

Jürgen Ranger

# 90 Jahre Härtsfeldbahn - Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft

Sie gehörte selbst bei hartgesottenen Nordlichtern einst zum „Pflichtprogramm“ - die schmalspurige Härtsfeldbahn, die das württembergische Aalen über die Hochflächen der Ostalb mit dem bayerischen Dillingen verband. Ihr Beliebtheitsgrad bei Eisenbahnfreunden und Einheimischen war derart groß, daß selbst nach dem offiziellen Stilllegungstermin am 30. September 1972 noch mehrfach Sonderzüge gefahren werden mußten, um dem Publikumsinteresse gerecht werden zu können. Aus dem Gedächtnis der ansässigen Bevölkerung war sie nie ganz verschwunden, und so galt es nur noch als Frage der Zeit, bis sich wieder eine Schar von Interessierten zusammenfinden und sich dem Thema Härtsfeldbahn widmen würde. Die regelmäßigen Leser der DME wissen, daß dies bereits vor mehreren Jahren eingetreten ist und in aller Stille auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Neresheim ein kleines Museum und eine Gleisanlage für eine künftige „Härtsfeld-Museumsbahn“ aufgebaut werden konnte. Nachstehender Bericht soll nunmehr umfassender auf die Aktivitäten des Trägervereins, sein Konzept und seine Zukunftsplanungen eingehen.

Das Härtsfeld ist eine Hochfläche im Osten Württembergs, die sich nach Süden hin zur Donau absenkt. Die herbe Landschaft wird von Ödflächen und ausgedehnten Waldgebieten geprägt. Noch heute sind Land- und Forstwirtschaft trotz des ungünstigen Klimas und der trockenen Böden Haupterwerbszweig der Bevölkerung. Industrie ist kaum vorhanden.

Ungenügende Verkehrserschließung war lange Zeit ein Grund für die strukturelle Benachteiligung dieser Gegend. Das Egautal, der natürliche Zugang zum Härtsfeld im Südosten, wird zudem durch die bayerisch-württembergische Grenze blockiert. Diese politische Grenze führte damals wie heute zu Wettbewerbsbeeinträchtigung und künstlicher kultureller Trennung in der Region.

All dies hatte am Ende des 19. Jahrhunderts zur Folge, daß das Härtsfeld zunehmend verarmte und die Abwanderung in die Industriestädte Aalen und Heidenheim am Rande des Härtsfeldes stark zunahm.

## Bau und Betrieb der Härtsfeldbahn

Abhilfe konnte hier nur eine bessere Verkehrsverbindung bieten, also eine Eisenbahn. Deshalb gründeten Oberamtsbaumeister Vogler und Oberamtmann Lang aus Neresheim gemeinsam mit dem Ebnater Schultheißen Beyerle ein Bahnkomitee, das 1889 den Stuttgarter Professor Sapper beauftragte, eine „Denkschrift über eine Schmalspurbahn von Aalen über Neresheim nach Dischingen ...“ zu verfassen. Diese Denkschrift wurde 1892 veröffentlicht. Sapper schlug darin verschiedene Varianten vor, von denen später eine weitgehend ausgeführt wurde.

Da die »Königlich Württembergische Staats-Eisenbahn« (KWSIE) kein Interesse zeigte, erhielt am 16. Juli 1900 die »Badische Lokal-Eisenbahn-AG« (BLEAG), eine Tochter der Firma »Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft«, die Konzession zum Bau der meterspurigen Härtsfeldbahn Aalen - Neresheim - Ballmertshofen.

Nach einjähriger Bauzeit war Neresheim erreicht. Besondere Schwierigkeiten bereitete der Alaufstieg zwischen Aalen und Ebnat, doch am 31. Oktober 1901 konnte das Härtsfeld die Eröffnung der Härtsfeldbahn feiern.

Von Anfang an war man sich einig, daß das Dorf Ballmertshofen kurz vor der Grenze nicht die Endstation bleiben konnte. Erst ein Staatsvertrag zwischen den Königreichen Bayern und Württemberg ermöglichte die Streckenverlängerung bis Dillingen an der Donau, die am 4. April 1906 in Betrieb genommen wurde. Diese Verlängerung ermöglichte die Aufnahme von Rollbockverkehr, was zuvor aufgrund des steilen Alaufstieges nicht möglich war. In den folgenden 2 Jahren wurde Neresheim zum Betriebsmitelpunkt, der »Centralstation«, ausgebaut.

Für den Betrieb der Härtsfeldbahn und ihrer württembergischen Normalspurstrecken gründete die BLEAG die »Württembergische Localeisenbahn-Gesellschaft«, zu der 1905 auch die Filderbahn stieß. Ab 1910 nannte sich die Betreibergesellschaft »Württembergische Nebenbahnen AG« (WN, WNB oder WÜNA), die 1984 als GmbH mit der Firma »Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH« (WEG) fusionierte und als WEG noch heute im Verkehrsgeschehen in Baden-Württemberg sehr rege ist.

Mit einer großen Rentabilität der Härtsfeldbahn wurde von vorneherein nicht gerechnet. Oft überstiegen die Betriebsausgaben die Einnahmen der Bahn. So wurde bereits 1932 erstmalig die Stilllegung erwogen.

Im 2. Weltkrieg erlitt die Bahn erhebliche Schäden. Das hohe Verkehrsaufkommen der Nachkriegszeit setzte der ohnehin lädierten Bahn noch mehr zu, so daß man 1953 die dringend notwendige Renovierung von Fahrzeugen und Anlagen nicht finanzieren konnte. Die Einführung des Rollbockverkehrs ab Aalen im Jahre 1950 hatte auch nicht die erhoffte Besserung gebracht. Es wurde deshalb Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht gestellt. Dazu kam es jedoch nicht, denn das Land Baden-Württemberg stellte Finanzmittel zur grundlegenden Sanierung der Bahn bereit.

