



Bis zum Härtsfeldsee wird zurzeit die Trasse der „Schättere“ verlängert. Die Mitglieder des Museumsbahnvereins verlegen dafür die Gleise. Dietmar Fischer sägt die Schiene auf die richtige Länge (rechts).

AEGERER NR-24.12.2010 FOTOS: USCHI ZURKE

Zügig: Gleisbau für die Schättere geht voran

Strecke wird bis zum Härtsfeldsee verlängert - Arbeiten an der Trasse sollen bis 2013/2014 beendet sein

Von Uschi Zurke

NERESHEIM - Die Härtsfeldbahn geht bis zu ihrer Stilllegung 1972 als eine der spektakulärsten Bahnhinien in Deutschland. Danach wurden die Gleise entfernt und die Fahrzeuge verschrottet, verkauft oder wie zwei der Dampflokomotiven als Denkmal und Klettergerät aufgestellt. Seit 2001 fährt die Schättere wieder von der Centralstation Neresheim bis Haltestelle „Sägmühle“. Der Härtsfeld-Museumsbahn-Verein (HMMB) hat sich aber mehr vorgenommen, er will die Bahnstrecke bis Dischingen wieder aufbauen.

Derzeit arbeiten die Mitglieder am Teilstück bis zum Härtsfeldsee. Dafür werden am Lokschuppen in Neresheim die Schwellen, Schienen und Kleinsisen vorbereitet. „Zur Vorbereitung gehört auch das Biegen der Gleise“, erklärt Jürgen Ranger vom Verein. Wenn sie fertig sind,

werden sie mit dem Dieseltriebwagen zum Ende der Gleise gefahren, abgelenkt und montiert.

Momentan ender die Strecke bei Leggenhausen. Bis 2013 oder spätestens 2014 soll die 2,6 Kilometer lange Strecke - die exakt auf der alten Trasse verläuft - fertig werden. Die Kosten belaufen sich auf 597 000 Euro. Finanziert wird die Summe mit Zuschüssen vom EU-Förderprogramm Leader, vom Landkreis Heidenheim, der Gemeinde Dischingen und eigen-

nen Mitteln des Vereins. Neben dem Bahnhof Katzenstein, direkt am Härtsfeldsee auf dem derzeitigen Parkplatz und bei Leggenhausen wird ein Haltepunkt eingerichtet. Dafür wurde das Fundament der früheren Wartehalle freigelegt. „Die Originalpläne von damals sind alle noch da. An die halten wir uns, sofern möglich“, sagt Ranger. Ein großes Problem ist im Moment die Brücke hinter Leggenhausen. „Wie weit das Fundament noch sicher und be-

fahren ist, muss ein Gutachter in den nächsten Wochen untersuchen“, sagt Vorsitzender Werner Kuhn. Der Verein restauriert aber nicht nur die Strecke, sondern auch Gebäude, wie den Lokschuppen, den Bahnhof in Dischingen und das Museum im Bahnhof Neresheim. Die Fahrzeuge, die im Sommer in Betrieb waren, werden den Winter über intern gehalten. Auch die Achsen werden über die Wintermonate profilert (= abgedreht).

Eine der spektakulärsten Bahnhinien Deutschlands

Die Härtsfeldbahn galt als eine der spektakulärsten Bahnhinien in Deutschland und als Prototyp der Schwäbischen Eisenbahn. Wie eine Gebirgsbahn überwand sie ab 1901 von Aalen aus die Ostalb. Auf der Höhe angekommen, ging die Fahrt

durch ausgedehnte Wälder, vorbei an romantischen Wacholder-Heiden und wogenden Getreidefeldern. Der Betriebsmittelpunkt - die „Centralstation“ - lag damals wie heute in Neresheim. Von dort aus durchquerte die Härtsfeldbahn das idyll-

ische Egautal und erreichte nach insgesamt 55,5 Kilometern ihren Endpunkt, Dillingen in Bayern. 1985 gründete sich der Härtsfeld-Museumsbahn-Verein mit dem Ziel, die Strecke für die „Schättere“ teilweise wiederherzustellen. (12)

Seit Februar 2010 wird die Neresheimer Denkmal-Lok II restauriert. Schadhafte Teile werden soweit möglich wiederverwendet. Der Wassertank und der hintere Bereich des Fahrgestells müssen erneuert werden. „Es soll so viel alte Substanz wie möglich erhalten bleiben“, erklärt Lokführer Ingo Adam. 2016 soll die Lok II wieder mit ihrer Schwesster der Lok 12, durch das Egautal schaukeln.

„So auseinandergebaut war sie seit ihrem Bau im Jahre 1913 nicht mehr“, sagt Ranger. Sofern möglich, werden Firmen in der Umgebung mit den Arbeiten beauftragt, die die rund 20 aktiven der 285 Mitglieder nicht selber erledigen können. Manches jedoch, wie die Achsen der Lok, müssen nach Wernigerode zur Werkstatt der Harzer Schmalspurbahnen gebracht werden, um sie für die nächste Saison einsatzfähig zu machen.