

ürgen Ranger

# Eine Museums-Eisenbahn entsteht. Über den Wiederaufbau eines Teilstücks der eh. Härtsfeldbahn

5 Jahre nach Einstellung der Härtsfeldbahn verkehren inzwischen wieder Züge über das Härtsfeld. Vorerst ist hier in der Regel an Wochenenden Triebwagen T 33 als Bauzug unterwegs. Mit der Überquerung des Flübchens Egau wurde im Herbst 1998 das letzte große Hindernis auf dem knapp 3 km langen ersten Streckenabschnitt Neresheim – Sägmühle genommen. Anlaß genug, einmal darüber zu berichten, wie der Bau erfolgt und welche Schritte dazu notwendig waren.

## Der Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

Die Vereins-Aktivitäten konzentrieren sich auf vier Schwerpunkte: das Härtsfeldbahn-Museum, die Fahrzeugsammlung, den Wiederaufbau eines Teilstücks der ehemaligen Härtsfeldbahn und die Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Werkstätten.

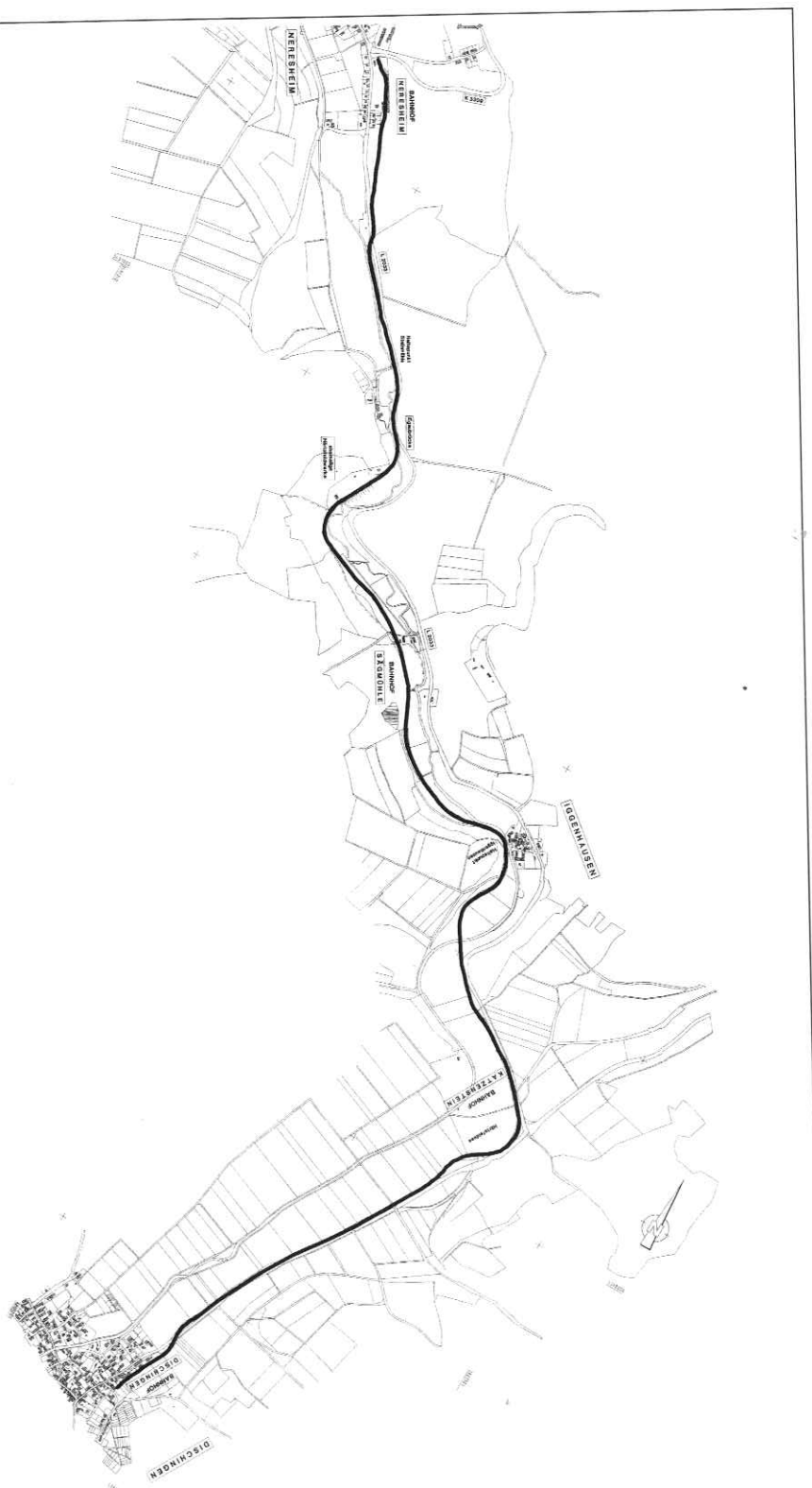
Bereits zur Vereinsgründung war klar, daß eine Präsentation von Eisenbahnfahrzeugen nur dann erfolgreich durchgeführt werden kann, wenn der Besucher die Fahrzeuge in ihrer ursprünglichen Aufgabe als Mitfahrer oder als Zuschauer erlebt. Ein Härtsfeldbahn-Museum mit angegliederter Fahrzeugsammlung ohne Bewegung würde auf die Besucher nur wenig Faszination ausüben. Eine überregionale Bedeutung schien mit einem statischen Ausstellungsteil allein nur schwer erreichbar. In einem sich bewegenden historischen Eisenbahnfahrzeug hingegen läßt sich der Komfort einstigen Reisens am eigenen Körper im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“, auch wenn dadurch Restriktionen in der Originalität der Exponate hingenommen werden müssen. Ein Fahrbetrieb ist daher nicht nur als Ergänzung des Härtsfeldbahn-Museums zu sehen, sondern er stellt einen unabdingbaren Bestandteil der Härtsfeld-Museumsbahn dar.