Diese Mittel dienten u. a. dem Traktionswechsel: 1956 kamen von der stillgelegten Kleinbahn Bremen - Tarmstedt 2 gebrauchte Dieseldieseltriebwagen (T 32 und T 33). Ferner erfolgte der Kauf von 2 eigens für die Härtsfeldbahn bei der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg entwickelten vierradigen Triebwagen (T 30 und T 31). Zusätzlich wurden bereits vorhandene Personenwagen zu

Beiwagen umgebaut. Die Mallet-Dampflok 1 und 2, die noch aus dem Anfangsbestand stammten, wurden abgestellt und verschrottet. Das gleiche Schicksal traf die vierfach gekuppelte Lok 5, die 1960 ausschied. Nachdem 1964 noch ein fünfter Triebwagen von der Südhärtsfeldbahn (T 37) hinzukam, konnten die letzten beiden Dampflok 11 und 12 abgestellt werden. Sie blieben als Denkmale in Neresheim und Heidenheim erhalten.

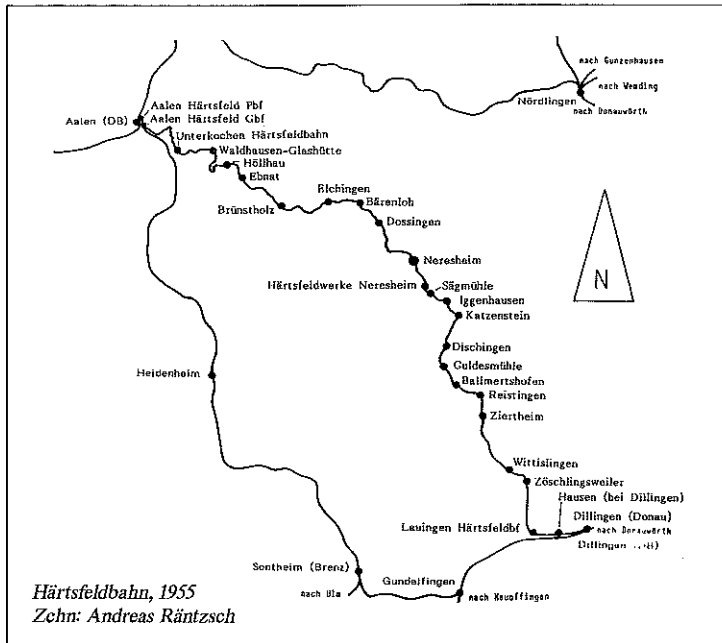
Die Modernisierungsmaßnahmen konnten die Härtsfeldbahn bis zum Anfang der 70er Jahre am Leben halten. Mittlerweile hatte sich jedoch die Verkehrslage erheblich verschlechtert. Zudem stand ein Großteil der Anlagen wieder zur Sanierung an. Die hoffnungsvollen Ansätze durchgreifender Modernisierung waren in den 60er Jahren stecken geblieben. Im Frühjahr 1972 stellte die WN schließlich den Stilllegungsantrag, dem im Herbst desselben Jahres entsprochen wurde. Nach mehreren Abschiedsfahrten war das Kapitel Härtsfeldbahn vorläufig zu Ende.

Nach der Stilllegung wurden die Gleisanlagen abgebaut. Vier Triebwagen (T 30, T 31, T 33 und T 37), die Beiwagen und einige Rollböcke gingen zur WEG-Nebenbahn Amstetten - Laichingen. Die restlichen Fahrzeuge wurden an Ort und Stelle verschrottet. Die kleineren Gebäude wurden abgebrochen und die größeren Bahnhofsgebäude und einige Schuppen für andere Zwecke hergerichtet.

## Daten zur Härtsfeldbahn

Die meterspurige Härtsfeldbahn war 55,49 km lang. Der niedrigste Punkt war in Aalen am Härtsfeld-Personenbahnhof (430,23 m ü. N. N.). Der höchste Punkt war mit 649,3 m die Station Höllhau. Als besondere Kunstbauten sind das 85 m lange und 26 m hohe Unterkochener Viadukt und der 96 m lange Kocherburgtunnel am Alaufstieg zu erwähnen. Verwaltung und Werkstätte waren in Neresheim. Dort wurden neben Routinearbeiten auch Fahrzeugumbauten vorgenommen. Je 2 Rollbockgruben befanden sich in beiden Verknüpfungspunkten mit der Staatsbahn (in Aalen seit 1950 und in Dillingen seit 1906). Betriebsabwicklung und Ausstattung der Härtsfeldbahn entsprachen anderen WN- und WEG-Bahnen.

Bei den Gebäuden handelte es sich überwiegend um verschiedene Einheitstypen der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft. Das kleinste »Stationsgebäude« war allerdings ein ausrangierter Schäferkarren am Haltepunkt Reistingen nahe der Landesgrenze (Württemberg / Bayern), die zwischen Ballmertshofen und Reistingen verläuft. Die Bahnhöfe Waldhausen-Glashütte, Höllhau, Brünstholz, Bärenloh und Sägmühle dienten überwiegend der Holzverladung. Bei einigen Stationen wurden Personen nur auf Winkzeichen mitgenommen.

