

Mit uirer Bah' von Eise
Do ischt es nex, Freund Paul!
Ma goht in g'wohnter Weise
Per pedes oder Gaul.
Koi Renta wirft die Bah',
Des woiß bald jederma;
Warum? Weil Thäles-Leut
Am Laufe hent a Freud.
Bedenket's voar, ihr Thälesleut,
Dui Bah' brächt maier Leid als Freud;
Stets sitze blieb mer beim Bierkrug,
Bis fahre thät dear letzte Zug.
Drum nemet Abstand von der Bah',
so lang a jeder laufa ka,
Gang er ins Thäle hoim bei Zeit,
denn's Laufe ruht auf Sparsamkeit!

Mit dieser gereimten Ablehnung meldet sich im August 1889 ein Nürtinger Kaufmann zu den ersten Eisenbahnplänen ins Neuffener Tal zu Wort. Bereits ein halbes Jahr vorher hatte ein Bürger aus Neuffen, der anvisierten Endstation der Bahn, seiner noch vehementeren Kritik Ausdruck verliehen: *Nehmlich wir Neuffener überhaupt wollen keine Dampfstraßenbahn. Das wollen nur so ein Par Zeitungsschreiber, wo so Luftschnapper in Neuffen möchten und so ein Par Wirte und Becken. An das denkt keiner, daß uns unsere Stier*

scheu werden im Heuet und in der Ernt, wenn so ein Dampfisenbahnstraßenwagen daher kommt.

Ganz wie in Justinus Kerners Gedicht *Im Eisenbahnhofo* – «Hört ihr den Pfiff den wilden, grellen, / Es schnaubt, es rüstet sich das Tier ...» – formuliert sich hier die Angst vor der «neuen Zeit», die einer noch vorwiegend landwirtschaftlich geprägten Welt allerhand Gefahren mit sich bringe. Knapp zehn Jahre später, an der Wende zum 20. Jahrhundert, ist von einer solch grundlegenden Ablehnung einer «Tälesbahn» nichts mehr zu spüren. Im Gegenteil: Groß sind jetzt die Befürchtungen, dass man im Steinachtal ohne den Bau der Bahn von der wirtschaftlichen Entwicklung, ja sogar vom Fortschritt abgeschnitten werde. Zielgerichtet machen sich die Anliegergemeinden Nürtingen, Frickenhausen, Linsenhofen und Neuffen an die Planung und den Bau der knapp neun Kilometer langen Eisenbahnstrecke ins Steinachtal, deren hundertjähriges Bestehen wir in diesem Jahr feiern können und auch Anlass für diesen Beitrag ist.

Planung und Bau der Bahn

Am 6. Februar 1898 wird von den erwähnten Gemeinden in Frickenhausen ein Eisenbahnkomitee ins Leben gerufen, das, bestehend aus den Schult-



Zug der Tälesbahn kurz nach der Eröffnung am Bahnhof Neuffen.

Sogenannte
Kramper, die für die
Unterhaltung der
Strecke sorgten. Mit
ähnlich einfachen
Werkzeugen war der
Bau der Tälesbahn
1899/1900 erfolgt.



heißten und Vertretern der bürgerlichen Kollegien (Gemeinderat und Bürgerausschuss), fürderhin als entscheidendes Gremium die Pläne zum Bahnbau vorantreibt. Dieses Komitee schließt noch am selben Tag mit der Berliner Firma Arthur Koppel einen Vertrag ab. Danach erklärt sich das Unternehmen bereit, die Vorarbeiten zum Bau einer Schmalspurbahn von Nürtingen nach Neuffen auf eigene Kosten durchzuführen, verbunden mit der Absicht, *nach näherer Vereinbarung mit den beteiligten Gemeinden und sofort nach erhaltener staatlicher Konzession den Bahnbau auszuführen*. Im Juni 1899 gehen alle württembergischen Eisenbahnprojekte der Firma Koppel an die am 13. Mai 1899 in Stuttgart gegründete Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) über. Direktor der WEG wird Alfred Köhler, der noch als Bevollmächtigter der Firma Koppel die zähen Verhandlungen mit den Staatsbehörden um die Konzessionierung der Bahn geführt hat.

Kurz vor halb zwei Uhr am Mittwoch, dem 28. Juni 1899, geht in Nürtingen die lang erhoffte Nachricht ein: *Thälesbahn ist konzessioniert*. Nach dem oft mühsamen Erwerb der notwendigen Grundstücke steht nun der Verwirklichung des Normalspur-Bahnprojekts ins Neuffener Tal nichts mehr im Weg: Mitte September 1899 beginnen die Arbeiten an der Strecke. Als Subunternehmer wird der offensichtlich auf Bahnbau spezialisierte römische Unternehmer Romano Vercesi, *domizilirt in Stuttgart*, beauftragt, der mit einem hohen Anteil italienischer Arbeiter die Arbeiten von den Erdbewegungen über den Bau der Brücken und Durchlässe bis zur Herstellung des Oberbaus der Bahn durchführen soll. Hier tauchen zum ersten Mal Namen italienischer

Arbeiter wie Turco, Visioli, Maurizi oder Sfida auf, die sich bis heute im Täle gehalten haben.

