



Im Mai 1971 auf der Ostalb: Der Triebwagen T 37 mit einem Anhänger auf der Fahrt von Aalen nach Neresheim. Hinter Aalen beschreibt die Härtsfeldbahn im Pflaumbachtal mit nur 80 Metern den engsten Radius dieser Bahnstrecke.

Jürgen Ranger 100 Jahre Härtsfeldbahn – Spursuche und museale Reaktivierung

Sie galt als eine der spektakulärsten Bahnlinien in Deutschland und als Prototyp der schwäbischen Eisenbahn: die Härtsfeldbahn. Von Aalen aus überwand sie die Ostalb wie eine Gebirgsbahn. In vielen Kurven ging es bergauf. Atemberaubend war die Fahrt über das 25 Meter hohe Viadukt und durch den fast 100 Meter langen Wallenhau-Tunnel. Auf der Höhe angekommen ging die Fahrt durch ausgedehnte Wälder, vorbei an Wacholderheiden und kargen Getreidefeldern. Der Betriebsmittelpunkt – die «Centralstation» – lag in Neresheim, unmittelbar am Fuße des Ulrichsbergs, auf dem sich das weltweit bekannte barocke Benediktiner-Kloster befindet. Von hier aus folgte die Härtsfeldbahn dem idyllischen Egautal und erreichte nach insgesamt 55,5 Kilometern ihren Endpunkt Dillingen in Bayern. 1972 wurde die Bahn eingestellt. Dieses Jahr wäre sie hundert Jahre alt geworden.

*Die Geschichte der Härtsfeldbahn –
auf Schmalspur von Aalen nach Dillingen/Donau*

Am 30. Oktober 1901 wurde die Härtsfeldbahn zwischen Aalen und Ballmertshofen feierlich eröffnet, und schon wenige Tage später, am 9. November

1901, verkehrte der erste Sonderzug: Der Schwäbische Albverein fuhr anlässlich seiner Jahreshauptversammlung von Aalen nach Ebnat und zurück. Am 4. April 1906 erfolgt die Verlängerung des Bahnles ins Bayerische bis Dillingen/Donau. Die meter-spurige Privatbahn wurde von der Wüna – der Württembergischen Nebenbahnen AG – betrieben. Sie diente hauptsächlich dem Güterverkehr: Vor allem Holz, Getreide, Kalk und Düngemittel sicherten der Bahn ein karges Einkommen. Der werktägliche Personenverkehr blieb stets bescheiden. Aber an Sonn- und Feiertagen war die «Härtsfeld-Schättere» aufgrund der von ihr durchfahrenen reizvollen Landschaft als Ausflugsbahn sehr beliebt.

Die Ereignisse der Weltgeschichte meinten es nicht gerade gut mit der Härtsfeldbahn. Die hoffnungsvollen Erwartungen konnte sie nur teilweise erfüllen. Immerhin wurde die Abwanderung der jungen arbeitsfähigen Bevölkerung gestoppt, und sogar ein leichtes Ansteigen der Bevölkerungszahlen entlang der Strecke kann im Lauf der Jahre diagnostiziert werden. Nach einigen Jahren des Aufschwungs brachte der Erste Weltkrieg Betriebs-einschränkungen. Mehrere Eisenbahner und eine Lokomotive kehrten nicht von den Kriegsschauplät-

zen zurück. Danach verschlang die galoppierende Inflation sämtliche Rücklagen. 1932 durchlebte die Bahn ihre erste Krise, doch dank einschneidender Maßnahmen konnte die Stilllegung gerade noch verhindert werden. 1945 verursachten mehrere Fliegerangriffe große Schäden, und auch der Hamsterverkehr in den Jahren 1946/1947 setzte dem notdürftig hergerichteten Fahrzeugmaterial sehr zu.

