

Wolfram Bäumer

## Einleitung zu "Liebelei mit der Kleinbahn" von Marga Garnich

In den letzten Ausgaben übernahm die DME Textblöcke des Buches "Liebelei mit der Kleinbahn". Bei dem Buch handelt es sich allerdings nicht um das scheinbar arglose Eisenbahnbuch, das es auf den ersten Blick zu sein scheint:

1.) Der größere Textanteil beschreibt das nationalsozialistische Staatswesen in den jeweiligen Regionen der in den Überschriften genannten Kleinbahnen. Da wird beispielsweise von der geleuterten Künstlerkolonie Worpsswede berichtet, wo nach kommunistischen Irrungen und künstlerischen Entartungen nunmehr angeblich glückliche Künstler schöne Kunst herstellen. Derartige Texte machen das Buch zum trojanischen Pferd: Durch das einrahmende Kleinbahnthema erhielten die Texte Zugang zu Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern, die das Buch vermutlich von gutmeinenden Verwandten geschenkt bekommen.

2.) Das Buch erschien 1938 in erster und 1940 in zweiter Auflage in Berlin. Zur selben Zeit und ganz in der Nähe ließ die Propagandamaschinerie Spielfilme herstellen mit dem Bild einer heilen Welt und lauter lieben Menschen. Das gezeichnete Bild vom idyllischen Landleben mit herumtollender Hitlerjugend und gemächlich dampfenden Kleinbahnzügen konnte den Leser ebenso wie die Märchenfilme die Wirklichkeit des Krieges und der Lebensumstände verdrängen lassen.

Uns Eisenbahnfreunden ist die Autorin nicht weiter bekannt. Möglicherweise war sie eine erfolgreiche Journalistin, die in den dreißiger Jahren viel herumgereist ist. Im nachstehend zitierten Vorwort des Buches vermittelt sie ein solches Bild von sich. Aber es stehen Zweifel im Raum:

– Sogar heute, 56 Jahre später und nach einer gewaltigen Motorisierungswelle, gehört für die meisten Mitmenschen das "Reisen im Auto, im Motorboot, im Flugzeug" in dieser Kombination keineswegs zur "Selbstverständlichkeit im Leben", wie es die Autorin von sich behauptet.

– Das Bereisen und Fotografieren der beschriebenen 12 Neben- und Kleinbahnen war gegen Ende der dreißiger Jahre für eine Reisejournalistin sicher möglich. Da aber über die gesamte Fläche des Reiches verteilte Regionen beschrieben werden und da sicher für die Auswahl auch einige weitere, nicht im Buch aufgenommene, Regionen bereist wurden, ergibt sich ein kaufmännisch kaum zu begründender Rechercheaufwand.

Möglicherweise verbirgt sich hinter dem Namen der Autorin ein Redaktionsteam, das aus einer Fotosammlung, aus Reiseberichten sowie geographischen, historischen und volkskundlichen Beschreibungen mit politischer Absicht und eisenbahnbetrieblichem Sachverstand das Manuskript erstellt hat. Die Zeichnungen dürfte der mit Julius Schmitz genannte Zeichner sicher nach Fotovorlagen angefertigt haben.

Für die Erforschung und Bewahrung von Kleinbahngeschichte dürfen allerdings sowohl die politischen Ausführungen als auch die Identität der Autorin nebensächlich bleiben. Die Kleinbahnbeschreibungen sind – soweit erkennbar – erfreulich fundiert ausgefallen, und auch die Zeichnungen passen sich qualitativ an. Daher möchten wir in dieser DME und in den nächsten Heften die Beschreibungen jeweils einer Kleinbahn fortsetzen, um diese Quelle allen interessierten Kleinbahnfreunden durch die Veröffentlichungen zu erschließen.

Marga Garnich

## Liebelei mit der Kleinbahn - Vorwort

Während ich als Kind unserer Zeit immer vertrauter mit dem Motor wurde und Reisen im Auto, im Motorboot, im Flugzeug als Selbstverständlichkeit zu meinem Leben gehörten, erwuchs in mir, ganz heimlich, eine Liebe zur Kleinbahn.