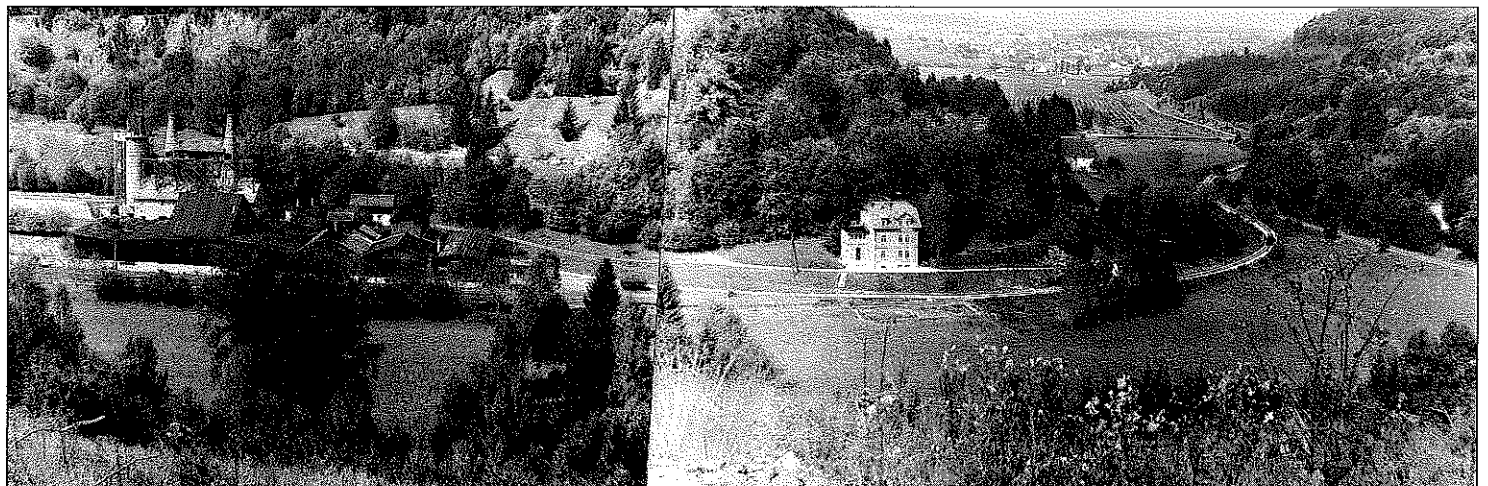
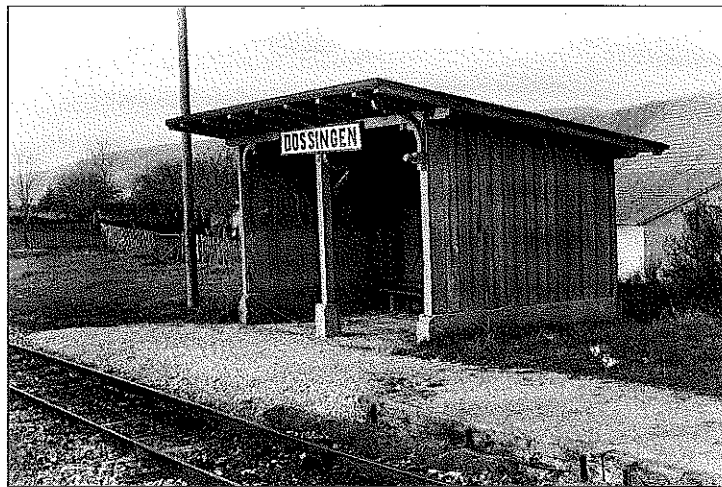


Oben rechts: Letzte Fahrt der Lok 12, Bf. Ebnat, 1965, Foto: Hildebrand/Schwäpo

Rechts und unten rechts: Nach der Modernisierung betrieb die Härtsfeldbahn sowohl Personen- als auch Güterverkehr mit Triebwagen, T 37 bzw. T 30 1972 im Bf. Neresheim, Fotos: v. d. Berswordt

Unten: Offene Schirmhalle am Hp. Dossingen, 1968, Foto: Aberle

Ganz unten: Dieser für die Härtsfeldbahn typischen Streckenabschnitt (links die Härtsfeldwerke, hinten rechts Neresheim) wird als Museumsbahn neu aufgebaut, Foto: Ziegelmüller



Vier Mallet-Dampfloks (Betrnr. 1 – 4) der Lokomotivfabrik »Hohenzollern« gehörten zum Betriebsmittelpark. In den ersten Jahren, als nur eine solche Maschine vorhanden war, kamen eine dreiachsige Bauart und eine Kastenlok der Filderbahn. Mallet-Lok 4 wurde nach kurzer Zeit wieder abgegeben; dafür kamen 2 leichte Loks mit Stehkesseln der Bauart Serpollet (Nr. 5 und 6). Diese bewährten sich jedoch nicht, und so beauftragte man die Maschinenfabrik Esslingen mit dem Bau zweier kleiner Lokomotiven

(Nr. 11 und 12). Einige Jahre war noch eine weitere Kastenlok der Filderbahn (Nr. 7) als Reserve vorhanden. Eine Mallet-Lok mußte im 1. Weltkrieg an das Heer abgegeben werden. Da diese aus Frankreich nicht wieder zurückkehrte, erhielt die Härtsfeldbahn 1920 eine 4achsige Lok aus Heeresfeldbahnbeständen (Nr. 5). Diese war für 36 Jahre der letzte Neuzugang.

