

1982 - Einweihung des neuen Eisenbahnviaduktes



Blick von der Blankensteinstrasse (2007)



Blick von der Landsknechtstrasse (2007)



Der neue Eisenbahnviadukt überspannt mit seinen 5 Pfeilern das Feuerbachtal

Die hauptsächlich von Güterzügen befahrene Eisenbahnstrecke von Stuttgart-Untertürkheim nach Kornwestheim überquert bei Stuttgart-Zazenhausen in rund 30 m Höhe das Feuerbachtal. Der in den Jahren 1894 bis 1896 erstellte und 1902 bis 1904 zweigleisig ausgebaute, alte Eisenbahnviadukt musste aus Altersgründen erneuert werden.

Die neue Brücke hat eine Länge von 264 m und der höchste Punkt liegt mit 34 m über dem Feuerbach sowie mit 28,5 m über der Blankensteinstrasse. Der Abstand zwischen den Pfeilern beträgt 44 m und die Brücke steigt in Richtung Kornwestheim um 2,50 m (9,541‰) an. Baubeginn war im Mai 1980 und Fertigstellung im Juni 1982.

Brückenhocketse 14. Juni 1982



Montag, 14. Juni 1982 ab 16 Uhr unter der Brücke

Brückenbelastung am Sonntag, 13. Juni 1982

1. Zug: Kornwestheim - Cannstatt 14.6.82 um 17.08 Uhr

1. Zug: Cannstatt - Kornwestheim 28.6.82 um 17.00 Uhr

Blick von der neuen Brücke auf Zazenhausen



Blankensteinstrasse Richtung Ortsmitte



Unterdorf Zazenhausen am Feuerbach



Taläckerstrasse Richtung Zuffenhausen



Blankensteinstrasse, rechts die noch unbebauten Hohlgrabenäcker



Blankensteinstrasse, im Hintergrund Kleingartenanlage "Rotweg" Zuffenhausen-Rot



Neubaugebiet Hohlgrabenäcker und "Reibedanz"

Stand: 04.2007

Rückblick auf den alten Viadukt



Der alte Eisenbahnviadukt, eine dreifeldrige stählerne Fachwerkbrücke mit getrennten Überbauten und unmittelbarer Schienenlagerung. Die Brückenlänge betrug 206 m mit 68,8 m Abstand zwischen den Pfeilern. Erstellt wurde der Viadukt in den Jahren 1894 bis 1896 und wurde 1902 bis 1904 zweigleisig ausgebaut.



Das "Schusterbähnle" der DB im September 1978 auf dem Weg nach Kornwestheim

Als "Schusterbahn" wird die 11,5 km lange Güterumgebungsbahn Kornwestheim–Stuttgart-Untertürkheim bezeichnet. Sie dient als Umgebungsbahn in erster Linie dem Güterverkehr zur Umfahrung des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Die Schusterbahn verdankt ihren Namen den Salamanderschuhwerken in Kornwestheim. Die Personenzüge fuhren hauptsächlich für die Mitarbeiter der Bahn zwischen Untertürkheim und Kornwestheim.



Blick von Zazenhausen Unterdorf auf den alten Viadukt , 1977

Die **Gesellschaft zur Erhaltung von Schienenfahrzeugen (GES)** mit Sitz in Stuttgart zählt zu den besonders aktiven Vereinigungen von Eisenbahnfreunden. Aus Anlaß eines Streckenjubiläums oder eines lokalen Festes dampfte sie 1976 ab Mai mit ihrem Museumszug, bespannt mit den beiden Lokomotiven Nr. 11 und 16, annähernd an jedem Wochenende auf einer anderen interessanten Bahnlinie in Württemberg. Gefahren wurde auf für die GES schon traditionellen Nichtbundeseigenen Strecken - wie der Strohgebühnen Korntal - Weißach - aber es konnten auch dank des Entgegenkommens der BD Stuttgart 1976 nochmals - und leider wohl letztmals - verstärkt DBStrecken benutzt werden, so daß der Dampfzug sowohl auf verträumten Nebenbahnen als auch auf elektrifizierten Hauptstrecken zu beobachten war.

Einige der Höhepunkte des Programms: die Fahrten auf der landschaftlich besonders reizvollen als auch steilen Strecke von Schorndorf in den Schwäbischen Wald nach Welzheim, weiterhin die Dampfzüge anläßlich der Streckeneröffnung vor 80 Jahren auf der Umfahrungsbahn des Stuttgarter Hauptbahnhofs von Stuttgart-Untertürkheim nach Kornwestheim über die zwei großen Viadukte bei Zazenhausen und Bad Cannstatt, wobei der letztere, der König-Wilhelm-Viadukt über das Neckartal mit einer Länge von 661 m zu den längsten Brücken Deutschlands zählt.

Weitere Leckerbissen für den Eisenbahnfreund boten sich, als sich die Maschinen die Steilrampe der Bahn von Künzelsau nach Forchtenberg hinaufkämpften sowie am Rande der Schwäbischen Alb in Kirchheim (Teck), wo die beiden GES-Lokomotiven bei der Ausfahrt aus dem neuerbauten Bahnhof nebeneinander unter Volldampf eine grandiose Wettfahrt auf den parallel verlaufenden Nebenbahnen ausfochten - ein

sehenswertes, faszinierendes Schauspiel.

Die Lokomotiven der GES (Bauart Dh2t) stammen beide von der Hohenzollerischen Landesbahn (HzL oder HLB). Lok 11 wurde 1911 in der Maschinenfabrik Esslingen als Fabriknummer 3630 für die HzL gebaut, die sie 1935 zur Erhöhung der Leistung von Naßdampf in Heißdampf umbaute. 1969 kam sie zur GES. Sie soll 1977 eine neue Hauptuntersuchung bekommen.

Lok 16 wurde 1928 bei der AEG in Berlin als Fabriknummer 4230 für die Kreis Oldenburger Eisenbahn (KOE) gebaut. Sie wurde dort als KOE 11 eingereiht. Nach der Verstaatlichung dieser Bahn im Jahre 1941 wurde sie von der DR als 92 442 bezeichnet und 1949 an die HzL verkauft, die sie als ihre letzte Dampflokomotive 1971 an die GES abgab.

Vom Wagenpark, der größtenteils ebenfalls von der HzL stammt, einige Hersteller mit Baujahr:

Waggonfabrik Rastatt 1908, Grünberg (Schlesien) 1900, Theilmann 1901, Beuchelt 1898. Zwei Wagen wurden in Restaurationswagen umgebaut, so daß eine Reise im historischen Dampfzug der GES bei einem Glase Württemberger Weines und einer heißen Bahnwurst ein gemütliches Vergnügen darstellt.

*Ulrich Gunzenhäuser
eisenbahn magazin 3/1977*

Stand: 06.2007