Was wußte ich von der Kleinbahn? Sie war mir eine Erscheinung aus versunkener romantischer Welt. Ich sauste über ihre Schienenstränge, die sich durch stille Wälder, weite Felder, kleine Dörfer und Städte zogen. Ich horchte vor unüberwachten Bahnübergängen auf ihr Läuten und Pfeifen, und wenn sie aus dem grünen Tor eines Waldes geschäftig dampfend heraustrat auf die Straße, an der mein Wagen wartend stand, dann bimmelte ihre Glocke ein längst vergessenes Lied von Einkehr und Erholung, von Geborgenheit in trauten Winkeln eines beschaulichen Daseins, von Zugehörigkeit zum wahren Wesen der Landschaften, die vor meiner Eile ihre Eigenart und Farbe verloren und ein Netz von Ortsnamen, Wegweisern und Kilometersteinen wurden.

Nicht etwa, als seien unsere Motoren Feinde des Idylls; tragen doch gerade sie uns manchmal hin-

ein in Weiten und Einsamkeiten, die ohne sie unkaum erreichbar wären. Wenn wir wollen, beschieren sie uns ein herrlich ungebundenes Umherstreifen mit Zelt und Sportgerät und allem, was zum Leben mit der Jahreszeit gehört. Aber stärker als unser Wille ist meist der ihre, und der heißt: Tempo! Vor ihm werden wir schwach, denn Zeit ist ein Besitz, von dem wir selbst besessen sind. Ihm verfallen wir ungewollt auch während der Stunden im Fernzuge, wenn gleiche Gesichter und gleiche Laute das Abteil vom Beginn der Fahrt bis zu ihrem Ende füllen, Landschaften und Orte vorbeifliegen wie ein Traum und die Bilder zu blasser Unbestimmtheit verschwimmen.

Die Kleinbahn dagegen lehrt Beschaulichkeit und Verweilen. Sie beharrt auf ihrem mäßigen Tempo. Sie hält auf ihren vielen Stationen. Was bleibt, wenn man die Stunden geduldig mit ihr teilt, denn anderes übrig, als auch an ihrem Leben teilzunehmen: an den Landschaftsbildern auf ihrem bunten Weg und an der Gesellschaft der Mitreisenden, die von Station zu Station wechseln, die einander kennen und die in ihren Gesprächen von Land und Leuten mehr verraten, als man innerhalb der Fahrzeit aus irgendeinem Buche lernen könnte!

Das alles war nur als Ahnung in mir, als während der Jahre ungetrübter Freundschaft mit meinen Motoren heimlich die schnüstige Neigung zu diesem Bahnwesen entstand, das lockend immer wieder meinen Weg kreuzte. Eines Tages aber war ich, ganz von selbst, reif geworden für die Liebelei mit der Kleinbahn, die neue und beglückende Erlebnisse in mein motorbewegtes Dasein hineintrug.

Für die Bedeutung aller Wegstrecken unseres Lebens sind entscheidend die Menschen, die als Reisegefährten auf diesen Strecken uns innerlich nahekamen. Am Schienenstrang der Kleinbahn und im Herzen der Landschaften, durch die er führte, habe ich so viel liebenswerte, hilfsbereite,



kluge und wissensreiche Menschlichkeit gefunden wie selten in gleicher Zeitspanne. Ich durfte eine beglückende Ernte halten mit Verstand und Gemüt, mit Augen und Ohren, und ich habe vielen Menschen zu danken, die meiner "Liebelei mit der Kleinbahn" verständnisvollen Vorschub leisteten.

Vor allem waren es die Kleinbahnen, die aus Freude an meiner Verliebtheit in die Dinge an ihren Schienenwegen mir selbstlos tatkräftige Unterstützung boten, ohne Einfluß darauf nehmen zu wollen, wie sich das Kleinbahnerlebnis in meinem Sinne gestaltete. Verborgen wie ihre Mitarbeit im Sachlichen und Geistigen ist unter diesem allgemeinen Dank der Name meiner freundlichen Helfer, denen ich dieses Buch ausführende als Zeichen des glücklichen Gedenkens, mit dem ich immer meiner "Liebelei mit der Kleinbahn" – und ihnen allen verbunden bleiben werde.