In Neuffen wird Anfang Dezember 1899 die Ausführung des Bahnhofsgebäudes vergeben, im Januar 1900 beginnt die Verlegung der Gleise, von Nürtingen aus mit Hilfe eines Bau- bzw. Arbeitszuges vorangetrieben, nachdem die verbreiterten Brücken der Staatseisenbahn mit den zusätzlichen Gleisen fertiggestellt sind. Am 25. Mai 1900 erfolgt die Brückenprobe, und am Tag darauf wird die fertiggestellte Strecke von den Staatsbehörden abgenommen. Die Baukosten betragen einschließlich der Grunderwerbskosten 750 000 Mark, weitere 200 000 Mark müssen für die Betriebsmittel aufgewendet werden. Gegenüber dem Kostenvoranschlag bedeutet dies Mehrausgaben von einem runden Drittel. Die Mehrausgaben von 240 000 Mark werden bemerkenswerter Weise zum großen Teil von der Unternehmerseite getragen. Trotzdem bleibt die Tälesbahn von den Gesamtkosten her die billigste Strecke, die von der WEG gebaut wird. Die Kosten je Streckenkilometer mit 70 700 Mark werden nur von der Schmalspurstrecke Amstetten–Laichingen unterboten. Das sind die guten Ausgangsbedingungen für einen rentablen Betrieb dieser letzten ohne direkte Staatssubvention errichteten privaten Nebenbahnstrecke.

Eröffnungsfeier, Betriebsaufnahme und Königsbesuch

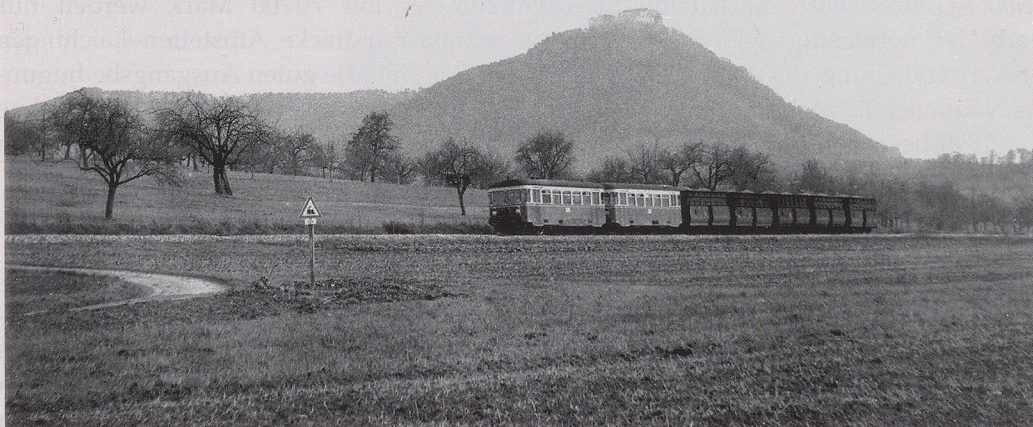
Der 31. Mai 1900 steht ganz im Zeichen der offiziellen Feierlichkeiten zur Inbetriebnahme der Tälesbahn. Der dampflokbespannte Festzug mit sieben Wagen befährt die Strecke von Nürtingen nach

Neuffen, wo mit Musik, Reden und Umtrunk der Festtag begangen wird. Leichte Wehmut begleitet das Ende der Postkutschenzeit, *ist es doch der älteren Generation, als ob von ihrem eigenen Selbst etwas auf Nimmerwiedersehen verschwinde. Doch vorwärts! Ist die Losung der voranschreitenden Zeit!* Wie aus dem Aufruf des zeitgenössischen Berichterstatters wird auch aus den überlieferten Festreden deutlich, dass mit der neuen Bahn vor allem wirtschaftliche Erwartungen verknüpft sind. Man möchte die *Abgeschlossenheit des Neuffener Tals überwinden*, hofft auf verstärkten Fremdenverkehr, die Ansiedlung von weiteren Gewerbebetrieben und den besseren Absatz eigener Produkte wie Kirschen oder Wein.