Nicht zuletzt bietet sich vor allem durch einen Fahrbetrieb die beste Gelegenheit das Wissen um Eisenbahner-Berufe wie Schaffner oder Heizer praktisch auszuüben und das Wissen über die Betriebsabwicklung und über alte Instandhaltungstechniken zu erhalten und weiterzugeben. Die in dieser Form aktiven Vereinsmitglieder treten damit gleich in mehreren Rollen auf: als Wissensträger, als Museumsführer, als lebendes „Museumsstück“ und als besonders intensiv erlebender Museumsbesucher.

Neresheim bietet hervorragende Möglichkeiten für eine Museumsbahnstrecke, stehen doch dem geplanten Wiederaufbau des 8 Kilometer langen Teilstücks Neresheim – Dischingen keine unüberwindlichen Hindernisse im Wege. Der gesamte Abschnitt kann aufgrund seiner Beschaffenheit als typisch für das Härtsfeld gelten. Auch ein längerer Abschnitt würde dem Mitfahrer keine wesentlichen zusätzlichen Eindrücke vermitteln. Ein kürzerer Abschnitt hingegen würde die Eindrücke mindern.

Um das ganze Vorhaben überschaubar, planbar und finanzierbar zu machen, wurde geplant, den Wiederaufbau in drei Bauabschnitten vorzunehmen:

- |                              |                 |
|------------------------------|-----------------|
| 1.) Neresheim – Sägmühle     | 2,978 km        |
| 2.) Sägmühle – Katzenstein   | 2,750 km        |
| 3.) Katzenstein – Dischingen | <u>2,282 km</u> |
|                              | 8,010 km        |



Zusammengesetzter Übersichtsplan der Strecke Neresheim – Dischingen, Ingenieurbüro Dr. Brenner und Münch

**Bauabschnitt Neresheim – Sägmühle**

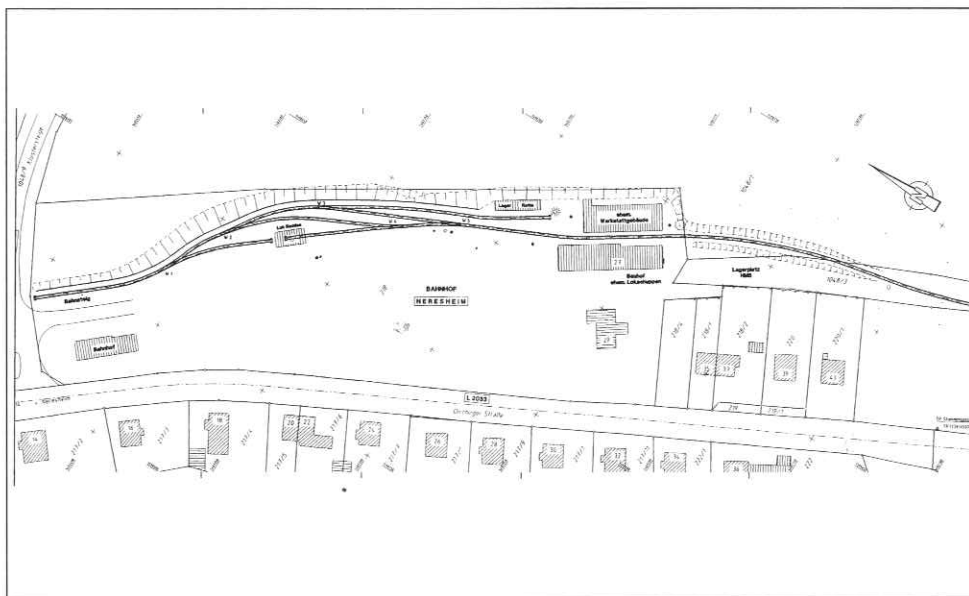
Die Streckenlänge der ersten Ausbaustufe beträgt 2,978 km. Sie beginnt bei km 28,055 der ehemaligen Härtsfeldbahn vor dem alten Bahnhofgebäude in Neresheim. Nach 858 Metern wird die Landstraße L 2033 als höhengleiche Kreuzung gequert. Hierzu wurde eine Ausnahmegenehmigung erwirkt, die vorsieht, daß der Bahnübergang mit einer ortsbedienten Schrankenanlage gesichert wird.

