

Einsteigen & los!

Korbinian Fleischer

R E I S E F Ü H R E R

Nostalgie BAHNEN



Baden-Württemberg

- ▶ MIT ALLEN INFOS
- ▶ BILDER UND STRECKENKARTEN
- ▶ TIPPS FÜR DIE GANZE FAMILIE



ZUM AUTOR Korbinian Fleischer, Bj. 1981, wurde schon in frühester Kindheit vom Eisenbahnvirus befallen. Die ersten Spaziergänge führten zum Bahnhof Reichenbach im Täle an der ehemaligen Tälesbahn Geislingen – Wiesensteig. Just in dieser Zeit verschwanden dort die Gleisanlagen und ein Radweg entstand auf der Bahntrasse. Über die Brio- und DUPLO-Eisenbahn und später die Märklin-Modellbahn sammelte er ab seinem 13. Geburtstag Museumsbahnerfahrung. Im Lauf der Jahre übte er (fast) alle Tätigkeiten, die in einem Eisenbahnverein anfallen, aus. Neben seinen Museumsbahnaktivitäten gehört der gelernte Verlagskaufmann nach einem Redaktionsvolontariat zur Redaktion der Zeitschrift MODELLEISENBAHNER (MEB).



Über eine Kontaktaufnahme freut er sich immer:

Korbinian Fleischer: korbinian.fleischer@gmx.de oder Tel. 07334 / 4481

IMPRESSUM Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-0918-2

© 2013 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages
Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autor:	Korbinian Fleischer
Titelbild:	Härtsfeldbahn im Bahnhof Sägmühle
Lektorat:	Wolfgang Schumacher, Dr. Karlheinz Haucke
Satz & Layout:	Kathleen Riesebeck
Preprint:	w&co MediaServices GmbH & Co. KG, München
Gesamtherstellung:	Griebisch & Rochol Druck GmbH & Co. KG, Hamm



- | | | | |
|----|---|----|---|
| 6 | EINLEITUNG | 46 | SCHWÄBISCHE WALDBAHN
Schorndorf – Welzheim |
| 8 | HÄRTSELDDBAHN
Neresheim – Bahnhof Sägmühle | 54 | ECHAZBAHN
(Ulm –) Münsingen – Kleinengstingen |
| 16 | LOKALBAHN
Amstetten – Gerstetten | 64 | KREBSBACHTALBAHN
Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt |
| 24 | ALB-BÄHNLE
Schmalspurbahn Amstetten – Oppingen | 72 | ÖCHSLE
Warthausen – Ochsenhausen |
| 34 | SOFAZÜGLE
Tälesbahn Nürtingen – Neuffen | 80 | VES-EXPRESS
Singen – Etwilten (– Stein am Rhein) |
| 40 | FEURIGER ELIAS
Strohäubahn Korntal – Weissach | 84 | SAUSCHWÄNZLEBAHN
Blumberg-Zollhaus – Weizen |



- | | | | |
|-----|---|-----|--|
| 96 | TROSSINGER EISENBAHN
Trossingen-Bahnhof – Trossingen-Stadt | 144 | HISTORISCHE STRASSENBAHNEN
Oldtimerlinie 21 und 23 in Stuttgart |
| 102 | DREISEEN- UND OBERE HÖLLENTALBAHN
Löffingen – Titisee – Seebrugg | 148 | HISTORISCHE STRASSENBAHN
Adventsringlinie Karlsruhe |
| 110 | KANDERTALBAHN
Haltingen – Kandern | 149 | HISTORISCHE STRASSENBAHN
Oldtimerlinie 7 in Freiburg |
| 118 | REBENBUMMLER
Riegel-Malterdingen – Breisach | 150 | ANREISE |
| 126 | ACHERTALBAHN
Achern – Ottenhöfen | 154 | HINTER DEN KULISSEN |
| 136 | ALBTALBAHN
Karlsruhe – Ettlingen – Bad Herrenalb | 158 | BILDNACHWEIS QUELLENANGABEN
ÜBERSICHTSKARTE |

Der goldene Herbst ist besonders in den Weinbergen beeindruckend.