Erst 1956 wurden die bereits erwähnten 4 Triebwagen in Dienst gestellt. Die beiden Triebwagen T 30 und T 31 gelten mit ihren 4 Motoren und einer Gesamtleistung von ursprünglich 600 PS als die stärksten Schmalspurtriebwagen Deutschlands. Von den Triebwagen T 32 und T 33 wurde T 33 anfangs der 60er Jahre durchgreifend modernisiert und mit einem Aufbau der Karosseriefabrik Gottlob Auwärther (Stuttgart-Möhringen) versehen. T 32 erhielt lediglich modernisierte Führerstände. Den letzten Fahrzeugzugang stellte schließlich T 37 dar, der mit seinen 70 Sitzplätzen überwiegend im Sonntagsverkehr eingesetzt wurde.

Von den insgesamt 19 vorhandenen Personenwagen erhielten 4 einen zu den Triebwagen passenden Aufbau. Zwei dieser Beiwagen befinden sich heute als Doppelbeiwagen auf der Nordseeinsel Langeoog, allerdings mit inzwischen verschmälerten Wagenkästen. Die beiden anderen Wagen entstanden auf 4achsigen Fahrgestellen; ein Wagen befindet sich heute in Herscheid-Hüinghausen im Sauerland und ein Wagen in Neresheim.

Beinahe alle der einst mehr als 60 Güterwagen wurden verschrottet. Rungenwagen 322 wurde wohl vergessen; er steht seit 1984 neben der

Denkmalslok 12 in Neresheim. Rollböcke der Härtsfeldbahn sind in Armstetten, Neresheim und Hüinghausen anzutreffen.

Eine weitere Besonderheit bot die Härtsfeldbahn durch ihren Streckenverlauf. Der Alaufstieg bei Aalen und die geraden Strecken bei Dillingen bildeten ideales Terrain für Testfahrten. In den 50er und 60er Jahren konnten hier Eisenbahnfahrzeuge beinahe sämtlicher Hersteller in Erprobung beobachtet werden.

### Triebfahrzeuge der Härtsfeldbahn

1	B'B n4vt	Hohenzollern 1901/1498, Mallet	1956	ausgemustert
2	C n2t	Krauss 1891/2555 1898 ex Ronsdorf – Müngstener Eb. »Solingen« 1901 ex Alftalbahn 1903 an Euskirchener Kreisbahn 1918 verschrottet		
5 (?)	B n2t	Esslingen 1888/2286, Kastenlok 1901 ex Filderbahn »Hohenheim«, Nr. 5 1902 an ?		
2*	B'B n4vt	Hohenzollern 1903/1688, Mallet	1956	ausgemustert
3	B'B n4vt	Hohenzollern 1901/1473, Mallet an Heeresfeldbahn, Montmédy – Verdun Kriegsverlust	1916	
4	B'B n4vt	Hohenzollern 1900/1306 (?), Mallet 1905 ex Bergheimer Kreisbahnen 1908 an Kleinbahn Mödrath – Liblar – Brühl		
5	B n2t	Esslingen 1899/2968, Serpollet-Stehkessel 1908 ex Filderbahn, Nr. 9 1913 ausgemustert		
6	B n2t	Esslingen 1899/2969, Serpollet-Stehkessel 1908 ex Filderbahn, Nr. 10 1913 ausgemustert		
7	C n2t	Esslingen 1897/2904 1909 ex Filderbahn »Echterdingen«, Nr. 7 1920 verkauft an ?		
11	B h2t	Esslingen 1913/3710 1963 ausgemustert 1965 Denkmal in Neresheim 1984 restauriert		
12	B h2t	Esslingen 1913/3711 1963 ausgemustert Denkmal in Heidenheim an Härtsfeld-Museumsbahn 1986		
5*	D n2t	Krauss 1919/7562 1920 ex Heeresfeldbahn, HK 91 1958 ausgemustert 1960 verschrottet		
T 30	Bo'Bo'dh	Fuchs 1956/9053 1973/6 an Armstetten – Laichingen 1989 an Brohltalbahn, T 53		
T 31	Bo'Bo'dh	Fuchs 1956/9054 1973/6 an Armstetten – Laichingen an NEVAG, Oberhausen, Umbau nach Malaysia		
T 32	B'2'dm	Wismar 1937/20270 1956 ex Kleinbahn Bremen – Tarmstedt, VT 3 1972 ausgemustert verschrottet		
T 33	B'2'dm	Wismar 1934/20233 1956 ex Kleinbahn Bremen – Tarmstedt, VT 1 1961 Modernisierung und Umbau in dh 1973 an Armstetten – Laichingen, Ersatzteilständer 1984 an Freundeskreis Schättere 1985 an Härtsfeld-Museumsbahn		
T 37	B'B'dh	MAN 1960/145169 1964 ex Südhärtsfeldbahn, T 14 1973 an Armstetten – Laichingen 1987 an Härtsfeld-Museumsbahn		