Bereits an den Pfingsttagen, dem Wochenende nach der Bahneröffnung, zeigt sich, dass die Hoffnungen auf *einen vervielfachten Touristenzuzug in unser durch seine Naturschönheiten berühmtes Thälchen* nicht enttäuscht werden. Zahlreiche Extra-Züge kommen zum Einsatz, um die fast 2000 Personen nach Neuffen zu befördern, von wo aus sie ihre Wanderungen auf den Hohenneuffen, den Beurener Fels oder hinüber ins Lenninger oder Ermstal antreten können. Naherholung ist das neue Zauberwort auch für breitere Schichten, und so setzt sich der Besuch in Neuffen an den folgenden Wochenenden in ungeahnten Dimensionen fort. Nicht zuletzt gefördert durch zahlreiche zeitgenössische Beschreibungen der Naturschönheiten im Neuffener Tal, in denen von den malerisch gruppierten Alpbergen, gar vom Vorgeschmack einer Hochgebirgslandschaft die Rede ist. Es scheint fast, als habe man zur touristischen Entdeckung der Natur des Neuffener Tals der modernen Technik in Gestalt der Tälesbahn bedurft, um wirklich «erfahren» zu werden.

Einen unmittelbaren Eindruck von den Auswirkungen der «Touristenströme» vermittelt uns ein Brief der Neuffener Ochsenwirtin an ihre Schwester vom 8. Juni 1900: *... seit beinah' 5 Wochen kommen wir gar nimmer zu uns selber, man könnte gerade Tag und Nacht fortmachen, und wenn es mit der Bahn so fortgeht, wie es angefangen hat, wäre es schon recht, denn seitdem haben wir jeden Tag viele Fremde. Letzten Mittwoch wurden wir auch morgens 10 Uhr mit einem großen Verein mit Musik aus Stuttgart überfallen, welche zwar nur vespernten, aber so gieng's den ganzen Tag fort, und über Pfingsten gieng es ganz toll zu, wir wurden zwar immer ordentlich fertig, aber es hieß bei dieser Hitze mehr als geschafft, wir haben in diesen 2 Tagen allein mehr als 1000 M(ark) eingenommen.*

Ein besonderes Erlebnis bringt den Bewohnern des Steinachtals der 7. Juli 1900. König Wilhelm II. nebst Gattin statten der Bahn ihren Besuch ab. Böllersalven und Glockenläuten künden von der Ankunft des königlichen Paares in der Oberamtsstadt Nürtingen, bevor sie mit den Honoratioren den Salonwagen ins Neuffener Tal besteigen. Stippvisiten mit der Übergabe von Blumenbuketts an die Königin unterbrechen die Fahrt nach Neuffen nur kurz. Den Ablauf in Neuffen schildert die Ochsenwirtin, wieder in einem Brief an die offenbar recht eisenbahn-interessierte Schwester in Karlsruhe: *Indem Du anfragst, wie es mit unserer Eisenbahn gehe, kann ich Dir nur mittheilen, daß wir seither immer sehr vieles zu tun hatten und wie Du ja scheint's von der lieben Mutter erfahren hast, waren ja vor 14 Tagen Ihre Majestäten, der König und die Königin, auch hier, wo uns die Restauration im Bahnhof von der Eisenbahngesellschaft übertragen wurde, weil Ihre Majestäten nicht ins Städtchen kamen, sondern nur auf dem Bahnhof einen*



Unterhalb des Hohenneuffen ein typischer Kalksteinzug auf seiner Fahrt ins Zementwerk nach Nürtingen.

Imbiß einnahmen, bestehend aus kalten Platten mit Ital. Salat und Champagner (und Kirschen). Es waren 18 Personen an der Tafel und hatten im ganzen nur eine Stunde Aufenthalt, wo aber Ihre Maj. die sämtlichen versammelten Vereine, Schulen u.s.w. zuerst begrüßten. Nun kannst Dir denken, daß zum Vesper nur 1/4 Stunde übrig blieb, wir brauchten aber geschwind 17 Fl. Champ. a 6 M(ark) und machte die Rechnung über 130 M aus, wir mußten aber vorher fest schaffen, bis alles in Ordnung war. Nach dem erwähnt kurzen Aufenthalt tritt das königliche Paar mit Gefolgschaft die Rückreise nach Bebenhausen an.

Der Güterverkehr, vor allem für das Nürtinger Zementwerk

Nachhaltiger für die Entwicklung der Tälesbahn war die Aufnahme der Steintransporte für das Nürtinger Zementwerk im Laufe des Jahres 1901. Damit gewann die Tälesbahn für fast 75 Jahre einen Großkunden, der das wirtschaftliche Überleben der Nebenbahn maßgeblich sicherte. Der neue Steinbruch am Neuffener Hörnle war bereits Ende dieses Jahres durch eine Seilbahn mit dem Bahnhof der Stadt verbunden worden. Von dort brachten die Wagen der Tälesbahn das Kalkgestein, den wichtigsten Rohstoff für die Herstellung von Zement, zur Weiterverarbeitung nach Nürtingen. Jahrzehntlang war das Bild des Neuffener Tales geprägt von den Güterzügen des dampfenden Täleszugs, voll beladen mit ihrer Fracht für das Nürtinger Portland-Zementwerk, das seinerseits einen grauen Schleier über die Stadt am Neckar legte.

