

Jürgen Ranger

# Wie es war vor 50 Jahr' – Härtsfeldbahn u. NEOPLAN

## Neresheimer Bahnhofshocketse mit zwei Zügen, Omnibustreffen und großer Modellbahnanlage

Fünfzig Jahre ist es her, daß Dank der Studie von Prof. Dr. Pirath, Leiter des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart, der Startschuß zur Modernisierung der Härtsfeldbahn als Musterprojekt für die Modernisierung einer Nebenbahn im ländlichen Raum gegeben worden ist. An dieses Ereignis sollte bei der Härtsfeld-Museumsbahn am 7. und 8. August erinnert werden, doch wie einen 50 Jahre alten Verwaltungsakt Museumsbesuchern vermitteln? Nun, zwar nicht der Modernisierungsbeschluß, aber seine Folgen können begreiflich gemacht werden: Die Dampfzüge aus der Zeit der Großväter waren ausrangiert und stattdessen moderne Dieseltriebzüge in Betrieb genommen worden. Daraus entstand unter den Härtsfeld-Museumsbahnern die Idee, abwechselnd einen Dampf- und einen Dieseltriebzug in Betrieb zu setzen. So sollten die Besucher die Möglichkeit bekommen, den Fahrkomfort im wahrsten Sinne des Wortes zu „erfahren“.

Der Dampfzug, bestehend aus Lok 12, den Personenwagen 1 und 7 sowie den Güterwagen Gw 153 und Ow 301, ist bereits seit Oktober 2001 im Einsatz. Der Dieseltriebzug wurde aus Triebwagen T 33, Triebwagenanhänger 101 und Güterwagen 303 gebildet. Triebwagen T 33 steht bereits seit 1997 für den Bauzugdienst und seit 2002 für den Personenverkehr zur Verfügung. Triebwagenanhänger 101 konnte am 1. Mai nach 13 Jahre dauernder Restaurierung wieder in Betrieb gehen. Die Aufarbeitung des offenen Güterwagens 303 wurde wenige Tage vor der Neresheimer Bahnhofshocketse abgeschlossen. Die Mitnahme des Güterwagens war ein Zugeständnis an heutige Fahrgäste, um deren Fahrräder und Kinderwagen transportieren zu können, ohne Ein- und Ausstiege zu blockieren. Es bot sich dadurch aber auch die Möglichkeit, den Besuchern die einmalige Bedeutung des Güterverkehrs bei beiden Zügen verständlich zu machen.

Trotz kritischer Stimmen im Vorfeld und hohen Temperaturen waren nicht nur die Dampfzüge, sondern auch die Dieseltriebzüge sehr gut gefüllt. Vor allem für Kinder ist die Möglichkeit, einmal neben dem Triebfahrzeugführer ganz vorne mitzufahren, offensichtlich ein faszinierendes Erlebnis. Dazu kommt, daß sich viele Besucher bei dem Anblick der gelb-roten Fahrzeuge in ihre Kindheit versetzt fühlten. Jedenfalls kamen im und am Zug sehr viele interessante Gespräche – nicht nur mit dem Zugpersonal, sondern auch unter den Besuchern – zustande. Und eine lebhafte Kommunikation ist wohl das beste Lob, das Museumsmacher bekommen können.

Ein wichtiges Element der Theorie Piraths war die sinnvolle Verknüpfung von Straßen- und Schienenverkehr. Nicht als Konkurrenz, sondern als sinnvolle Ergänzung sah Pirath den Einsatz von Omnibussen. So lag es nahe, daß neben dem Schienenverkehr auch ein Blick auf den öffentlichen Personennahverkehr geworfen wurde. Bereits vor einigen Jahren konnten im Zusammenhang mit Forschungsarbeiten zu den Auwärter-Schienenfahrzeugen Kontakte zum Stuttgarter Auwärter-Muse-

um geknüpft werden. Dazu kamen Kontakte zur Oldtimeromnibus-Szene. Die Idee eines kleinen Omnibustreffens wurde geboren und eine Verknüpfung mit der Bahnhofshocketse lag nahe. Da die Firma Auwärter neben den Bahnmitarbeitern einen wesentlichen Teil zur Modernisierung der Härtsfeldbahn beigetragen hatte, wurde die ganze Veranstaltung unter das von Dr. E.h. Konrad Auwärter kreierte Motto „Wie es war vor 50 Jahr' – die Härtsfeldbahn und NEOPLAN“ gestellt.