Marga Garnich

### Die Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen

Die Härtsfeldbahn von Aalen bis Dillingen fährt, soweit die Ebene reicht, durch Zeta und, wo sie ein Tal durchschneidet, durch Epsilon. Was ist das? Das ist Jura, nicht schlechthin schwäbischer, sondern nach seinen Schichten bestimmter Schwäbischer Jura; denn es ist eine geologisch interessante Gegend, und hierzulande reden die Leute von Jura Zeta und Epsilon wie ein Berliner von Alex und Avus.

"Wer Vater und Mutter nicht folgt, kommt auf das Härtsfeld", sagt ein schwäbisches Sprichwort. Es ist bestimmt ungerecht gegen das Härtsfeld. Zwar läßt sich sein rauhes Höhenklima nicht leugnen. Seine Winter dauern von Anfang November bis in den März oder gar April und bringen Schnee in Massen. An einzelnen Stellen herrscht der Wind während des ganzen Jahres; oft wird er zum Sturm, die nach Osten gebeugten Straßenbäume können ein Klagelied singen von den strengen Herren aus West und Nordwest. Die Gewitter hingegen, die dem wasserarmen Boden willkommen wären, ziehen meist um das Härtsfeld herum: Es ist Wasser- und Witterscheide. Als "Schwäbisches Sibirien" wird es oft versprottet und die Härtsfeldbahn als "Sibirien-Expreß".

(...) Bevor es auf dem Härtsfeld eine Bahn gab, verminderte sich die Bevölkerung ständig, denn Mangel an Verkehr bedeutet Mangel an Verdienstmöglichkeiten. Gerade der kräftigere und leistungsfähigere Teil der Einwohner wanderte aus; (...)

Es ist schon ein Landschaftsgenuß, von Aalen aus mit der Härtsfeldbahn hinaufzufahren bis zur Höhe von Neresheim, der Oberamtsstadt und Hauptstadt des Härtsfeldes. (...)

Von Aalen aus steigt die Härtsfeldbahn die reichbewaldeten sanft ansteigenden Vorläufer der Alb hinauf. Bei Unterkochen, nur eine Station weiter, genießt man eine der bezauberndsten Kleinbahnstrecken, die man sich denken kann. Das Pfarrdorf Unterkochen liegt idyllisch auf einer Höhe dem Schienenweg gegenüber. Ein blühender Ort mit Papier-, Maschinen und Eisenfa-

brikation, und jetzt zur Frühlingszeit in das noch verwischte Weiß der allerersten Obstblüte gehüllt! Wenn man in Unterkochen einen Zug überspringt und auf der Landstraße bis zur Kirche hinaufgeht, hat man von dort den schönen Blick auf den 25 m hohen und 70 m langen Viadukt der Härtsfeldbahn, der mit seinen 4 Bogen das Tal zwischen den bewaldeten Höhen überbrückt und von Natur aus mit ihm verwachsen scheint. (...)

An seinem Ober-, Mittel- und Unterlauf berühren übrigens den Kocher 3 parallel laufende Nebenbahnen, neben der Härtsfeldbahn ihre Schwesterbahnen von Gaildorf nach Untergröningen und von Jagstfeld nach Ohrnberg. Bei Jagstfeld nahe der Jagstmündung fließt der Kocher in den Neckar.

Die Bahnstation des Dorfes Ebnat blickt im Sommer, eingerahmt von einem dunklen Waldsaum, auf ein weites Kornfeldermeer. (...)

Hinter Ebnat erschließt die Härtsfeldbahn an einem Höhenrande geradezu bezaubernde Blicke ins Tal, auf heimlich-stille Schneisen im vielfarbenen Mischwald. (...)