Wie bei Nebenbahnen allgemein üblich, wurden auch auf der Tälesbahn die Güterwagen mit den planmäßigen Personenzügen befördert. Diese auch als GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) bezeichneten Züge hatten oft deutlich längere Fahrzeiten, die immer wieder heftig beklagt wurden. Im Jahre 1927 erreichten die Klagen einen Höhepunkt – die Einwohnerschaft von Neuffen ist außerordentlich erregt – und Forderungen nach einem modernen Triebwagen und der Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr wurden immer lauter. Doch gelang es der WEG mit dem Hinweis auf die hohen Kosten und Unwirtschaftlichkeit auch in den folgenden Jahren immer wieder, diese Forderungen abzuwehren.

Ein weiterer Konflikt, diesmal zwischen Bahnbetreiber und Zementwerk, hatte sich bereits einige Jahre vorher abgespielt. 1921/22 war bei den Verantwortlichen des Zementwerks der Plan aufgetaucht, man könne die Steintransporte über eine direkte Drahtseilbahnverbindung zwischen dem Neuffener

BADEN-
WÜRTTEMBERG

Historische Karten sind Zeitdokumente

Entdecken
Sie Ihre
Heimat
und
stöbern
Sie in der
Historie!



Ausführliche Infos im Produktverzeichnis
kostenlos beim:



<http://www.lv-bw.de>

Landesvermessungsamt
Baden-Württemberg
Büchenstraße 54
70174 Stuttgart
Tel.: 0711/123-2831



Au schwätze will g'lernt sei!

Das Handwörterbuch, das in keinem schwäbischen Haushalt fehlen darf – in der neuen, erweiterten Auflage!

„(...) g'hutzlet und butzlet voll von habhafter schwäbischer Sprachkost. Und wenn's beim Schwätzen hin und wieder deutlich knärfelt vor Eigensinn und Charakter, dann ist's nur recht. Mit Süßholz ist das Schwäbisch nicht gerade durchsetzt. Aber grad deshalb ist's so nahrhaft.“
Stuttgarter Nachrichten

„Eine Fundgrube (...). Heiligs Blechle, es wäre doch jammerschade, wenn Schwäbisch, diese Sprache der Nähe, der Vertrautheit und auch des Mutterwitzes aus dem Bestand unseres gesprochenen Wortschatzes verschwände ...“
Schwäbische Zeitung



Schwäbisches Handwörterbuch
bearbeitet von
Hermann Fischer und
Hermann Taigel
3., erweiterte Auflage
1999. 687 Seiten;
ISBN 3-16-147063-X
gebunden DM 68,-

Erhältlich in jeder
guten Buchhandlung

Steinbruch und dem Nürtinger Werk in eigener Regie abwickeln – die Tälesbahn sollte von den Steintransporten ganz ausgeschlossen werden. Zwei Gründe wurden von den Vertretern des Zementwerks dabei ins Feld geführt: Zum einen die deutlich gestiegenen Frachtkosten, und zum anderen die Kapazitätsengpässe beim Bahntransport, die bei einer geplanten Erweiterung des Zementwerks noch zunehmen würden.

Die Vorarbeiten für den Seilbahnbau liefen denn zunächst auch planmäßig. Die betroffenen Gemeinden gaben ihre Einwilligung zur Vermessung der Trasse, und die Verträge mit den Grundstückseigentümern wurden abgeschlossen. Doch der Gemeinderat von Neuffen stoppte das Vorhaben: Das Baugesuch wurde mit zwölf gegen zwei Stimmen abgelehnt. Die WEG hatte der Stadt Neuffen deutlich gemacht, dass die Einnahmen aus den Steintransporten für die Tälesbahn wirtschaftlich unverzichtbar seien. Der Reingewinn von 31037 Mark im Jahre 1920 käme durch die 72841 Mark aus den Steintransporten zustande, das Defizit könnte nur durch eine Einschränkung des Zugangebots oder durch permanente Zuschüsse der Gemeinden ausgeglichen werden. Obwohl das Zementwerk zunächst durch härtere Maßnahmen, wie z. B. Entlassung der aus Neuffen stammenden Arbeiter, seine Pläne durchsetzen wollte, fand man schließlich einen Konsens, der aber eine starke Ermäßigung der Frachtsätze vonseiten der Tälesbahn bedeutete: bei bis zu 25000 Tonnen im Jahr um 4/11, bei 25000 bis 30000 Tonnen um 5/11 und darüber um 5,5/11, das hieß für die Steintransporte des Zementwerks 50% Ermäßigung auf die normalen Frachtsätze!