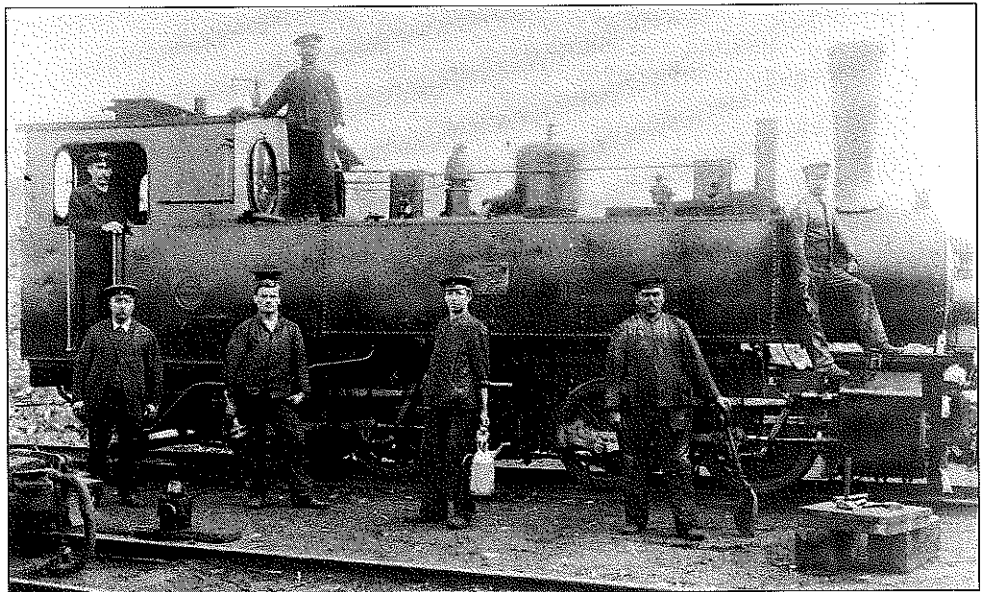
Unten: Mallet-Lok 3 noch mit der Eigentümerbezeichnung »WLE« (vor 1910), der Heizer hat gerade die aktuelle Wettertafel an die Haltegriffe der Lok gehängt (s. S. 32)