Nach weiteren 594 Metern wird der Bedarfshaltepunkt Steinmühle erreicht. Dieser Haltepunkt bestand bis 1926 darin, daß die Züge bei Bedarf auf der Kreuzung mit dem Weg zur Steinmühle hielten. Abweichend von den früheren Gegebenheiten wird hier ein Bahnsteig angelegt. Der Haltepunkt ist wenige Meter von einem der auf der Schwäbischen Alb häufiger anzutreffenden Wanderparkplätze entfernt. Von hier aus kann das Naturschutzgebiet Neresheimer Zwing erwandert werden.

Bei km 29,902 führt eine Stahlkastenbrücke mit einer Spannweite von 17,20 m über die Egau. Vorbei an dem Gelände der ehemaligen Härtsfeldwerke (Kalkwerk, heute Naturschutzgebiet) und einem Feuchtbiotop bei km 30,100 erreicht man den vorläufigen Endpunkt, den Bahnhof Sägmühle bei km 30,860.

Die für die Strecke benötigten Grundstücke sind teilweise im Eigentum der Stadt Neresheim. Die zusätzlich notwendigen Grundstücke, der sogenannte Klosteracker unmittelbar im Anschluß an das Bahnhofsgelände und das Gelände des früheren Bahnhofes Sägmühle, wurden vom Härtsfeld-Museumsbahn e.V. erworben.

Auf dem Bahnhofsgelände Neresheim konnte die ursprüngliche Gleisanlage nicht wieder hergestellt werden, da das Gelände als städtischer Festplatz dient. Die Gleisanlagen wurde wesentlich kleiner ganz am Rande des Platzes errichtet. Die Trasse verläßt das Bahnhofsgelände zwischen der ehemaligen Werkstätte und dem ehemaligen Lokomotivschuppen und schwenkt danach in einem neu erschaffenen Einschnitt auf die ehemalige Trasse ein. Früher befand sich zwischen den beiden Gebäuden ein Abstellgleis.



**Bauabschnitt Sägmühle – Katzenstein**

Die Streckenlänge der zweiten Ausbaustufe beträgt 2,750 km. Unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Sägmühle wird das Gebiet des Ostalbkreises verlassen, und man gelangt in den Landkreis Heidenheim. Der Haltepunkt Iggenhausen wird bei km 32,380 erreicht. Bei km 32,808 folgt die nächste Egaubrücke mit einer Spannweite von 10,60 m. Unmittelbar darauf folgt eine 5,00 Meter lange Wegeüberführung bei km 32,901. Beide Brücken wurden beim Abbau der Bahn verschrottet und müssen neu errichtet werden. Der zweite Abschnitt endet mit dem Bahnhof Katzenstein, der sich direkt am Härtsfeldsee und unweit der ehemaligen Staufferburg Katzenstein bei km 33,610 befindet.

*Oben: Im Frühjahr 1997 ist die Strecke in wenigen Wochen um gut 300 m gewachsen. Nach dem Auslegen der Schwellen und der ersten Schiene wird diese verschraubt. März 1997. Foto: Jürgen Ranger*

*Mitte: Lageplan Bf. Neresheim, M 1 : 3.000. Ingenieurbüro Dr. Brenner und Münch*

**Die Härtsfeldbahn**

Zwischen 1901 und 1972 gehörte die schmalspurige private Nebenbahn Aalen – Neresheim – Dillingen zu den Alltäglichkeiten des Härtsfeldes. Die Bahn wurde gebaut, um das Härtsfeld zu erschließen. Offiziell als Härtsfeldbahn benannt, erhielt sie im Volksmund den Namen „Schättere“ auf württembergischer Seite und „Zügler“ auf bayerischer Seite.

Mehrfach erhitze die Bahn die Gemüter: In der Planungszeit und in den Stilllegungsdiskussionen 1932, 1953 und 1972. In dieser Hinsicht unterscheidet sich die Härtsfeldbahn nur geringfügig von anderen, mittlerweile ebenfalls stillgelegten Eisenbahnstrecken. Daneben gibt es einige Besonderheiten, die der Strecke eine gewisse Sonderstellung zuweisen:

- Es gab nur wenige private Nebenbahnen, die eine Landesgrenze überschritten.
- Der Alaufstieg bei Aalen stellte besondere Anforderungen an die Streckenführung. Die Bahn wurde wie eine Gebirgsbahn angelegt. Enge Kurven, Viadukt und Tunnel waren zur Überwindung des Höhenunterschieds erforderlich.
- Zusammen mit dem flachen bayerischen Streckenteil bot die Bahn in den fünfziger und sechziger Jahren ein ideales Terrain für die Durchführung von Testfahrten nahezu aller deutschen Eisenbahnhersteller.
- Die Streckenführung und das wasserarme Härtsfeld machten die Konstruktion besonderer Triebfahrzeuge erforderlich. Die Lokomotiven 11 und 12 wurden besonders sparsam ausgeführt und waren für Einmannbedienung ausgelegt. Die 1956 gebauten Schlepptriebwagen T 30 und T 31 waren die stärksten auf deutschen Schmalspurbahnen anzutreffenden Dieseltriebwagen.
- Ausgehend von der etwa in Streckenmitte gelegenen Centralstation Neresheim wurde ein zweigeteilter Betrieb auf den Teilstrecken Aalen – Neresheim und Neresheim – Dillingen durchgeführt.