Nach der Währungsreform stand die Bahn durch den aufkommenden Lkw-Verkehr 1953 vor dem Aus. Aber es kam anders: Der Stuttgarter Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Pirath machte die Härtsfeldbahn zum Modellfall für seine Studien zur Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße in ländlichen Gebieten. Seine Erkenntnisse führten dazu, dass die Härtsfeldbahn bis 1956 durchgreifend modernisiert und fortan mit Dieseltriebwagen betrieben wurde. Die Wirtschaftswunderzeit hielt damit auch hier Einzug.

Zwei Ereignisse läuteten den Niedergang ein: die Abstellung der letzten Dampfloks 1963 und der Zusammenstoß der zwei stärksten Triebwagen 1964. Jahr für Jahr kam es nun zu Verkehrseinschränkungen, bis die Härtsfeldbahn schließlich Ende 1972 stillgelegt wurde. Noch ein paar Mal fuhren vollbesetzte Züge auf das Härtsfeld. Dann rückten die Abbautrupps an. Bis Anfang 1977 wurden die noch brauchbaren Fahrzeuge verkauft, die restlichen Fahrzeuge verschrottet und die Bahnanlagen abgebaut.

Die Härtsfeld-Museumsbahn sammelt Fahrzeuge und baut die Teilstrecke Neresheim–Dischingen wieder auf

So ganz aus den Köpfen der Bevölkerung ist die Härtsfeldbahn nie verschwunden. Bereits 1982 gab es erste Ansätze zu einer teilweisen Reaktivierung. 1985 wurde der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. mit dem Ziel gegründet, die Erinnerung an die Härtsfeldbahn aufrechtzuerhalten. Durch die ausschließliche Konzentration auf diese eine Bahn wurde ein bislang in Deutschland noch nicht beschrittenes ganzheitliches Museums-Eisenbahn-Konzept umgesetzt: Eine Dauerausstellung berichtet über die Geschichte der Bahn, die Fahrzeugsammlung soll einen Querschnitt durch die Fahrzeuge der Härtsfeldbahn zeigen und auf einer wiederaufzubauenden Strecke sollen die Museumsbesucher die Möglichkeit haben, das Reisen von einst selbst zu «erfahren».

Als Vereins-Domizil wählte man die ehemalige Centralstation der Härtsfeldbahn in Neresheim. Ein Jahr später öffnete im ehemaligen Neresheimer Bahnhofsgebäude das Härtsfeldbahn-Museum seine



Bahnhof Neresheim, überragt von der Abtei auf dem Ullrichsberg. Die Lok 12 steht unter Dampf und lockt Neugierige an.

Türen. Anhand von Originalteilen, Modellen und Fotografien bekommen die Besucher einen guten Überblick über das, was die Härtsfeldbahn einmal war.

In den folgenden Jahren entstand auf dem Gelände der ehemaligen Centralstation eine Gleisanlage mit einer beachtlichen Fahrzeugsammlung. Die Konzentration auf die ehemalige Härtsfeldbahn bringt es mit sich, dass mancher «Schrotthaufen» einen hohen Stellenwert besitzt. Im Lauf der Jahre ist hier ein Querschnitt durch den Fahrzeugpark der Härtsfeldbahn – von der Dampfloks bis hin zum Rollbock – zusammengetragen und teilweise schon restauriert worden. Das älteste der 22 historischen Fahrzeuge ist ein restaurierter Personenwagen aus dem Jahr 1888. Das jüngste Fahrzeug mit Baujahr 1960 ist der ehemalige Härtsfeldbahn-Triebwagen T 37. Altersdurchschnitt der Fahrzeuge: 93 Jahre!

1992 konnte mit dem ehemaligen Härtsfeldbahn-Triebwagen T 33 das erste betriebsfähige Triebfahrzeug vorgestellt werden. Zwei Jahre später folgt die kleine Königin der Härtsfeld-Museumsbahn: die Dampflokomotive Nr. 12. Derzeit wird an drei Personenwagen und dem Triebwagen T 37 gearbeitet. Ein offener und ein gedeckter Güterwagen sowie zwei Rollböcke sind bereits betriebsfähig. Zwei weitere Güterwagen sowie die Dampflokomotive Nr. 11 wurden rollfähig aufgearbeitet.