S. 31, oben links: Lok 11 im Ablieferungszustand, 1913, Foto: Archiv Mercedes-Benz

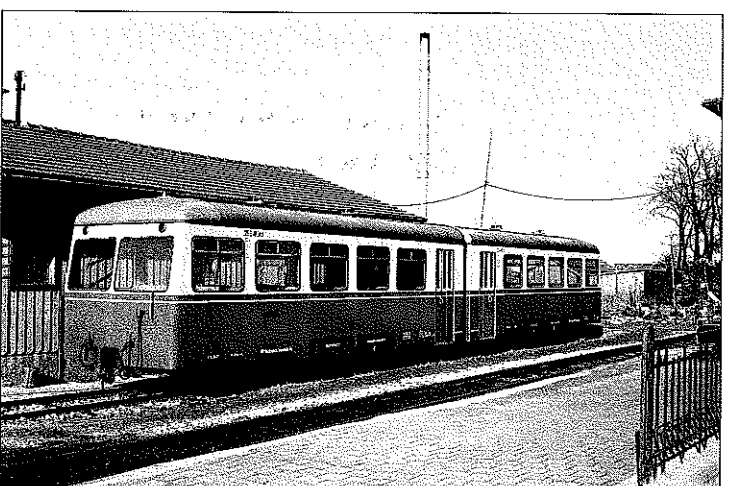
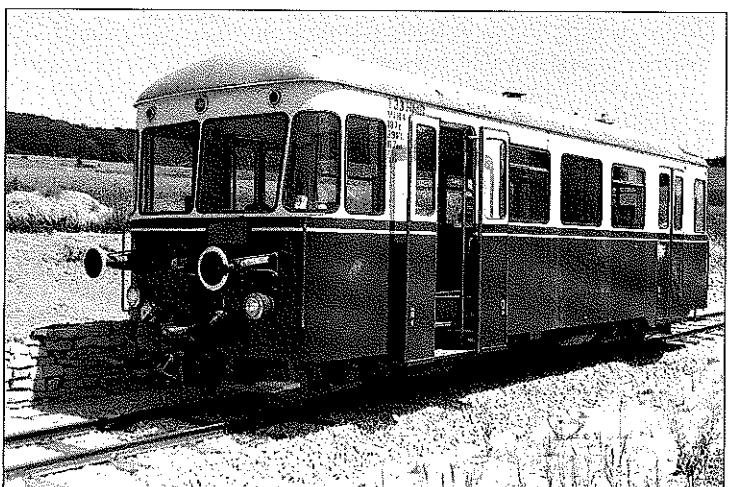
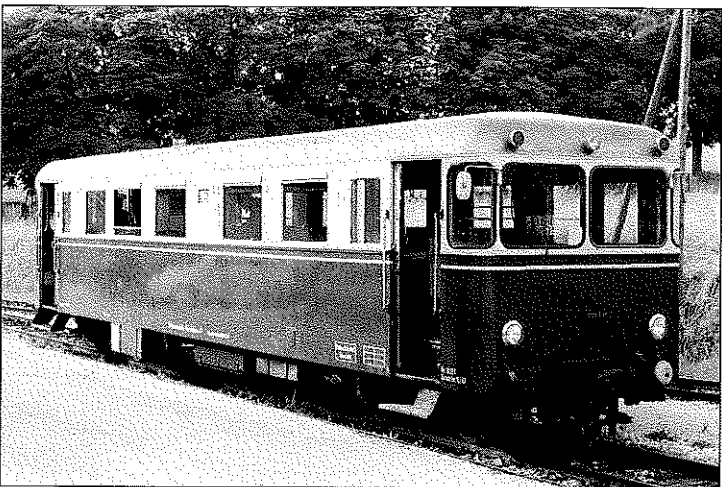
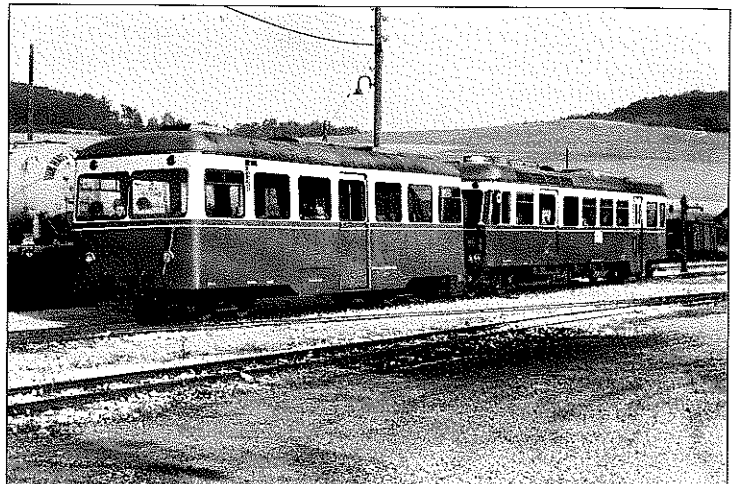
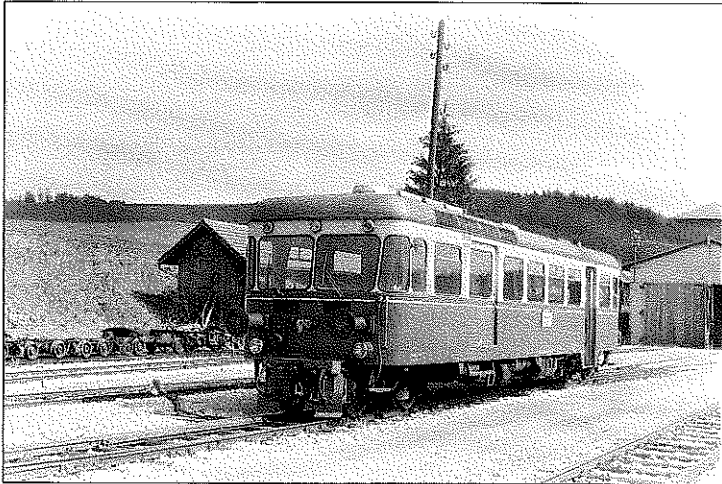
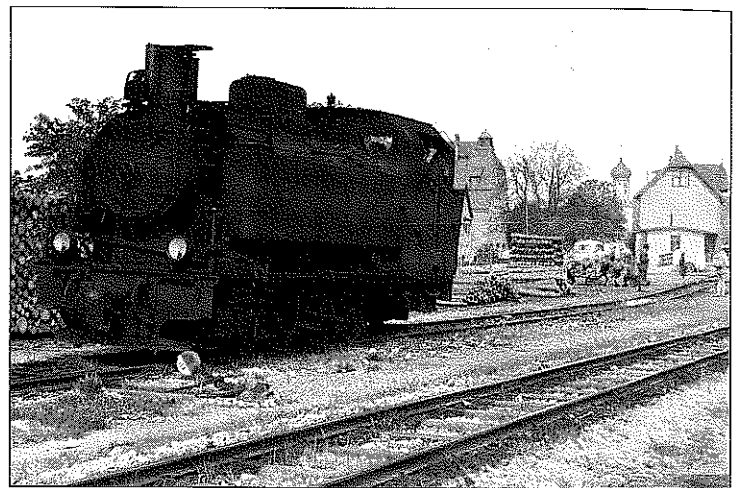
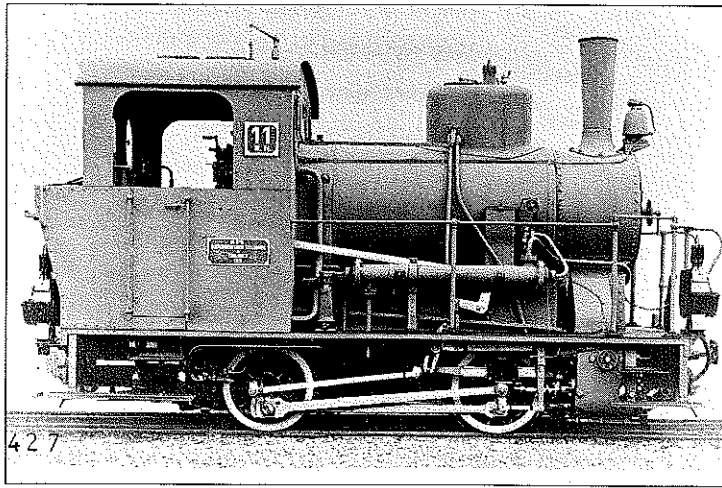
Oben rechts: Lok 5 in Neresheim, 1951, Foto: Th. Alt  
1956 kamen 2 neue und 4 gebrauchte Triebwagen zur Härtsfeldbahn, worauf die Dampflokomotiven abgestellt werden konnten. 2. Reihe links 600-PS-Schlepptriebwagen T 30 am 25. 4. 72, 2. Reihe rechts Schwesterwagen T 31 und TA 3 am 3. 9. 72, 3. Reihe links der angepaßte T 32 am 30. 6. 64, Neresheim, Fotos: v. d. Berswordt

3. Reihe rechts: Der ursprünglich mit dem T 32 baugleiche T 33 wurde 1961 grundlegend umgebaut. Mittlerweile wurde er von der HMB in diesem Zustand restauriert, 7. 91, Foto: Kuhn

Ganz unten: Auch der Personenwagenpark wurde umgestellt. Man beschaffte altbrauchbare Wagen von der Brünigbahn, die z. T. noch umgebaut wurden. Links WN 10 + 13 in Neresheim, rechts WN 253/254 in Dillingen, 3. 1967, Fotos: Dr. Bürnheim







## Die Härtsfeld-Museumsbahn und das Härtsfeldbahn-Museum

In regelmäßigen Abständen geisterte seit Anfang der 70er Jahre der Gedanke einer Museumseisenbahn durch die Ostalb-Blätterwelt. Es wurden die verschiedensten Anstrengungen unternommen, die jedoch Stilllegung und Abriß der Bahn nicht verhindern konnten. Lange Zeit fehlte der entscheidende Funke.