- Der umfangreiche Fahrzeugpark machte eine eigene Werkstätte erforderlich, die 1907 in Neresheim errichtet wurde und neben der regulären Unterhaltung der Fahrzeuge sogar umfangreiche Fahrzeugumbauten durchführte.

- Die abwechslungsreiche und reizvolle Landschaft führte dazu, daß man die Härtsfeldbahn als Sonntagsausflugsbahn schätzte. Für Betriebsausflüge wurden oft Sonderzüge gefahren.

Zu einer Gemeinsamkeit mit anderen Bahnlinien entwickelten sich die Probleme, die nach dem Zweiten Weltkrieg durch die sich wandelnde Verkehrsstruktur entstanden und die schließlich zur Stilllegung führten. Die schon 1972 geäußerten Wünsche nach einer Erhaltung der Bahnlinie für touristische Zwecke wurden übergangen. Die Bahnlinie wurde abgebaut.

Der Gedanke an eine Museumsbahn war allerdings nie ganz tot. Bereits 1982 gab es Bemühungen, das Teilstück Aalen – Ebnat wieder aufzubauen. Dieses Vorhaben scheiterte. 1985 begann der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. mit seiner Arbeit. Der erste Versuch, in Aalen Fuß zu fassen, gelang nicht. Stattdessen fand man in Neresheim ideale Voraussetzungen vor.

Die in der Mitte der Strecke gelegene Centralstation Neresheim war einst eine der größten privaten Eisenbahnanlagen in Württemberg. Hier fanden früher Zugkreuzungen statt. Auf den zahlreichen Gleisen gaben sich Güterwagen aller Gattungen und Verwaltungen ein Stelldichein. Die Bahnmeisterei lagerte hier ihre Oberbaumstoffe und Werkzeuge. Kohlenbansen, Wasserkran und Tankstelle gehörten ebenso zum Bild wie die zahlreichen Schuppen und das Holzlager. In den großen Hallen wurden die Fahrzeuge gewartet. Sogar komplette Fahrzeugumbauten wurden hier durchgeführt. Das Bahnhofsgelände diente der Bahnverwaltung. In den Jahren nach der Stilllegung wurde vieles entfernt oder verändert, dennoch bietet das Gelände der Centralstation auch heute noch einen guten Eindruck von der einstigen Größe und Bedeutung dieser Anlage (s. a. DME 1/92, S. 28 – 33)

## Bauabschnitt Katzenstein – Dischingen

Die Streckenlänge der dritten Ausbaustufe beträgt 2,282 km. Nach dem Überqueren des Katzensteiner Brückles bei km 33,630 (3,80 m Spannweite) fährt man mit Blick auf die Wasseroberfläche am Härtsfeldsee vorbei. Der weitere Streckenverlauf führt durch Hecken getrennt der Landstraße L 2033 entlang bis zum Bahnübergang bei Dischingen. In einem weiten Rechtsbogen erreicht man den Endpunkt Bahnhof Dischingen bei km 35,892.

## Vorbereitungen für den Streckenbau

Für den Wiederaufbau des ersten Abschnitts Neresheim – Sägmühle wurde ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Dieses konnte 1996 dank der kompetenten Unterstützung eines Ingenieurbüros abgeschlossen werden. Während der Laufzeit des Verfahrens ergaben sich bedingt durch die Bahnreform zahlreiche Änderungen. Gesetze und Vorschriften wurden überarbeitet. Verantwortlichkeiten wurden neu geregelt. Oft war das Anliegen des Härtsfeld-Museumsbahn e.V. das erste überhaupt, auf das die Vorschriften anzuwenden waren. Ohne das Wohlwollen und die Unterstützung der involvierten Personen und das Zutun maßgeblicher Politiker wäre das Vorhaben wohl schon in diesem Stadium steckengeblieben.

Schließlich wurde dem Verein bzw. der neu gegründeten Härtsfeldbahn Betriebs-GmbH vom Verkehrsministerium die Genehmigung als Eisenbahn-Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen erteilt.

Vorausgegangen waren jahrelange Grundstücks-Verhandlungen mit dem Eigentümer des Klosterackers, dem Benediktinerkloster Neresheim. Nach vielen Gesprächen und vollständiger Offenlegung der Planungen erklärten sich schließlich Abt und Konvent des Klosters bereit, die benötigten Grundstücke zu veräußern. Damit war die bedeutendste Hürde auf dem Weg zur Härtsfeld-Museumsbahn genommen.

Als sich der Grundstücksverkauf abzeichnete, startete die Aktion „Oberbaumaterialien“. Von den Gleisbauhöfen Neuhausen und Stuttgart-Wangen der Stuttgarter Straßenbahnen wurde Hunderte von Schwellen und Schienen nach Neresheim transportiert. Später sollten noch mehrere Dutzende von kompletten Gleisjochen der Linien 13 und 15 dazukommen. Diese wurden im Rahmen der Stadtbahn-Umbaumaßnahmen der SSB ausgebaut und direkt auf Lastkraftwagen nach Neresheim transportiert.