Ein außergewöhnliches Vorhaben ist der Wiederaufbau der acht Kilometer langen Teilstrecke Neresheim–Dischingen. Seit 1996 wird an dem drei Kilometer langen Abschnitt Neresheim–Sägmühle gearbeitet. Die Arbeiten sind gut vorangeschritten. Auf den ersten 700 Metern musste der Bahndamm neu hergestellt werden. Danach konnte der noch vorhandene Damm genutzt werden. Als sehr kostspielig erwies sich die Kreuzung mit der Landstraße Neresheim–Dischingen, fordert doch die Bahnaufsicht hier die Errichtung eines modernen, durch Induktionsschleifen gesicherten Bahnübergangs mit Halbschranken und Ampelanlage. Etwa auf halber Strecke wurde der Haltepunkt Sägmühle errichtet. Von hier aus erreicht man nach wenigen Metern das Naturschutzgebiet Zwing, eine für die Schwäbische Alb typische Wacholderheide. Als nächste Hürde stand die Renovierung einer noch vorhandenen Stahlbrücke über die Egau an. Danach durchquert die Bahn das idyllische Landschafts- und Natur-

schutzgebiet Härtsfeldwerke. Ende April 2000 erreichte der Schienenstrang das vorläufige Streckenende bei der Sägmühle.

Ihre Fortsetzung fanden die Gleisbauarbeiten im Bahnhof Neresheim. In dem dort noch vorhandenen Lokschuppen wurde im Frühjahr 2001 die Ende der Siebzigerjahre zugeschüttete Untersuchungsgrube reaktiviert. Im Mai wurden mit einer Richt- und Stopfmaschine sowie einer Planiermaschine die Gleise ausgerichtet und der Schotter verdichtet. Nacharbeiten an der Gleisanlage, die Errichtung der Bahnsteige Steinmühle und Sägmühle sowie die Montage der Schranken am Bahnübergang sollen bis zum Herbst abgeschlossen sein.

Das Ziel, die Eröffnungsfahrt hundert Jahre später nochmals durchzuführen und damit im Herbst dieses Jahres den Museumsbetrieb vorläufig aufzunehmen, ist ein sehr ehrgeiziges Vorhaben, denn die Bahnaufsicht stellt sehr hohe Anforderungen an das Bähnle. Schließlich arbeiten alle Mitglieder ehrenamtlich in ihrer Freizeit. Für finanzielle Unterstützung sind die Härtsfeld-Museumsbahner sehr dankbar. Im Rahmen einer Gleisbausteinaktion konnten bis Anfang März 2731 der 3000 Meter langen Strecke finanziert werden. Die letzten Meter Gleis können zum Meterpreis von 50 DM «gekauft» werden. Die Spender erhalten dafür eine Urkunde, die über die Lage des Gleismeters Auskunft gibt. Kontoverbindung: Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Konto 110 015 301 bei Kreissparkasse Ostalb, Aalen, BLZ 614 500 50.



Voller Stolz auf ihre Arbeit: Gleisbauer nach Vollendung des letzten Jochs.



Spursuche: Am Güterbahnhof Aalen finden sich noch einige kümmerliche Reste der Härtsfeldbahn.

Ab 2002 soll es einen regelmäßigen Museumsbahn-Fahrbetrieb geben. Jeweils am ersten Sonntag eines Monats und an einigen Feiertagen zwischen Mai und Oktober werden dann wieder Züge über das Härtsfeld verkehren. Zum Einsatz kommen ein Dampfzug aus der Zeit der Jahrhundertwende oder ein Triebwagenzug aus den Fünfzigerjahren.