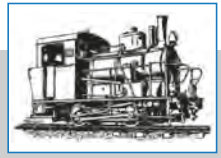
Es gibt keine Region in Europa, die eine höhere Dichte an Museums- und Touristikbahnen zu bieten hat, als der deutsche Südwesten. Jede dieser rollenden Freilichtmuseen mit den liebevollen Namen wie Sofazüge, Sauschwänzlebahn oder Rebenbummler ist einzigartig: Die Strecken verlaufen abenteuerlich durch die Mittelgebirge oder durch Täler und Ebenen und werden mit Fahrzeugen betrieben, die teilweise seit über 100 Jahren in Betrieb sind und oftmals schon immer auf ihrer Stammstrecke im Einsatz waren. Hinter jeder Bahn steckt ein Kern aktiver Museumsbahner, die in ihrer Freizeit und mit einem sehr hohem finanziellen Einsatz dafür sorgen, dass „ihre“ Bahn am Leben bleibt. Damit leisten sie und ihre Vereine nicht nur einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung historisch wertvoller Technikgeschichte, sondern sind als Attraktion für den Tourismus von sehr großer Bedeutung. Manche Bahnstrecke hat nur durch den Museumsbahnbetrieb bis heute überlebt und wurde inzwischen als Bahnstrecke für den Regelverkehr wiederentdeckt. Auch für die Option „Güter auf die Bahn“ sind diese Strecken vielleicht bald von Bedeutung, auch wenn deutschlandweit in den letzten Jahren der Güterverkehr massiv von der Schiene auf die Straße verlagert wurde.

Nutzen Sie diesen Reiseführer und besuchen Sie unsere Museumsbahnen in Baden-Württemberg – gleich am Sonntag! Ideal eignen sich die Bahnen für Vereinsausflüge, Betriebsausflüge oder den klassischen Ausflug mit Kindern oder Enkeln. Meist sind die historischen Bahnen sehr gut an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen, so dass Sie auch Ihrem Auto einen freien Tag gönnen können.

Gute Fahrt wünscht Ihnen

Korbinian Fleischer

Von NERESHEIM zum Bahnhof SÄGMÜHLE



Vor der Kulisse des Klosters Neresheim dampft das Züge gen Steinmühle.



STRECKE (km): Neresheim 28,1 > Steinmühle 29,5 > Sägmühle 30,9 > (Iggenhausen) im Bau 32,4

AUF EINEN BLICK

Eröffnung:	1901/1906
Fahrzeit:	15 Minuten
Größte Steigung:	2,5 %
Streckenlänge:	2,8 km
Spurweite:	1000 mm
Museumszüge:	Dampf und Diesel





DIE „SCHÄTTERE“ Quer über das Härtsfeld, von Aalen bis nach Dillingen an der Donau, führte einst die Härtsfeldbahn. 1972 wurde sie stillgelegt und wenige Monate später komplett abgebrochen. Wenige Jahre danach erinnerte fast nichts mehr an diese lieb gewonnene Bahnlinie. Aber dann geschah etwas, das es in der Eisenbahngeschichte noch nicht gegeben hatte: Die komplett demontierte Strecke wurde durch den Verein „Härtsfeldbahn-Museumsbahn“ teilweise wieder zu neuem Leben erweckt.

DIE STRECKE Der heutige Ausgangspunkt der Härtsfeldbahn ist Neresheim. Der Bahnhof lag in der Mitte der ehemaligen Gesamtstrecke, rund 28 Kilometer vom ursprünglichen Ausgangspunkt Aalen entfernt. Neresheim war die Zentralstation der Bahn mit allen technischen Einrichtungen und der Verwaltung der Bahn.

Das Streckengleis der Härtsfeldbahn führt südwestlich am Lokschuppen entlang, geradeaus auf einem Bahndamm über den Klosteracker. Bei einer Baumgruppe an der heutigen L 2033 schwenkt die Bahn etwas ein, um anschließend die Straße mit einem Bahnübergang zu queren und weiter in Richtung des Flüsschens Egau abzustiegen. An der ehemaligen Steinmühle befindet sich heute ein Haltepunkt. Es folgt eine Stahlbrücke über die Egau, bevor das Gelände des ehemaligen Bahnhofes Härtsfeldwerke erreicht wird. Bis 1965 stand hier ein Kalk- und Zementwerk, das der wichtigste Güterverkehrskunde war. Von nun an sind es noch 800 Meter bis zum Bahnhof Sägmühle, dem Endpunkt der Museumsbahn im Jahr 2012. Nach dem Bahnhof folgt die Strecke dem Waldrand in Richtung Iggenhausen, wo die neuen Gleise schon liegen. Der Haltepunkt Iggenhausen liegt bei Kilometer 32,4. Einen Kilometer weiter folgt der Bahnhof Kat-



Ab dem Bahnhof Sägmühle besteht Busanschluss zur Burg Katzenstein.



Die Museumsbahn fährt nach Fahrplan. Zugführer Jürgen Ranger überwacht die pünktliche Fahrt.

zenstein, wo sich seit 1970 der künstlich angelegte Härtsfeldsee, der als Trinkwasserspeicher dient, befindet. Die ehemalige Trasse führt nun der Landesstraße L 2033 entlang und kreuzt diese kurz vor Dischingen. Der Bahnhof Dischingen, der künftige Endpunkt der Strecke, gehört schon dem Verein und ist mustergültig renoviert.