## Finanzierung

Die Finanzierung der Strecke Neresheim – Sägmühle erfolgt mit Zuschüssen von Land, Kreis und Gemeinde. Hierbei wurde eine Drittel-Finanzierung vereinbart, die vorsieht, daß das Land, der Kreis und die Gemeinde sowie der Verein je ein Drittel der budgetierten Streckenbau-Kosten tragen. Dabei müssen die Zahlungen des Landes vom Verein vorfinanziert werden. Eventuell entstehende Mehrkosten trägt der Verein. Die Aufarbeitung der später einzusetzenden Fahrzeuge wird nicht bezuschußt.

Abgesehen von Eigenleistungen wurden Kosten von ca. 50 DM je Meter Gleis errechnet, die der

Verein zu finanzieren hat. Hierzu wurde eine Bauaktion ins Leben gerufen, die einen durchaus zufriedenstellenden Erfolg zu verzeichnen hat. Jeder, der sich an der Finanzierung des Gleises beteiligt, erhält eine Urkunde, die über die Lage der finanzierten Meter Auskunft gibt. Auf diese Weise konnten bis Ende 1998 immerhin 2,3 km der Strecke finanziert werden, und es wird damit gerechnet, daß so auch noch die restlichen 700 Meter zu finanzieren sind.

## Bauweise und verwendetes Baumaterial

Ein wichtiges Element zum Betrieb einer Eisenbahn sind das Gleis und die Gleisbettung, der sogenannte Oberbau. Von diesem wichtigen Teil der Härtsfeldbahn ist leider nichts mehr vorhanden. Der beim Neubau der Härtsfeld-Museumsbahn verwendete Oberbau unterscheidet sich von dem der „alten“ Härtsfeldbahn in einigen Punkten.

Beim Bau der Härtsfeldbahn im Jahre 1901 wurde ein Norm-Profil der Westdeutschen Eisenbahn AG eingebaut. Die Schienen wurden auf Unterlagplatten gestellt und mit 3 Schienennägeln auf den Schwellen befestigt. Dieses Gleis ist erst im Zuge der Oberbausanierung in den fünfziger Jahren gegen das schwerere Schienenprofil S 24 nach DIN 5902 ausgetauscht worden. Dabei wurde die Schiene mit 3 Schwellenschrauben und einer größeren Unterlagplatte auf den Schwellen befestigt.

Schienenprofile aus der Anfangszeit und vor allem das Schienenprofil S 24 mit 24,43 kg/m wurde bei der Härtsfeld-Museumsbahn im Bahnhof Neresheim verlegt. Alle Schienen wurden auf den hölzernen Schwellen verschraubt. Auf die ursprüngliche Technik mit Schienennägeln weist ein kurzes Stück Schiene im Härtsfeldbahn-Museum hin. Die unterschiedlichen Schienenprofile werden den Besuchern im Rahmen von Führungen über das Gelände präsentiert: eine zierliche und ursprünglich genagelte Weiche der Jahrhundertwende und ein Abstellgleis stehen als Beispiel für den zuerst verwendeten Oberbau. Über Schienen der Form 5 mit Holzschwellen und einer „modernen“ Stahlschwellen-Weiche der fünfziger Jahre gelangt man an den Beginn der „Neubaustrecke“. Ab hier wurde in Richtung Sägmühle ein schwereres Gleis eingebaut.

An der Übergangsstelle vom alten zum neuen Oberbau erfolgt bei den Führungen die Erklärung der Bauweise: Nach dem Ausschleichen des Erdplanums mit vorgegebener Seitenneigung von 1 : 25 wird dieses durch Walzen verdichtet. Die Neigung bewirkt, daß eindringendes Wasser abfließt. Das Walzen verhindert ein Einsinken der Gleise beim späteren Befahren. Auf das verdichtete Erdreich wird eine ca. 5 cm hohe und 3,2 m breite Zwischenschicht aus Mineralbeton, die Kalk-Frostschutz-Tragschicht (KFT), eingebracht und verdichtet. Der Mineralbeton verhindert eine gewisse Zeit das Pflanzenwachstum auf der Trasse. Nun folgt eine etwa 10 cm dicke Kalksteinschotter-schicht (Körnung 40/60) ohne Seitenneigung, die mehrmals gewalzt wird, um ein Nachgeben des Planums beim Stopfen des Gleises zu verhindern. Auf dieser ca. 2,8 m breiten Unterlage können jetzt die ca. 80 kg schweren Hartholzschwellen und Schienen verlegt werden.

Der Abstand von Schwellenmitte zu Schwellenmitte beträgt 76 cm. Als Schienenbefestigung dient

der sogenannte K-Oberbau. Bei diesem Befestigungssystem werden auf der Schwelle 2 Rippenplatten mit je 4 Schwellenschrauben und beigelegtem Federring festgeschraubt. Auf der Rippenplatte wird die Schiene in die vorhandene Aussparung gesetzt, mit 2 Bügelklemmplatten fixiert und mit Hakenschrauben mit doppeltem Federring gegen die Rippenplatte geschraubt. Diese mittelbare Befestigung hat die Vorteile großer Rahmensteifheit, geringer Unterhaltskosten, langer Lebensdauer und guter Verspannung der Schienen.

Auf der Strecke wird die Schienenform S 41 mit 40,95 kg/m und ab der Egaubrücke die Schienenform S 49 mit 49,43 kg/m, verwendet. Die einzelnen Schienen sind durch Flachlaschen miteinander verschraubt.