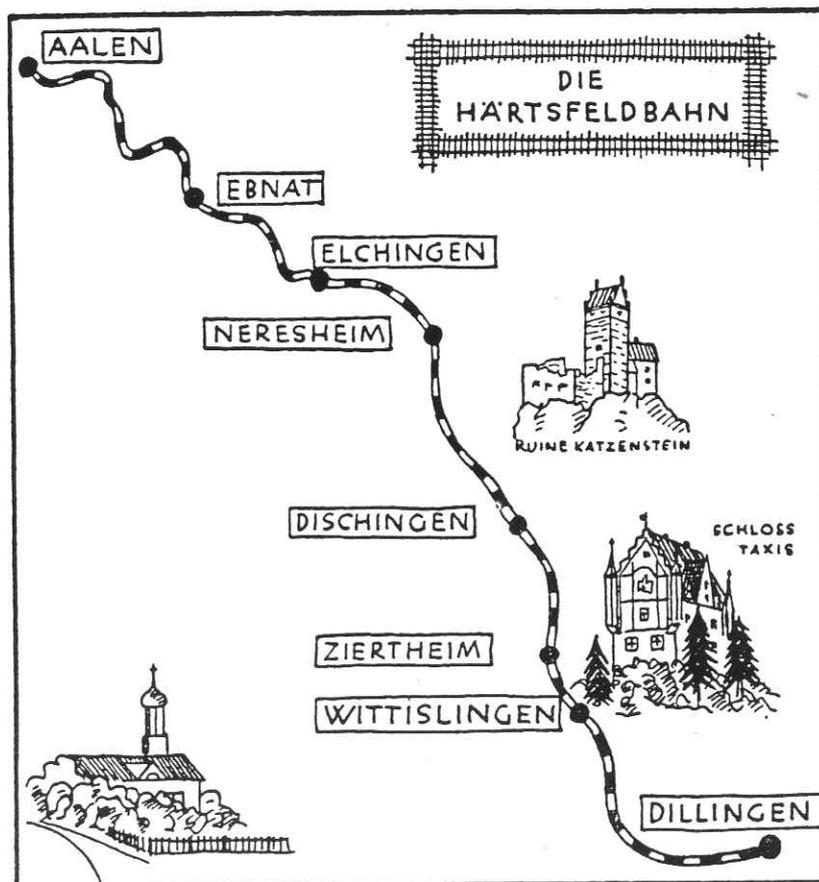
Elchingen wird seiner hohen Lage wegen scherzhaft die "Metropole des Härtsfeldes" genannt. (...)

Nach einer Fahrt durch herrliche Tannenwälder heben sich hinter Dossingen vor einem weiten, waldumrandeten Horizont grüngraue, buchsbaumbestandene Bergkegel mit wunderbarer Fernsicht – an einigen Stellen bis zu den Alpen – aus Feldern, Äckern und Wiesen. Die Eintönigkeit der Ortschaften mit den einstöckigen, regelmäßig weiß getönten Häusern und den Zwiebeltürmen ihrer Kirchen erhöht nur die Ruhe und Weite des Bildes. In Neresheim scheidet sich die Landschaft. Hier oben auf dem Härtsfeld königliche Weite, Berge und Wälder und die oft steinübersäte Einsamkeit der Albwiesen, entzückende Kirchlein auf Bergeshöhen und von allen Seiten der Blick zum großartigen Aufbau von Kloster Neresheim. Nach Aalen herunter erfüllen herrliche Wälder eine der schönsten Alblandschaften mit bezaubernden Ausblicken, und nach Dillingen zu das Egautal herab breiten sich Wiesen und Wiesen (Schreibfehler? d. Red.) aus in grüner Fruchtbarkeit.

Durch den Neresheimer Bezirk läuft die europäische Wasserscheide aus dem Heidenheimer Gebiet nach Ellwangen. Das Oberamt Neresheim gehört durch die Eger und Egau einerseits zum Stromgebiet der Donau und andererseits durch Kocher und Jagst zum Stromgebiet des Rheins.

