchen ihr Spiel, dem Kinder und Erwachsene von der eisernen Straßenbrücke aus stundenlang zusehen können, denn es ist nimmermüde und wiederholt sich in stets neuen Variationen.

Weit hinten an den ersten Häusern von Ludwigsburg verfängt sich der Rauch einer Rangierlok im Laub der Kastanien. Die dunkle Signalscheibe zeigt jetzt einen senkrechten weißen Strich und langsam setzen sich die Wagen in Bewegung. Neben dem Gleis steht ein Beamter zur Überwachung der Fahrzeuge, während ein zweiter sich in der kleinen Bude befindet. Dort ist die Gleismeldeapparatur untergebracht, welche durch einfachen Tastendruck den Stellwerken die Richtungsgleise angibt, in welche die Wagen abrollen sollen. Schon rollt das erste Fahrzeug bergab. Gleis 24 Mannheim! Rasch folgt das nächste: Gleis 19 München, Gleis 26 Karlsruhe! Und folgsam rollen die Wagen in die entsprechenden Gleise, wo sie sich zu neuen fahrbereiten Zügen ansammeln. In weiterem Abstand sind Gleisbremsen eingebaut, falls ein Fahrzeug sich zu dicht dem vorausgehenden nähern und aufprallen würde. Es ist nämlich keine kleine Kunst, die Wagen rechtzeitig abzufangen und ihre Geschwindigkeit so zu regeln, daß sie nur in Schritt-

geschwindigkeit auf ihren Vordermann treffen. Es müssen nicht nur die Puffer, sondern vor allem die Ladungen geschont werden.

Für Unterwegsschäden ist nebenan eine kleine Werkstatt eingerichtet, die regen Zulauf hat und deren Fachkräfte aus Schreinern, Schlossern und Schmieden bestehen, damit die Wagen rasch möglichst ihre Reise fortsetzen können. Inzwischen werden in den Aufstellgleisen neue Fernzüge gebildet, welche den Bahnhof nach Osten verlassen. Aber auch in der Gegenrichtung treffen die Züge pausenlos ein, welche volle Bierwagen vom Bayerischen, Langholz vom Schwarzwald, Kalkschotter von der Alb bringen. Neuerdings verfügen die Rangierloks über Sprechfunk und ab und zu hört man das Echo eines Lautsprechers über das stille Land.

Wagen aller Gattungen laufen über Kornwestheim, vom Rheinland und von der Saar, von München, vom Arlberg und Bodensee. Ein Bremer Wagen bringt Bananen, ein Rheinländer hat mächtige Stahlkonstruktionen geladen, ein Augsburger nimmt leere Bierfässer in seine Heimat mit. Auf Plattformwagen unterbricht heller Schotter das Grau des Betriebs, Schnittholz atmet noch den Harzduft der Wälder, Kesselwagen erzählen von Benzin und Dieselöl. Auch „Ausländer“ kommen zahlreich über Kornwestheim, nicht nur die EUROP-Wagen, welche bereits eine kontinentale Heimat haben, sondern Österreicher, Jugoslawen, Schweizer, Holländer, Franzosen, ja mitunter auch Ungarn und Rumänen, kurz: wo die Eisenbahn Normalspur besitzt. Kornwestheim ist längst international geworden und das zu Recht.

Dabei ist es kein seelenloser Betrieb, denn rote Geranienstücke leuchten von den nahen Häusern und weiße Wäsche flattert im Wind und Kinder rufen sich Kosenamen zu, die auch nur bei uns zuhause sind. Und doch ist Kornwestheim ein Zeugnis schwäbischer Tatkraft und Arbeitsfreude geblieben. Im letzten Krieg traf ich eine schwere Güterzuglok in Polen mit der Aufschrift „Kornwestheim“, die hierher verschlagen worden war, und sofort stand mir die Heimat wieder nahe. Weil aber noch keinem Rangierbahnhof bisher ein Lob gesungen wurde, möge es diesmal der Fall sein, und jeder Eisenbahner ist sich bewußt, daß unser schwäbisches Kornwestheim dieses Loblied wirklich verdient hat.