Nach Ausrichten des Gleises wird Kalksteinschotter bis Schienenoberkante aufgeschüttet und das Gleis mit der Stopfmaschine bis zu 15 cm gehoben und unterstopft. Dieser Arbeitsgang wird erst mit der Fertigstellung des gesamten ersten Streckenabschnitts vorgenommen. Vorerst sind nur das Bahnhofsgelände und kurze Abschnitte vor und nach den Bahnübergängen und der Egaubrücke endgültig fertig gestellt.

Das auf diese Weise erstellte Gleis findet sich auch auf einigen Hauptgleisen der Deutschen Bahn AG. Bei der Härtsfeldbahn kam dieser Oberbau nie vor. Dennoch hat man sich für diese Oberbauform entschieden, da dieser eine längere Zeit ohne große Unterhaltmaßnahmen und eine leichtere Ersatzteilbeschaffung während des zukünftigen Museumsbetriebes verspricht.

## Chronik des Streckenbaus

An Christi Himmelfahrt, dem 16. Mai 1996 war es soweit: Feierlich wurde der erste Spatenstich für den Wiederaufbau der Teilstrecke Neresheim – Sägmühle durch geladene Ehrengäste vollzogen. Das Bahnhofsgelände war bereits in den davorliegenden Jahren fertig gestellt worden.

Nach dem offiziellen Akt wurde in den folgenden Monaten mit Unterstützung des THWs und der Baufirma Leonhard Weiss der Bahndamm auf dem an das Bahnhofsgelände angrenzenden Klosteracker auf einer Länge von etwa 700 Metern wieder hergestellt. Der neu gebaute Schienenstrang hatte bis Ende 1996 eine Länge von ca. 150 Metern erreicht.

Das Jahr 1997 begann bei eisigen Temperaturen mit dem Freischneiden der Trasse zwischen dem zukünftigen Haltepunkt Steinmühle und der Brücke über die Egau. Solche Arbeiten werden stets in enger Zusammenarbeit mit dem Kreisnaturschutzbeauftragten durchgeführt.

Die Hürde des Jahres 1997 war der niveaugleiche Bahnübergang über die L 2033. Ende Mai wurde die Landstraße für eine Woche vollständig gesperrt. Der Bahnübergang wurde von der Firma Leonhard Weiss errichtet. Dieselbe Firma hatte hier 1974 den alten Bahnübergang entfernt.

Beim Bau des neuen Übergangs erfolgte die Vorbereitung für die Ausstattung mit modernen zugedienten Halbschranken. Die Errichtung der Schrankenanlage wurde der Härtsfeld-Museumsbahn aus Sicherheits- und Haftungsgründen eindringlich empfohlen. Auf die ursprünglich geplante Ausstattung

mit einer historischen Schrankenanlage mußte verzichtet werden. Vorläufig wird allerdings mit Signalfahnen gesichert.

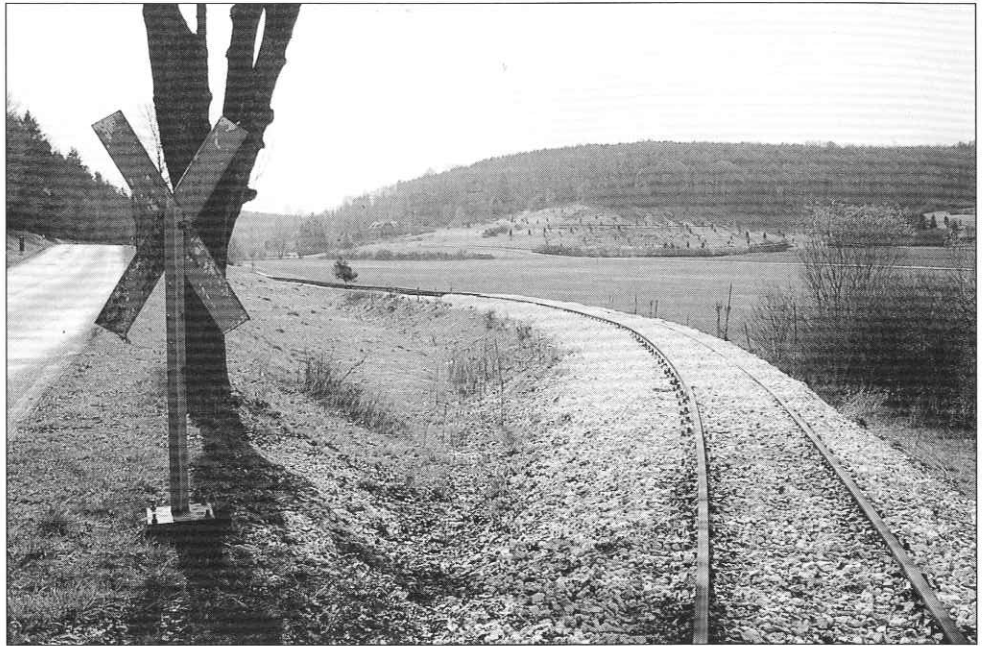
Zu Ostern 1998 erreichte der Schienenstrang den zukünftigen Haltepunkt Steinmühle und damit die Hälfte der insgesamt knapp 3 Kilometer langen Strecke. In der Woche nach Ostern nahm der zukünftige Haltepunkt Steinmühle seine grobe Gestalt an. Der künftige Bahnsteig wurde aufgeschüttet und verdichtet. Die Bahnsteigkante, ein Geländer und der endgültige Zugang müssen allerdings noch fertig gestellt werden. Dies wird erst geschehen, nachdem der Gleisoberbau fertig gestellt ist. Zusammen mit dem Bahnsteig wurde auch der Bahnübergang über den Zufahrtsweg zur Steinmühle, zum ehemaligen Kalkwerk und zum Wanderparkplatz Neresheimer Zwing fertiggestellt.