*Auf den Spuren der Härtsfeldbahn –
Von Viadukten, eingeebneten Dämmen und Bahnhöfen*

Nicht nur in Neresheim findet man noch Spuren der Härtsfeldbahn. Den Abbautrups, die zwischen 1973 und 1976 die Härtsfeldbahn verschwinden ließen, muss zwar gute Arbeit bescheinigt werden. Doch wer heute gezielt sucht, wird noch einige Reste der Bahn finden. So ganz nebenbei lernt man die faszinierende Landschaft des Härtsfelds kennen. Die Zeit allerdings eilt, Jahr für Jahr verschwindet wieder ein Stück der alten Bahn.

Die Suche beginnt man am besten am DB-Bahnhof Aalen, dessen Umfeld derzeit völlig umgestaltet wird. Durch eine düstere Unterführung gelangte man zum Personenbahnhof der Härtsfeldbahn.

Bereits am 29. Mai 1913 meldete der Aalener Schutzmann Kienhöfer: *An den Oberlichtern in der Unterführung zum Härtsfeldbahnhof sind mehrere Scheiben defekt und haben teils große Löcher. Auch ist die Gitterbedeckung defekt und die Scheiben sehen ganz schwarz vor lauter Schmutz, so daß es bei Tag sehr dunkel ist. Bei Regenwetter läuft das Wasser durch die zerbrochenen Scheiben in die Unterführung.* Die Unterführung ist nach einer umfassenden Modernisierung in den 1980er Jahren kaum noch wieder zu erkennen, aber besonders hell ist es immer noch nicht unter den Aalener Bahnanlagen. Auf dem Gelände des ehemaligen Härtsfeld-Personenbahnhofs parken heute Bahnkunden.

700 Meter südlich findet sich kurz vor dem Bahnübergang über die DB-Strecke nach Ulm noch die Ausfädelung des Meterspurgleises aus dem Dreischienengleis. Jenseits der Walkstraße beginnt das Bahngelände des Aalener Güterbahnhofs mit dem Empfangsgebäude. Der vordere Teil gleicht einem Urwald; der hintere Teil wurde vor wenigen Jahren überbaut. Zwischen den Büschen kann man noch erahnen, wo einstmals die beiden Rollbockgruben für den Übergang vom Normalspurgleis zur Meterspur waren. Auch noch ein paar Schienen und Schwellen finden sich. Das Empfangsgebäude und die teilweise noch vorhandenen Gleisanlagen stehen heute unter Denkmalschutz. Der Bahnübergang soll in den nächsten Jahren durch eine Unterführung ersetzt werden. Leider ist zu befürchten, dass hier trotz Denkmalschutz und den Bemühungen des Härtsfeld-Museumsbahn e.V. die letzten Reste der Härtsfeldbahn verschwinden.

Vom Ende des ehemaligen Bahnhofgeländes wurden die nun folgenden knapp sechs Kilometer bis zum zugemauerten Tunnel von der Stadt Aalen zu einem beliebten Wanderweg umgestaltet. Stets aufwärts geht es nun durch das Pflaumbachtal mit dem engsten Radius der Bahn von nur 80 Metern, vorbei an den Birkhöfen zum Unterkochener Bahnhofsgelände in der Nähe des Naturfreundehauses. Das früher hier stehende Empfangsgebäude wurde bald nach Einstellung der Bahn von Jugendlichen verwüstet und schließlich im Rahmen einer Feuerwehrrübung warm abgebrochen, obwohl es zahlreiche Interessenten dafür gab. Heute befindet sich hier ein beliebter Wanderparkplatz.

Bis zum Viadukt ist die Trasse nun sogar mit einem Teerband überzogen. «Grüß-Gott-Wegle» sagen die Unterkochener heute dazu, weil die einstige Trasse mit einem schönen Ausblick hinaus ins Vorland der Alb, hinab nach Unterkochen und hinüber zur Wallfahrtskirche, viele Zeitgenossen zu einem Sonntag-Nachmittags-Spaziergang einlädt.