Zu den anderen Gütern, die von Anfang an mit der Bahn transportiert wurden, gehörten natürlich Brennstoffe, das heißt vor allem Kohle. Auf einer besonderen Entladeanlage am Neuffener Bahnhof wurden die Kohlen gewogen, in Säcke verpackt und direkt auf Fahrzeuge zum Weitertransport an die Kunden verladen. Landwirtschaftliche Erzeugnisse stellten einen wichtigen Teil der aus dem Täle versandten Produkte dar. Von den Anfangsjahren bis weit in die Nachkriegszeit wurden regelmäßig größere Mengen Kirschen, aber auch Ochsenmaulsalat und Branntweinprodukte wie «Kirsch» oder «Boonekamp» per Bahn verschickt. Auch der Stückgutversand spielte von Beginn an eine wichtige Rolle. Bereits vor 1910 mussten Laderampe und Güterschuppen in Frickenhausen und Neuffen erweitert werden.

Noch Anfang der 1950er-Jahre war es selbstverständlich, dass viele Dinge des täglichen Lebens mit dem Zug ins Täle kamen. Der Eisenbahner Alfred



Mit dem «Sofazügler» der Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen ist die Dampflok ins «Täle» zurückgekehrt, hier die Lok 11 im Sommer 1978.

Wild erinnert sich: *Da hat jeden Morgen am Bahnhof der Schreibwarenhändler Stümpfle seine Zeitungen und seine Zeitschriften abgeholt, der Apotheker ist gekommen und hat die erwartete Arznei in Empfang genommen. Die Maler waren schon morgens da: «Ich hab' gestern Tapeten bestellt, die müssen doch heute Morgen kommen.» Da ist praktisch alles mit dem Zug gekommen, auch die Lebensmittel. Besonders zur Weihnachtszeit sorgen die Neuffener Strickwarenfabriken für ein enormes Aufkommen an Sendungen, die als Expressgut in die ganze Republik gingen. Die Zusammenarbeit mit der Bundesbahn, die nachts von Albstadt her ganze Expresszugzüge mit Kurswagen fahren ließ, funktionierte reibungslos: Das Expressgut von den Strickwarenfabriken in Neuffen ist abends etwa um acht Uhr abgegeben worden und war am anderen Morgen bei den Empfängern in Köln, Düsseldorf oder Hamburg, so berichtet unser Gewährsmann.*

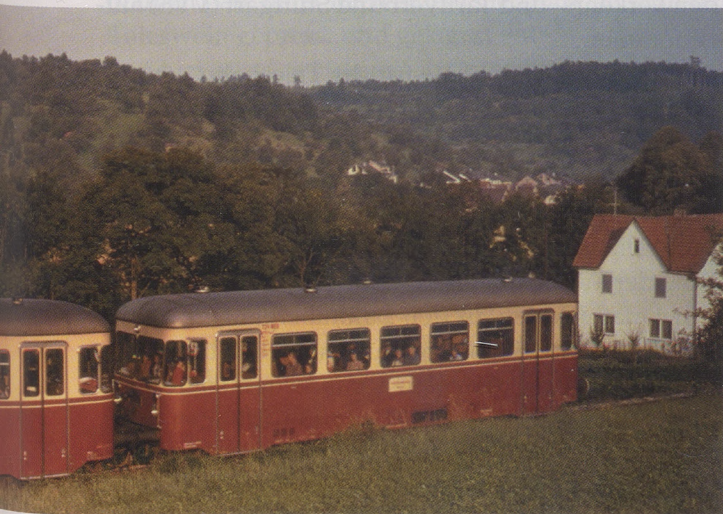
Mit der Dampflok durch wechselhafte Zeiten

Mit den beiden Tenderloks Agnes und Alice, benannt nach den Töchtern des ersten WEG-Direktors Köhler, hatte die Tälesbahn ihren Betrieb aufgenommen. An den Werktagen verkehrten fünf Zugpaare zwischen Nürtingen und Neuffen, sonn- und feiertags sieben. Die Fahrzeit betrug bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h in beiden Richtungen 25 Minuten. Nach stetigem Aufschwung bedeutete der Ausbruch des Ersten

Weltkriegs auch für die Tälesbahn einen wichtigen Einschnitt. Im August 1914 dienten dem Personenverkehr nur mehr zwei Zugpaare, der Güterverkehr wurde für drei Wochen ganz eingestellt. Die seit 1916 stark ansteigende Zahl an Fahrgästen, 1915 – 137 000, 1917 – 250 000 Personen, wurden mit dann wieder vier Zugpaaren bewältigt.