Im August 1998 war der Schienenstrang an der Egaubrücke, ca. 1.850 Meter vom Prellbock in Neresheim entfernt, angelangt. Die Überquerung der Egau war nach den beiden Bahnübergängen die letzte große Hürde, die beim Bau des Streckenabschnitts Neresheim – Sägmühle zu nehmen war.

Die umfangreichen Arbeiten begannen bei strengem Frost bereits Anfang 1998 mit dem Entfernen des Bewuchses, der sich im Lauf der Jahre angesiedelt hatte. Danach wurde der Blechträger-Überbau wiederum mit Unterstützung des THWs angehoben. Die Aufarbeitung der Auflagerpunkte erfolgte in Neresheim. Währenddessen wurde die Brücke eingehaust und dann gründlich gereinigt. Die eingehende Untersuchung durch einen Statiker brachte ein sehr erfreuliches Ergebnis zu Tage: keine einzige Niete war schadhaft. Es waren lediglich kleinere Schweißarbeiten notwendig.

Nach dem Aufbringen der Beschichtung und der Ausbesserung der Widerlager wurde der Überbau wieder in ihre richtige Lage gebracht. Als Tüftelarbeit hat sich die Montage der neuen Brückenschwellen und der darauf montierten Schienen erwiesen. Mußte doch alles bereits in der endgültigen Lage auf den Millimeter genau montiert werden. Da die Brücke in einer Kurve liegt, waren Wasserwaage und Meterstab die wichtigsten Hilfsmittel. Seit Oktober 1998 ist die Brücke wieder befahrbar.

Zum Jahresende 1998 erreichte der Schienenstrang die Einfahrt in den ehemaligen Bahnhof Härtsfeldwerke. Da aus dem einst größten Industriebetrieb des Härtsfelds heute ein Landschafts- bzw. Naturschutzgebiet geworden ist, muß auf den Wiederaufbau dieses Bahnhofs verzichtet werden. Der Zug wird zukünftig ohne Halt das Gebiet der Härtsfeldwerke durchqueren.



*Oben: Nach dem Bahnübergang mit der Landstraße 2.033 in km 28,913 verläuft die Trasse auf einem hohen Damm. Noch strahlt der frisch ausgebrachte Kalkstein-Schotter.*

*Foto: Jürgen Ranger*

*Mitte: T 33 mit Rollböcken zum Ausfahren von Schienen am Haltepunkt Steinmühle in km 29,507, 25. 7. 1998.*

*Foto: Ziegelmüller*

*Unten: Der Schienenstrang hat im Herbst 1998 die Einfahrt in den ehemaligen Bahnhof Härtsfeldwerke in km 30,1 erreicht. November 1998, Foto: Jürgen Ranger*



In den Wintermonaten Januar und Februar 1999 wurde der letzte Teilabschnitt bis Bahnhof Sägmühle freigeschnitten. Bis Ostern lagen die Schienen bis zur Ausfahrt des ehemaligen Bahnhofs Härtsfeldwerke. In der Woche nach Ostern konnte das Planum bis zum vorläufigen Endbahnhof wieder hergestellt werden. Schwellen liegen mittlerweile bis zur Einfahrt in den Bahnhof Sägmühle.

Die Monate Mai und Juni galten überwiegend Erhaltungsarbeiten an dem bereits liegenden Gleisen. Mit T 33 und Ow 301 wurde an den kritischen Stellen Schotter verteilt. Die Beladung des offenen Güterwagens erfolgte in Neresheim mit dem vorhandenen Radlader. Das Entladen wurde historisch korrekt, aber mühsam von Hand vorgenommen.

Für die zweite Jahreshälfte 1999 ist vorgesehen, die Schienenanlage bis zum Bahnhof Sägmühle fertigzustellen. Es fehlt dann noch der Schotter zur Fertigstellung des ersten Bauabschnitts der Härtsfeld-Museumsbahn. Der Fortschritt des Streckenbaus kann im Internet unter <http://home.t-online.de/home/gerald.stempel/hmb.htm> abgefragt werden. Er wird monatlich aktualisiert.

### Technik des Gleisbaus bei der Härtsfeld-Museumsbahn

Die Gleisbautechnik wurde inzwischen so verfeinert, daß bereits mit 2 – 3 Personen ein vernünftiger Baufortschritt erreicht werden kann. Durch die Anschaffung verschiedenster Arbeitsgeräte wurden die Arbeiten recht gut mechanisiert, so daß schwere körperliche Arbeiten nur noch in dem notwendigen Umfang anfallen.