Immer noch atemberaubend ist der Blick vom Viadukt hinab. Der Zustand des imposanten Bauwerks ist nicht mehr der allerbeste, doch es gibt Bestrebungen, das Bauwerk zu sanieren. Schließlich gilt es als eines der Wahrzeichen Unterkochens.

Einige hundert Meter weiter steht man vor dem zugemauerten Wallenhau-Tunnel, der heute aufgrund der Fledermauspopulation als Naturdenkmal ausgewiesen ist. Um auf die andere Seite zu kommen, folgt man dem schmalen Pfad des Albvereins, der vom Kocherursprung heraufkommt, über den Tunnel hinweg. Dort ist der Rest der Trasse mit geübtem Auge noch gut auszumachen. Im Gebüsch finden sich noch die Fundamente der Wartehalle und der Wellblechbude des Haltepunkts Waldhausen-Glashütte.

Geradezu atemberaubend ist der nun folgende Streckenteil bis zum höchsten Punkt der Strecke, der einstigen Holzverladestation Höllhau. Wer sich durch das teilweise meterhohe Gestrüpp und durch die von Sturm Lothar geknickten Bäume durcharbeitet, erlebt die kühne Trassenführung mit hohen Einschnitten und Kehren. Hier erst entfaltet sich richtig der Gebirgsbahncharakter der Härtsfeldbahn.

Auf der Albhochfläche angekommen, bietet sich bis Neresheim immer das gleiche Bild: Auf den Freiflächen ist der Bahndamm durch Flurbereinigungen weitgehend verschwunden, in den Wäldern kann man den Verlauf der Bahn noch erahnen. Die Lage



Der zugemauerte Wallenhau-Tunnel. Ganz links kommt der Albvereinsweg herunter.

der ehemaligen Holzverladestationen Höllhau, Brünstholz und Bärenloh muss man genau kennen, um sie zu finden. Durch die Autobahn A 7 Ulm-Würzburg wurde der Streckenverlauf unterbrochen. Auch die Bahnhofsgebäude in Ebnat und Elchingen sind verschwunden. In Ebnat kann man die Lage des Bahnhofs anhand des landwirtschaftlichen Lagerhauses noch ausmachen. Mitten auf freiem Feld kurz vor Elchingen findet sich noch ein ehemaliger Durchlass. In Elchingen selbst wurde die Trasse und das gesamte Bahnhofsgelände mittlerweile überbaut. In Neresheim ist die Trasse teilweise noch vorhanden, teilweise aber auch überbaut. Der Abstecher zur weltberühmten Klosterkirche ist Pflicht. Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, kann oben im Klosterhospiz übernachten. Aber auch in und um Neresheim gibt es viele Gasthöfe und Pensionen, die gute Unterkunftsmöglichkeiten bieten.

Wie bereits erwähnt hat auf dem Gelände der ehemaligen Centralstation Neresheim der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. sein Domizil gefunden. Die Fahrzeuge und die neu aufgebauten Bahnanlagen geben zusammen mit dem Empfangsgebäude und mehreren Schuppen noch einen guten Eindruck von der einstigen Größe dieser Bahnanlage. Im Erdgeschoss des Bahnhofsgebäudes wurde eine Gaststätte eingerichtet. Kurz hinter Neresheim blieb eine Brücke erhalten, über die nun wieder Gleise bis zur Sägmühle führen.

Es geht nun hinein in die östlichste und wohl ärmste Ecke Baden-Württembergs – in die «Junge Pfalz», die zum Landkreis Heidenheim gehört und in einen Dornröschenschlaf gefallen zu sein scheint. Eine wunderschöne und relativ einsame Landschaft erwartet den Wanderer. Zahlreiche Schlösser und Burgen – allesamt verschlossen und oft dem Verfall preisgegeben – stehen am Wegesrand. Am ehemaligen Haltepunkt Iggenhausen, einem kleinen Dorf wie aus einer vergangenen Zeit, ist noch das Fundament der offenen Wartehalle zu finden. Danach fehlt eine Brücke, und man folgt am besten dem Weg rechts um den Härtsfeldsee herum mit schönem Blick zur staufischen Burg Katzenstein. Der auf dem Härtsfeld als «Achstes Weltwunder» titulierte Stausee wurde noch zu Zeiten der Härtsfeldbahn erbaut. Trotz des rundumlaufenden Damms sollte vom Zug aus die Wasserfläche zu sehen sein. Doch so weit kam es nicht mehr. Als der See geflutet wurde, hatte man die Bahn schon eingestellt. Das Gelände des ehemaligen Bahnhofs Katzenstein, unmittelbar am Härtsfeldsee gelegen, dient heute als wenig benutzter Parkplatz.