Als Tag der „Wiedergeburt“ gilt heute der 23. Januar 1985, als sich der Verein „Härtsfeld-Museumsbahn“ konstituierte. „Zweck des Vereins ist die Förderung der Kultur des Härtsfeldes und des Denkmalschutzes. Dieser wird durch die Pflege einer Sammlung technischer Kulturdenkmale, die Einrichtung eines Museums und auch breite Öffentlichkeitsarbeit verwirklicht.“ Dieser, der Satzung entnommene Vereinszweck ist heute bereits ergänzungsbedürftig, denn das bloße Zusammenbringen einer Sammlung wurde durch die konsequente Erforschung und teilweise schon museale Aufarbeitung und Präsentation der historischen Zeugen erheblich überschritten (s. DME 4/89 S. 16).

Am 22. Februar 1986, also bereits ein Jahr nach der Vereinsgründung, konnte in Neresheim das Härtsfeldbahn-Museum eröffnet werden. Das museale Konzept sieht die Darstellung der Härtsfeldbahn in ihrem heimatlichen, kulturellen und technischen Umfeld vor. Und gerade in der Konzentration auf diese eine Bahn scheint der Schlüssel zum bisherigen Erfolg des Projektes „Härtsfeldbahn-Museum“ zu liegen.

Mittelpunkt der Sammlung sind ca. 20 Eisenbahnfahrzeuge – vom Rollbock bis zur Dampflokomotive. Unter anderem befinden sich in Neresheim die beiden letzten Dampflokomotiven der Härtsfeldbahn: WN 11 steht seit 1965 als Denkmal auf dem Bahnhofsvorplatz und WN 12 wird seit 1986 renoviert. Nachdem zwischenzeitig Kessel (in Schneidemühl) und Fahrwerk (in der Werkstatt Neresheim) aufgearbeitet worden sind, soll sie 1992 in Betrieb genommen werden und auf dem Gelände der „Centralstation“ hin und her pendeln.

Die 2 Triebwagen T 33 und T 37 haben in Lachingen überlebt und befinden sich seit 1985 bzw. seit 1987 wieder in Neresheim. T 33 ist weitgehend aufgearbeitet; T 37 wartet z. Z. noch auf die notwendige Überholung einer Maschinenanlage und wird dann auch wieder einsatzfähig sein. Sämtliche Fahrzeuge außer der Dampflok 12 stehen leider ungeschützt im Freien. Die ehemalige Werkstätte und der doppelständige Lokschuppen in Neresheim sind zwar noch vorhanden, wurden jedoch nach Stilllegung der Härtsfeldbahn anderen Zwecken zugeführt und können deshalb nicht museal genutzt werden.

Ein wichtiger Teil des Härtsfeldbahnmuseums ist die Dauerausstellung im ersten Obergeschoß des ehemaligen Bahnhofgebäudes. Neben der Geschichte der Härtsfeldbahn erfährt der Besucher Wissenswertes über Betriebsweise und das soziale Geschehen auf der privaten Nebenbahn. Gezeigt werden unter anderem typische Elemente des Transportsystems „Schmalspurbahn“ (die rechtliche Qualifikation »Kleinbahn« gab es in den Staaten Württemberg und Bayern nicht) wie z. B. der Rollbockverkehr. Daneben ist auch der Arbeitsplatz eines Bahnhofsvorstehers, wie er über Jahrzehnte hinweg auf einer typischen Station der Härtsfeldbahn eingerichtet war (Bf. Ballmertshofen) im Museum aufgebaut. Die Funk-

tionsweise von Rollböcken wird durch Modelle von Härtsfeldbahnfahrzeugen demonstriert.

Auch bei der Gestaltung der kleinen Werkstatt, die zur betriebsfähigen Aufarbeitung der Fahrzeuge notwendig ist, wurde auf Authentizität geachtet. Die Werkstatt befindet sich als Dauerprovisorium in einem Holzschuppen der Härtsfeldbahn, der früher von der Gleisbaurotte genutzt wurde. Die dort aufgestellten, teilweise recht betagten Maschinen werden genutzt, soweit es Alter und Berufsgenossenschaft zulassen.

Abgerundet wird das Härtsfeldbahnmuseum durch Verwaltungs-, Archiv- und Depoträume im Dachgeschoß des ehemaligen Bahnhofgebäudes, die allerdings nicht öffentlich zugänglich sind. Durch die Auswertung von öffentlichen und privaten Sammlungen und Archiven wird hier versucht, eine möglichst umfassende Dokumentation über die Härtsfeldbahn und ihr Umfeld zu erstellen. So konnten bisher bereits einige Forschungsergebnisse (s. z. B. DME 3/90, S. 20 und 21) veröffentlicht werden. Unter anderem wird auch eine Schriftenreihe herausgegeben. Die bisher veröffentlichten 4 Bändchen sind im Museum erhältlich.

## Probleme

Die vorgesehene Inbetriebnahme der Fahrzeuge zwingt zur Beachtung heutiger Vorschriften und damit zu Kompromissen zwischen heutiger Technik und „Original“-Zustand, soweit solcher überhaupt bekannt ist. Hierbei wird der Zustand von Fahrzeugen beachtet, die heute noch bei der WEG im Einsatz stehen. Zeitlicher Schwerpunkt als Restaurierungsziel wird auf die späten 50er und frühen 60er Jahre gelegt. Dies ist der interessante Zeitraum, in dem von Dampf- auf Dieseltraktion umgestellt wurde und der den Älteren noch geläufig, den Jüngeren aber schon unbekannt ist.