Die Personenbeförderung, die bis 1922 auf einen Höchststand von 328 000 Fahrgästen gestiegen war, erlebte in der Hochinflation einen zweiten Einbruch. Mit Einführung der Rentenmark im November 1923 trat schließlich wieder eine Stabilisierung ein, und im darauf folgenden Jahr konnte die WEG wieder in die Verstärkung des Oberbaus und neue Betriebsmittel investieren. Im Zeichen der weltweiten Wirtschaftskrise halbierten sich im Jahr 1930 die beförderten Güter auf 51 000 Tonnen, drei Jahr später waren es mit 150 000 Personen gleichfalls nur mehr halb so viele Fahrgäste, die gegenüber dem Stand von 1929 die Tälesbahn benützten. Dennoch geriet die Bahn auch in diesen schwierigen Jahren nicht in die roten Zahlen, auch wenn der Überschuss im Jahr 1932 nur mehr 2500 Mark betrug.

Zahlreiche Sonderzüge brachten ab Mitte der 1930er-Jahre Ausflügler und Urlauber nach Neuffen, das mit der «zweitgrößten Burgruine Deutschlands» für sich warb. Unter den Gästen waren auch zahlreiche Urlauber aus Nord- und Mitteldeutschland, deren Aufenthalt von der NS-Gemeinschaft «Kraft durch Freude» organisiert wurde. Wie im Ersten Weltkrieg musste auch im Zweiten Weltkrieg der Zugbetrieb stark eingeschränkt werden, obwohl die Fahrgastzahlen von 183 000 im Jahr 1938 auf 439 000 im Jahr 1943 stiegen. Mindestens bis 1942 wurden weiterhin Tausende von Ausflüglern, vornehmlich an den Oster- und Pfingsttagen, ins Täle befördert.



Mit Fahrzeugen wie dem VT 23 und 24, hier im August 1978 bei Linsenhofen, hat die Tälesbahn fast 50 Jahre Personen und Güter transportiert.

Im Unterschied zu den anderen Bahnen der WEG konnte die Tälesbahn den Krieg ohne Schäden überstehen, und bereits seit dem 7. Juni 1945 verkehrten wieder zwei Zugpaare auf der Strecke. Die Jahre nach dem Krieg brachten einen beispiellosen Ansturm an Fahrgästen. 1948, im Jahr der Währungsreform, waren es mehr als fünfmal so viele Personen wie vor Kriegsbeginn: knapp über eine Million. Von 1946 bis 1948 verkehrten allerdings auch direkte Dampfzüge von Neuffen über Nürtingen und Wendlingen nach Kirchheim u.T. Der Lokomotivführer Alfred Wild, 50 Jahre bei der WEG tätig gewesen, erinnert sich an die Dampflokzeit, die wenig mit Eisenbahnromantik und viel mit Knochenarbeit zu tun hatte: *Wir sind mit zwei Dampflokomotiven gefahren; eine Lok ist morgens um 6 Uhr raus und nachts um 1 Uhr zurück in den Schuppen gekommen, die andere Lok, die den ersten Zug um 4.55 Uhr zog, musste schon frühmorgens gegen halb fünf fertig sein. Das hieß für den Heizer Dienstbeginn 3 Uhr. Eine Schicht für den Lokführer ging von morgens halb sechs Uhr bis halb zwei und die andere von nachmittags halb zwei bis nachts um halb zwei – wenn man Glück hatte. Offiziell um eins, denn da hat man nachts noch einen Güterzug ins Zementwerk gefahren. Und dann – man hat ja immer die «besten» Kohlen gekauft, da waren mehr Steine drin und anderes Zeug – ist man eine halbe Stunde in Linsenhofen gestanden und hat Dampf gemacht, damit man die letzten drei Kilometer nach Neuffen vollends heimgekommen ist.*

Und bis in der Sommerhitze die Lok becohlt war! Beim Kohlefassen hat der Heizer die Kohle dreimal in die Hand genommen: vom Boden auf die Pritsche, von der Pritsche in den Kohlekasten, und dann hat er sie endlich ins Feuer hineingeschmissen. Und von den Fahrgästen hat man sich auch manches Gebruddel anhören müssen, wegen des Rauchs, wegen Ruß oder Gezuckel, oder es war zu kalt oder zu heiß.

Vom Dieseltriebwagen zum Regio-Shuttle

Jubel an der Tälesbahn. Endlich, endlich ist er da, waren die begeisterten Kommentare, als im April 1953 ein nagelneuer Dieseltriebwagen unter großer Beteiligung der Bevölkerung seine Jungfernfahrt absolvierte. Lange hatte es gebraucht, bis die Forderung nach «Teilhabe am Fortschritt» für die Fahrgäste im Täle Wirklichkeit geworden war.