Direkt danach wurde die Trasse auf ein paar hundert Metern abgetragen. Der Dischinger Bahnhof

hingegen ist wieder gut auszumachen. Noch steht das markante hohe Gebäude der Bezugs- und Absatzgenossenschaft. Die ehemaligen Lagerschuppen haben die Dischinger Fasnachtsfreunde zum Vereinsheim umgebaut. Das Empfangsgebäude selbst befindet sich seit der Einstellung der Bahn in einem Dornröschenschlaf. Als einziges Gebäude der Härtsfeldbahn blieb es nahezu unverändert erhalten. Der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. bemüht sich, das unter Denkmalschutz stehende Gebäude zu retten.

Am Ortsende Dischingen wurde der Bahndamm bis Ballmertshofen zu einem Radwanderweg umgebaut. Von oben grüßt Schloss Taxis. Von der Guldesmühle fehlt heute jede Spur. Doch wer die Lage des Ladegleises kennt, wird im Gras noch einige Schwellenreste finden. Einige Meter weiter stehen am Waldrand die Gebäude der Landeswasserversorgung. Von hier erhält ein Teil des Großraums Stuttgart frisches Wasser. Das Ballmertshofener Empfangsgebäude ist wieder leicht auszumachen, obwohl es durch einige Umbauten und den Anbau eines Pferdestalls etwas von seinem Charakter verloren hat.

Nun geht es hinein ins Bayerische und in das Donauried. Die Landschaft wird eben. Bis Dillingen sind keine weiteren Hochbauten mehr zu finden, und bis Ziertheim ist nicht einmal mehr der Verlauf der Strecke auszumachen. In einem Privatgrundstück steht noch eine der ehemals vier Ziertheimer

Birken. An der Stelle des Bahnhofs findet sich heute ein neu erbautes Wohnhaus. Ab hier wurde der Bahndamm auf weiten Strecken zum Fahrradweg umgebaut. Bei Zöschlingsweiler und in Lauingen finden sich noch Reste der Brücken-Widerlager.

In Dillingen angekommen sind noch der ehemalige Güterschuppen, der Wasserturm mit Anbau und die nahezu unveränderte Unterführung zum DB-Bahnhof erhalten. Es gibt jedoch Pläne, die Unterführung auszubauen, um den Zugang zum angrenzenden Parkplatz zu erleichtern. Die letzten Hochbauten der Härtsfeldbahn in Bayern würden diesem Vorhaben zum Opfer fallen.

Das Jubiläumsjahr 2001

Das laufende Jahr steht ganz im Zeichen des Jubiläums «100 Jahre Härtsfeldbahn». Im September ist – die erforderliche Genehmigung vorausgesetzt – die Eröffnung des Museumsbahn-Betriebs geplant. Am 25. Oktober wird im Härtsfeld-Museum ein Themenabend zum Jubiläum «100 Jahre Härtsfeldbahn» stattfinden. Den Schlussakt stellt schließlich eine Modelleisenbahn-Ausstellung am 8. und 9. Dezember im Neresheimer Rathaus dar.

Nähere Informationen sind unter Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Postfach 91 26, 73416 Aalen bzw. unter 01 72/9 11 71 93 erhältlich.



Der Endpunkt der ehemaligen Schmalspurstrecke von Aalen über die Ostalb in Dillingen an der Donau.