Der Bau beginnt mit der Herstellung des Roh- und Fertigplanums. Dieses wird in der Regel durch die Firma Leonhard Weiss durchgeführt. Größere Rohplanumsarbeiten wurden vom THW im Rahmen von Übungen geleistet. Das Aufbringen und Verdichten von KFT-Schicht und Schotter wird teilweise an Baufirmen vergeben, teilweise aber auch in Eigenleistung durchgeführt.

Ein Großteil der Oberbauarbeiten werden auf dem Bahnhofsgelände in Neresheim vorbereitet. Gleisjoche werden dort abgeladen und demontiert. Alternativ werden geeignete Schienen und Schwellen dem Lagerbestand entnommen. Die schweren Hebearbeiten werden mit einem Kran oder mit einem Radlader durchgeführt. Beide Fahrzeuge wurden von Vereinsmitgliedern erworben und dem Verein zur Verfügung gestellt.



Vier Fotos von der Egaubrücke in km 29,902

Oben: Anheben des Überbaus mit hydraulischen Stempeln durch das THW, Foto Ziegelmüller

Mitte: Instandsetzen und konservieren eines Widerlagers

Unten links: Mit 74 Jahren ist Werner Franz der älteste Aktive. Heute würde er an dieser Stelle bis zur Brust im Wasser stehen.

Unten rechts: T 33 mit Rollböcken auf der Fahrt nach Neresheim über die instandgesetzte Brücke.

3 Fotos: Jürgen Ranger

Das erforderliche Kleineisen wurde überwiegend gebraucht erworben. Daher ist es vor seiner Verwendung auszusortieren, ggf. aufzuarbeiten und schließlich in der benötigten Menge bereitzulegen. Schließlich werden die Schienen auf die richtige Länge abgelängt und mit Bohrungen für die Lashung versehen. Wenn die Schwellen mittels eines VW-Transporter oder des Radladers auf der Strecke ausgelegt sind, kann der Zusammenbau beginnen.

Die Schienen und das Kleineisen werden mit dem Bauzug auf die Strecke transportiert. Für den Transport wurden die Rollböcke 2 und 5 aufgearbeitet. Anstatt der Achsgabelhalter wurde eine Halterung angebaut, die zur Aufnahme von bis zu vier Schienen ausreicht. Da pro Wochenende zwei Gleisjoche gebaut werden, reicht dies derzeit aus. Es zeichnet sich jedoch ab, daß die Tagesleistung durch technische Verbesserungen an langen Sommertagen auf bis zu vier Joche verbessert werden kann, so daß die Halterungen voraussichtlich vergrößert werden, um zusätzliche Zugfahrten einsparen zu können.

Als Triebfahrzeug dient Triebwagen T 33. Für den vereinzelt notwendigen Transport größerer Teile und von Schotter wird Ow 301 verwendet. Für die spätere Ausbringung des Schotters wurde der Talbot-Schotterwagen Ommt 184 beschafft, der derzeit aufgearbeitet wird. Ist der Bauzug am Gleisende angekommen, werden die beladenen Rollböcke abgekuppelt, und der Triebwagen fährt zurück nach Neresheim. Das Abladen der Schienen erfolgt mit drei Laufkatzen. Die einzelnen Schienen werden dabei direkt in die endgültige Lage gebracht und mit dem vorbereiteten Kleineisen auf den Schwellen fixiert.

In einem weiteren Arbeitsgang werden die Schrauben mit einer Schraubmaschine endgültig angezogen. Schließlich wird der Gleisbau nochmals kontrolliert. Dabei festgestellte Mängel wie etwa unsaubere Stöße oder einzelne fehlende oder lose Schrauben werden in einem vorläufig letzten Arbeitsgang beseitigt. Der so entstandene Gleiskörper ist als Baugleis problemlos befahrbar. Die höchst zulässige Geschwindigkeit darauf wurde auf 15 km/h festgesetzt.

Auf diese Weise wird auch der Rest des Gleisstranges bis zum Bahnhof Sägmühle errichtet werden. Wollen wir hoffen, daß dies nicht der Endpunkt bleibt und daß die Härtsfeld-Museumsbahner ihr mühsam erworbenes Gleisbau-Know-how auch beim Bau des zweiten und dritten Streckenabschnitts anwenden können.

*Oben: Stand des Streckenausbaus am 2. 1. 1999 am Bahnhof Härtsfeldwerke. Links stand früher das Kalkwerk – der damals größte Industriebetrieb des Härtsfelds. Heute führt die Strecke zwischen einem Naturschutzgebiet (links) und Landschaftsschutzgebiet (rechts) hindurch.*

*Mitte: Trotz Schnee wurde im Februar 1999 weitergebaut. Soeben ist T 33 mit Schienen am Streckenende angekommen. Die Schienen im Vordergrund sind nach dem Wegräumen des Schnees erst seit wenigen Minuten verschraubt.*  
2 Fotos: Jürgen Ranger

*Unten: Der aktuelle Stand der Arbeiten: Die Strecke wird gründlich und historisch korrekt von Hand eingeschottert.*  
12. 6. 1999, Foto: Werner Kuhn