Als fünf Jahre später ein zweiter, gebrauchter Triebwagen, der T 11, Baujahr 1928, von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft in Betrieb genommen wurde, waren die Tage der Dampfzüge gezählt. Eine Zeit lang als Ersatzlokomotiven abgestellt, wurden die beiden letzten Dampflok der



Eine neue Ära auf der Tälesbahn: Seit Januar 2000 verkehrt der Regio-Shuttle auf der Strecke Nürtingen-Neuffen. Blick auf den Ortskern von Linsenhofen.

Tälesbahn 1963 verschrottet – eine Ära hatte damit ihr Ende gefunden.

Seit 1959, nachdem die Tälesbahn neue, stärkere Schienen und teilweise einen neuen Gleisunterbau erhalten hatte, konnten die Triebwagen ihre Geschwindigkeit von 40 km/h auf 50 km/h erhöhen. In dieser Zeit wurde von den Fahrschulern der Name «Dschungelexpress» geprägt, denn der kombinierte Personen-Güter-Verkehr wurde selbstverständlich auch mit den neuen Zugfahrzeugen beibehalten. Noch Generationen von Schülern sahen die Einmaligkeit der kombinierten Züge der Tälesbahn mit ihren spartanischen Holzwaggons ohne Polsterung und Heizung mit diesem Ausdruck treffend charakterisiert. Auch heute erinnern sich ehemalige Fahr Schüler noch gerne an diese herzliche, wenn auch manchmal rauhe Zeit auf der Bahn, an das Kartenspielen oder das morgendliche Hausaufgaben-Abschreiben, das auf den schaukelnden Wagen keine geringe Kunst verlangte.

Bis zum Januar 2000 blieben die teilweise ein halbes Jahrhundert und älteren Dieseltriebwagen im Einsatz, wenn auch am Ende in einem beinahe erbarmungswürdigen Zustand. Der Bahnbetrieb selbst

hatte durch den seit 1984 verwirklichten Einmannbetrieb eine wesentliche Rationalisierung erfahren. Fahrkarten an Automaten und Lichtzeitanlagen, ferngesteuert über Induktionsschleifen, gehörten zu den weiteren Modernisierungsmaßnahmen. 1993 wurde die WEG mit der Tälesbahn schließlich voll in den Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) aufgenommen.

Das Jahr 1997 brachte für die Tälesbahn «grünes Licht», wie die Zeitungen im Dezember meldeten. Am 19. Dezember des Jahres wurde in Esslingen von der WEG, vom Landkreis Esslingen und vom kommunalen Zweckverband «Fahr mit» der Vertrag unterzeichnet, der eine grundlegende Modernisierung der Tälesbahn bis zum Jahr 2000 vorsah. Sicherungsmaßnahmen an den Bahnübergängen, behindertengerechte Bahnsteige und natürlich besonders die Anschaffung der neuen Fahrzeuge sollten mit damals vorgesehenen mehr als 18 Millionen Mark finanziert werden. Und tatsächlich nahm die durchgreifendste Modernisierungsmaßnahme in der hundertjährigen Geschichte der Tälesbahn zu Beginn des Jubiläumjahres erste sichtbare Gestalt an: Am 11. Januar 2000 wurden die drei Triebwagen vom

Typ Regio-Shuttle im Gesamtwert von 7,8 Millionen Mark in Neuffen feierlich in Betrieb genommen. Mit einer größeren Zahl an Fahrten, der auf 80 km/h erhöhten Höchstgeschwindigkeit und einem auf die Bahn abgestimmten Bussystem harren im Moment noch einige wichtige Pläne ihrer baldigen Verwirklichung.

Einmal Neuffen und retour

Besteigt man heute in Nürtingen die nagelneuen Regio-Shuttles der Tälesbahn, so sind die fauchenden und pfeifenden Dampflokomotiven ebenso wie die scheppernden und klappernden Dieseltriebwagen nur mehr romantische Erinnerung an vergangene Tage. Ins Reich der Vergangenheit gehören auch die rustikalen Holzbänke, die noch bis vor kurzem eine Nagelprobe für das Sitzfleisch bedeutet haben; gepolsterte, ergonomisch geformte Doppelsitze sind an ihre Stelle getreten. Ohne Ruckeln, stetig schneller werdend setzt sich der Shuttle in Bewegung; man wird auf die erste Brücke getragen, gleitet den Hochdamm entlang hinaus bis zum Wellblechhäuschen der ersten Haltestelle, wo sich Schüler zum Kampf um die besten Plätze bereits in Stellung gebracht haben.