Die Bahnstation Neresheim liegt am Fuße des Ullrichsberges mit seiner hochragenden Kirche, dem breiten Bau des Schlosses und dem Wall der vorgelagerten Wirtschaftsgebäude. Im 10. Jahrhundert soll der heilige Ullrich, einer der größten unter den Augsburgern Bischöfen, hier oben seinen Vater Hupald beigesetzt haben. (...)

Durch die Fenster (der Gästezimmer des Klosters Neresheim, d. Red.) hat man den Blick bergab auf das malerische Neresheim, an dessen vorderem Rande links die Härtsfeldbahn dampft, in Richtung nach Aalen vorbei an der baumum-



rahmten Auffahrt zum Kloster, am idyllischen Anwesen der Familie Vogler, deren Name in der Geschichte dieser Bahn eine wichtige Rolle spielt, und an dem gemütlichen alten Gasthaus "Zur Traube" mit dem guten Schoppen und dem ebenso guten Essen.

(...) Von der Bevölkerung des Härtsfeldes heißt es in der Oberamtschronik, sie sei arbeitshart und wetterfest, fleißig, sparsam und nüchtern, religiös und wohlthätig, und "besonderen Fleiß hat auf dem Härtsfeld das weibliche Geschlecht: es unterzieht sich den schwersten Arbeiten, die in anderen Gegenden nur von Männern verrichtet werden, dafür hat es nach dem Sprichwort auch meist die Hosen an".

Auf dem Wege durchs Tal der hier noch kinderkleinen und wasserarmen Egau kommt gleich hinter Neresheim die Härtsfeldbahn an ihrem wirtschaftlichen Rückgrat, am Kalkwerk Neresheim, vorbei. Das Tal davor hat den Namen "Seewiesen" oder "Seeäcker" von einem 1740 abgelassenen See, den das Kloster einst angelegt hatte. Wahrscheinlich wurde die Fischzucht zu unergiebig und zu teuer, denn das Sprichwort sagt: "Neresheimer Fisch" machen teuren Tisch".

Das Bähnchen zieht pfeifend dem niedlichen Spielzeug von Wartehütte entgegen, das würfelförmig und ziegelbedacht stolz den Namen "Katzenstein" trägt. Ziemlich entfernt von dieser Bahnstation, hinter Wiesen und Feldern, duckt sich wie eine Katze in das Gestein des Berges die Ruine Katzenstein. (...)

Von Katzenstein aus kommt, nach einer Kurve um den Berg, die Härtsfeldbahn nach Dischingen. (...) Der Ort Dischingen ist aber ebenso stattlich wie ländlich. Eingebettet zwischen steile Bergabhänge geschmückt mit schönen Kirchen und Kapellen blickt er mit Würde hinauf zum Schloß der Fürsten von Thurn und Taxis, das herrlich auf der Höhe gelegen ist.

Da, wo die Härtsfeldbahn die Auffahrt zum Schlosse überquert, schneidet sie das berühmte Tertiär von Dillingen an, dessen Versteinerungen und andere Merkwürdigkeiten so recht nach den Herzen der gelehrten Geologen sind.

Tiefer am Bergeshang liegt über der Bahnstrecke im Schatten ehrwürdiger Linden die Kapelle zu den Vierzehn Nothelfern, ein päpstlich bestätigter Wallfahrtsort. (...)

Bei Ballmertshofen sieht die Härtsfeldbahn die Egau als stattliches Flößchen wieder. Die Egau entspringt in Neresheim, empfängt bei Iggenhausen die Wasser des Katzensteiner Baches und gewinnt ihre eigentliche Lebenskraft erst durch die 7 Quellen des Buchbrunnens nahe Ballmertshofen, die darum als Egau-Ursprung betrachtet werden. (...)

Ein vorsintflutlich-hochbeiniger Omnibus holt in Launing den Fahrgäste der Härtsfeldbahn zur Stadt ein. (...)

In Dillingen ist die Fahrt zu Ende. (...)