Auch bei der Bewahrung der Gegenstände, die in der Dauerausstellung gezeigt werden, mußten Kompromisse geschlossen werden. So wurde beispielsweise ein Stationsschild lediglich mit einem Konservierungsanstrich versehen. Es präsentiert sich nun dem Besucher im Übernahmestand. Ein zweites Schild war als solches kaum mehr erkennbar und wurde deshalb in den Zustand restauriert, den es einstmalig beim Anbringen am Stationsgebäude hatte.

Das Archiv birgt wohl die allgemein bekannten Probleme. Die Inventarisierung ist unvollständig, und es existieren Gegenstände, deren Herkunft nicht oder nicht mehr bekannt ist. Eine EDV-gerechte Inventarisierung ist zwar in Arbeit, erfordert aber einen immensen Zeitaufwand und wird deshalb wohl in absehbarer Zeit kaum verwirklicht werden können.

Überhaupt läßt die Tatsache, daß sämtliche anfallenden Arbeiten ehrenamtlich von Vereinsmitgliedern erledigt werden, nur ein schleppendes Vorankommen zu. In diesem Punkte dürfte sich die HMB jedoch in guter Gesellschaft befinden.

## Die Zukunft

Um die Bahn auch „lebendig“ darstellen zu können, sollen nach und nach die meisten Fahrzeuge wieder in Betrieb genommen werden. Zur Vorführung der Fahrzeuge soll das 8 km lange Streckenstück Neresheim – Dischingen wieder

aufgebaut werden. Der Bau des Abschnitts Neresheim – Sägmühle (3 km) wird voraussichtlich 1992 beginnen. Die Finanzierung erfolgt aus öffentlichen und privaten Quellen. Für den von dem HMB zu erbringenden Eigenanteil hat der Verein mittlerweile eine „Bausteinaktion“ gestartet. Für DM 50,- pro lfd. Meter erhält jeder Spender eine repräsentative Urkunde. Sollte der Härtsfeld-Museumsbahn-Verein sein hochgestecktes Ziel erreichen, so wird die Härtsfeldbahn – zumindest teilweise als Museumsbahn – in einigen Jahren wieder fahren.

Das Härtsfeldbahn-Museum ist jeden 1. und 3. Sonntag im Monat von 14.00 bis 18.00 Uhr geöffnet. Für Gruppen können Sondertermine vereinbart werden. Gearbeitet wird mittwochs ab 17.00 Uhr und samstags ab 9.00 Uhr.

## Quellen

Archiv der Härtsfeld-Museumsbahn,

Andreas M. Rantzsch: Härtsfeldbahn – Ein Entwicklungsgeschichtlicher Überblick,

Kurt Seidel: Die Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen,

Gerd Wolff: Härtsfeldbahn (Manuskript),

Eigene Nachforschungen .

*Fotos S. 33: Die Bilder geben einen Überblick über die Aktivitäten der HMB auf den Gebieten Fahrzeugaufarbeitung, Gleisbau und Vermittlung des Themas durch temporäre und stationäre Ausstellungen*

*Oben links: Aufsetzen des instandgesetzten Kessels auf das Fahrwerk von Lok 12, die Lok soll noch 1992 wieder in Betrieb gehen. 15. 10. 91, Foto: Maucher*

*Oben rechts: Lok 12, T 37 und T 33 präsentieren sich für ein SDR-Fernsehteam vor dem Kloster Neresheim. 18. 10. 91, Foto: Jürgen Ranger*

*2. Reihe links: Der von der HMB restaurierte Pufferwagen Gw 155 in Neresheim, 1991, Foto: Maucher*

*2. Reihe rechts: Auch die Handkarre, mit der früher die Post zwischen dem Postamt und dem Bahnhof Neresheim transportiert wurde, gehört zum Sammlungsbestand der HMB. 1987, Foto: Ziegel Müller*

*3. Reihe links: Zum 90jährigen Jubiläum der Härtsfeldbahn baute die HMB im Packwagen RhB-4042 eine Sonderausstellung auf. 10. 8. 91, Foto: Jürgen Ranger*

*3. Reihe rechts: Inszenierung des Arbeitsplatzes des Bahnhofsvorstehers von Ballmertshofen in der Dauerausstellung des Härtsfeldbahn-Museums, Foto: HMB-Archiv*

*Unten links: Sachzeugen der Härtsfeldbahn in der Dauerausstellung des Härtsfeldbahn-Museums, Foto: Kruppa*

*Unten rechts: Die Wettertafeln im Härtsfeldbahn-Museum machen auf einen interessanten menschlichen Aspekt aus der Geschichte der Härtsfeldbahn aufmerksam: Im Kloster Neresheim war nach der Jahrhundertwende der Pfarrer Schips tätig. Er hatte vielfältige Interessen, u. a. die Meteorologie. Er ermittelte nicht nur das kommende Wetter, sondern nutzte auch alle Möglichkeiten, seine Prognosen seinen Schäfchen zukommen zu lassen. Jeden Morgen hängte er Wettertafeln an den Giebel des Prälaturgebäudes, so daß Neresheimer in den Genuß einer Wettervorhersage kamen. Nach Eröffnung der Härtsfeldbahn trugen die Malletlokomotiven verkleinerte Doubletten der Wettertafeln und verbreiteten somit ab Frühjahr 1902 bis kurz vor Ausbruch des ersten Weltkrieges die Prognosen entlang der gesamten Strecke. Pfarrer Schips kontrollierte die Beschilderung an den Lokomotiven stichprobenweise und ließ den Heizern bei korrekter Ausführung ein Trinkgeld zukommen. 1986, Foto: Maucher*