Weiter geht die Fahrt vorbei an Fabrikanlagen und Tennisplätzen, bevor das Tal breiter wird und grüne Wiesen sich zwischen Bahndamm und Wald schieben. Bald gleitet die Bahn in den Frickenhäuser Bahnhof ein, nachdem sie den nie abreißenden Verkehr auf der Straße zwischen Neuffen und Nürtingen für wenige Sekunden zum Stillstand gebracht hat. Schon der nächste Halt gibt einen Hinweis auf ein wichtiges Aushängeschild für das ganze Neuffener Tal. Die Kelterstraße, die der Haltestelle ihren Namen gab, heißt nach einem Gebäude, in dem der Täleswein gepresst und gelagert wurde. Schaut man von hier aus den Hang nach Osten hinauf, sieht man über dem dort gelegenen Neubaugebiet noch ein paar Weinberge, den Rest von mehr als 20 Hektar, die noch Mitte des 19. Jahrhunderts mit Reben bestockt waren.

Nach etwa zwei Kilometer Fahrt durch Ackerland und Wiesen heißt die nächste Station Linsenhofen. Diese Ortschaft war bis 1975 mit ungefähr 1500 Einwohnern die kleinste selbstständige Gemeinde im «Täle». Wie sehr das Dorfleben in Linsenhofen in früherer Zeit mit dem Weinbau verbunden war, lässt sich unschwer am Ortswappen erkennen. Darauf sind in silbernem Schild zwei rot gekleidete Männer zu sehen, die an einer Stange über beiden Schultern eine fast mannsgroße grüne Traube tragen. Auf drei Hektar warmen Bodens in geschützter Lage wurden

und werden verschiedene Rebsorten angebaut, für die das treffende Sprichwort geprägt wurde:

Z' Laisahofa uffem Sand

Wachst der Best' im Oberland.

Für manchen mag die Fahrt mit dem Tälesbähnle hier zu Ende sein, denn links ab führt eine Straße hinüber ins benachbarte Beuren, das gleich zwei Attraktionen zu bieten hat: Zum einen gibt es dort seit 1977 ein Thermalbad mit vielen Möglichkeiten, sich Erholung für Leib und Seele zu verschaffen, zum anderen steht in einer Talsenke an Beurens Ortsrand das Freilichtmuseum mit seinen alten Wohngebäuden, Scheunen, Ställen und allem, was sonst noch zu einem typischen schwäbischen Dorf gehörte.

Doch weiter geht die Fahrt der Bahn Richtung Neuffen. Kaum hat man die Station Linsenhofen verlassen, richtet sich der Blick hinauf zum Hohenneuffen. Der imposante Anblick der einst so stolzen Festung und heute teilrestaurierten Burgruine begleitet den Reisenden, bis er an der Endstation ankommt. Hier in Neuffen, der mit 19 Hektar Anbaufläche größten Weinbaugemeinde im Tal und Standort der Weingärtnergenossenschaft Hohenneuffen-Teck, ist der ideale Ausgangspunkt für eine Wanderung hinauf zur Burg, durch Heidelandschaft, weite Obstwiesen und sonnige Rebhänge mit immer neuen Perspektiven auf den Albtrauf und seine steilen Felsstürze, bevor sich Blicke in die Tiefe dunkler Waldschluchten auftun. Oben ist es laut Volksmund «einen Kittel kälter», dafür gibt es aber eine modern geführte Wirtschaft und eine wunderbare Aussicht.

Zurück im schönen historischen Stadtkern von Neuffen lohnt sich der Besuch im Deutschen Ordensmuseum oder im Stadtmuseum, das sich im denkmalgeschützten Melchior-Jäger-Haus befindet. Zur Rückfahrt beim Neuffener Bahnhof angekommen, der mit seinen gekreuzten Giebeln, mit Erkern und Türmchen verziert, seinen ursprünglichen Charakter bewahrt hat, befindet man sich am Sitz der Betriebsleitung der Tälesbahn. Sie hat hier vor Ort und zusammen mit der gesamten Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft bzw. Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft seit hundert Jahren mit Geschick, Sparsamkeit und viel Improvisationskunst die Tälesbahn manchmal auch durch unebenes Gelände gesteuert. Heute kann sie zuversichtlich den Blick nach vorne richten, denn die Nebenbahn ist gesichert und mit ihren neuen Fahrzeugen und einer bald modernisierten Strecke für die Zukunft gerüstet.

LITERATUR

Nach Neuffen alles einsteigen. 100 Jahre Tälesbahngeschichte(n). Veröffentlichungen des Stadtarchivs Nürtingen Band 2. Nürtingen/Frickenhäuser 2000. ISBN 3-928812-21-1.