Für die verschiedene Eisenbahnfahrzeug-Hersteller diente die Strecke gelegentlich zur Erprobung von Fahrzeugen, die ins Ausland geliefert wurden. Die Strecke war bis zu ihrem Ende eine beliebte Ausflugsbahn. Nach der Stilllegung der „Schättere“, wie die schmalspurige Bahn im Volksmund hieß, wurden die Gleise demontiert und die

GESCHICHTE Die ursprüngliche Strecke der Härtsfeldbahn wurde in zwei Etappen erbaut. Der württembergische Streckenabschnitt von Aalen bis Ballmertshofen wurde 1901 eröffnet, die Weiterführung ins bayerische Dillingen erfolgte fünf Jahre später. Eigentümer der Nebenbahn war zunächst die Badische Lokal-Eisenbahnen AG (BLEAG), von der die Bahn im Jahre 1910 an die Württembergische Nebenbahnen AG (WN) überging. Die Strecke erschloss bis zu ihrer Stilllegung 1972 das Härtsfeld auf der östlichen Schwäbischen Alb. Bereits 1956 wurde der unwirtschaftliche Betrieb mit Dampfloks auf moderne Dieseltriebwagen umgestellt.



Liebevoll restauriert: Der Bahnhof Dischingen, der künftige Endpunkt.

Fahrzeuge verschrottet oder an andere Bahnen verkauft. Zwei der Dampflok konnten als Denkmal erhalten werden. Die Bahntrasse wurde teilweise in einen Wanderweg umgewandelt. 1985 bildete sich der Verein „Härtsfeld-Museumsbahn“ mit dem Ziel, die Härtsfeldbahn zwischen Neresheim – Dischingen als Museumseisenbahn zu reaktivieren. „Unmöglich“ war noch die mildeste Bemerkung zu diesem Plan. Nach langen Vorarbeiten und einem fünf Jahre andauernden Planfeststellungsverfahren erfolgte 1996 der erste Spatenstich zum Wiederaufbau des ersten, Teilstücks, welches dann 2001, zum 100.Geburtstag der Bahn, offiziell in Betrieb genommen wurde. Seit 2002 fahren in den Sommermonaten dampfbespannte Züge sowie Dieseltriebwagen. Eine Verlängerung der Museumsbahn an den Härtsfeldsee befindet sich seit Ende 2007 im Bau.

HIGHLIGHT



An einigen Betriebstagen fahren auch historische Straßenbusse

FAHRZEUGE Die Sammlung der betriebsfähigen Fahrzeuge in Neresheim umfasst viele Originalfahrzeuge. Die Dampflok 12 wurde 1913 von der Maschinenfabrik Esslingen extra für die Bedürfnisse der Härtsfeldbahn gebaut und stand hier bis 1963 im Einsatz. Danach diente sie in Heidenheim als Klettergerät für Kinder. 1986 kehrte sie nach Neresheim zurück und wurde betriebsfähig aufgearbeitet. Der Triebwagen T33 wurde von der Waggonfabrik Wismar 1934 an die

TRIEBWAGEN T33

Baujahr:	1934
Leistung:	210 PS
Höchstgeschwindigkeit:	40 km/h
Länge über Puffer:	11,7 Meter
Hersteller:	Waggonfabrik Wismar
Museumstriebwagen seit:	2002
Eigentümer:	Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

Kleinbahn Bremen – Tarmstedt geliefert. 1956 übernahmen ihn die WN für die Härtsfeldbahn. In den Jahren 1961 bis 1964 erhielt er wie viele Fahrzeuge der WN einen neuen Aufbau durch die Firma Auwärter. Nach der Stilllegung war der Triebwagen noch auf der Strecke Amstetten – Laichingen im Einsatz. Der Personenwagen HMB 1 stammt von den Stuttgarter Straßenbahnen und war dort auf der Zacketse zwischen Marienplatz und Degerloch unterwegs. Er ist seit der Wiedereröffnung der Bahn im Einsatz. Seit 2006 fährt der Personenwagen HMB 5, der von der Waggonfabrik Herbrand 1909 an die Oberrheinische Eisenbahn geliefert wurde. Ein weiterer historischer Personenwagen ist der HMB 7. Er wurde für die Brünigbahn in der Schweiz von der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen im Jahr 1888 ausgeliefert und kam 1949 ins Württembergische. Ergänzt wird der Zug durch einen Packwagen für den Fahrradtransport. Für den Triebwagen T33 ist noch ein Anhänger vorhanden. In Aufarbeitung befindet sich noch der MAN-Schienenbus T37. Für Bauzugdienste steht die Jung-Diesellok D 4 zur Verfügung. Die Dampflok 11 ist gerade in Aufarbeitung.