Vier Busse mit Auwärter-Aufbauten aus den 50er Jahren fanden den Weg nach Neresheim. Drei davon – darunter der aus der Fernsehserie „Straße der Lieder“ bekannte Bus – sind normalerweise im Stuttgarter Auwärter-Museum zu sehen. Ein Bus – bekannt aus dem Spielfilm „Das Wunder von Bern“ – wurde von Dr. Konrad Auwärter persönlich aus Pilsting nach Neresheim gefahren. Dazu kamen noch Omnibusse der Hersteller Kässbohrer, Magirus, Mercedes, Saurer und Vetter. Somit konnte ein bunter Querschnitt durch die Geschichte des Omnibusbaus und durch die im Süden anzutreffende Herstellervielfalt präsentiert werden.

Den Bezug zwischen Bus und Bahn sollte eine kleine und einfach gestaltete Sonderausstellung verständlich machen. Dazu wurde der „Ziehharmonika“ genannte Doppelbeiwagen TA 253 / 254 an zentraler Stelle abgestellt und zur Hälfte mit Plakaten im A3-Format versehen. Die Ausstellung war in die Themen Gottlob Auwärter, Busse für die Bahn / NEOPLAN und Nebenbahn, Der Omnibusverkehr der Härtsfeldbahn, Eisenbahnfahrzeuge von Auwärter und Auwärterfahrzeuge bei der Härtsfeldbahn gegliedert. Während die Busse von allen Besuchern mit großem Interesse bestaunt wurden, suchten die Ausstellung vor allem die Fans gerne auf.

Auf der Messe INTERMODELLBAU hatten sich einige Mitglieder der Interessengemeinschaft Spur II an der dort präsentierten Modellbahnanlage „Güterbahnhof Aalen“ zusammengefunden. Es entstand die Idee, sich in Neresheim zu treffen und möglichst viele Härtsfeldbahn-Modelle des Maßstabs 1 : 22,5 zusammen zu führen. Obwohl man ein Modelleisenbahn-Treffen eher in der Winterzeit vermuten würde, wurde die Bahnhofshocketse als idealer Treffpunkt auserkoren. Bei sommerlichem Wetter sollte es am ehesten möglich sein, eine etwa 12 x 18 m große Anlage mit ca. 100 m Gleis aufzubauen und darauf einen abwechslungsreichen Betrieb mit originalgetreuen Modellen durchzuführen.

Für das Thema der Gesamtveranstaltung war dies eine ideale Bereicherung. Konnte doch so der Überblick über den Verkehr auf der Härtsfeldbahn in den 50er und 60er Jahren vervollständigt werden. Neben Kleinserienmodellen waren zahlreiche handgefertigte Einzelstücke vorhanden, so daß beinahe jede bei der Härtsfeldbahn ehemals im Einsatz befindliche Fahrzeugbauart präsentiert werden konnte. Maßstabgenaue Gebäudemodelle einiger Hochbauten der Härtsfeldbahn und vorbildgerechter Kalkschotter rundeten das Bild ab.

Zur Neresheimer Bahnhofshocketse war die Dauer Ausstellung im Bahnhof Neresheim geöffnet. Hunderte von Besuchern sollten schließlich die Mühe der Vorbereitung belohnen.

*Oben: Vergleich der Züge der Härtsfeldbahn vor und nach der Modernisierung Mitte der Fünfziger Jahre, Dampfzug im Egatal. Viel Andrang herrschte am Bahnsteig auch beim Einsatz des Auwärter-Dieseltriebzugs aus T 33, Güterwagen Ow 303 und Triebwagenanhänger 101. Fotos: Michael Ebert*

*2. Reihe links: Auch so kann Modellbahn im Maßstab 1:22,5 aussehen: Schiede-Kleinserienmodell des T 33 mit einem Eigenbau-Stückgutwagen vor dem Modell des Empfangsgebäudes des Härtsfeld-Güterbahnhof Aalen. Foto: Michael Ebert*

*2. Reihe rechts: Busse und Bahn stehen bereit. Die Bahnhofshocketse beginnt und die ersten Gäste kommen. Foto: Werner Kuhn*

*3. Reihe: Besonders schön anzuschauen ist der „Wildi“ genannte Mercedes-Benz L 4500 mit Auwärter-Aufbau. Hinter dem Omnibus ist der Auwärter-Triebwagenanhänger mit der Sonderausstellung zum Thema zu sehen. Rechts der aus der Fernsehserie „Straße der Lieder“ bekannte, 1958 gebaute NEOPLAN NH 6/7. Fotos: Michael Ebert*

*Unten links: Dr. E.h. Konrad Auwärter bekam mit seinem „Wunder von Bern“, einem NEOPLAN SH 8 von 1953, einen Ehrenplatz vor dem Festzelt. Foto: Werner Kuhn*

*Unten rechts: Bereits im Vorfeld der Bahnhofshocketse stattete Josef Albrecht aus Aalen-Fahsenfeld mit seinem O 321 H mit Vetter-Aufbau der Härtsfeld-Museumsbahnen einen Besuch ab. Foto: Jürgen Ranger*

