

Die Entwicklung des Verkehrswesens um die Jahrhundertwende war in unserem Lande dadurch gekennzeichnet, daß zur weiteren Entfaltung der Staatsbahnen der Bau zahlreicher aus Privatinitiative geborener Nebenbahnstrecken trat. Durch sie sollte der wirtschaftliche Aufschwung, der die sich mehr und mehr verästelnden Eisenbahnstrecken zur Folge hatte, auch in die verkehrsfernen Gebiete gebracht werden.

Es scheint uns eine verdienstvolle Arbeit, Ursprung und Werden einer solchen Bahn – der Härtsfeldbahn – zu verfolgen. Einer Bahn, die keine verkehrsreichen Plätze verbinden wollte, die nur dazu bestimmt war, ein großes, von der Natur zwar reizvoll geformtes, doch ansonsten stiefmütterlich behandeltes Gebiet zu erschließen und seine Bewohner näher an die altwürttembergischen Landesteile heranzuführen, sie an den Auswirkungen der industriellen und wirtschaftlichen Blüte, die sich überall gezeigt, teilnehmen zu lassen. Die zahlreichen Holzverladeplätze an der Härtsfeldbahn weisen darauf hin, daß man sich von der Abtransportmöglichkeit des Holzes von den ausgedehnten Waldungen viel versprach.

Die Bahn war aber zu spät gekommen, die Industrie war schon im nahen Brenztal und im Remstal seßhaft geworden und hatte keinen Bedarf an neuen Plätzen, an neuen Arbeitskräften.

Die Aufzeichnung der Schicksale ihres Fahrzeugbestandes spiegelt die Sorgen und Mühen des Bahnunternehmers wider, zeitgemäß zu sein – ohne einen finanziellen Ertrag. Darin steht die Härtsfeldbahn nicht allein, sie steht für viele andere Nebenbahnen, denen das gleiche Schicksal beschieden war, die sich aufopferten, ihren Anwohnern das Tor zur Welt offen zu halten.

Wir wünschen dem Werk, dessen Verfasser den Mut bewies, sich mit einer Nebenbahn zu befassen, von der keine großartigen Leistungen sprechen, und die doch gebraucht wurde und auch weiterhin gebraucht wird, einen vollen Erfolg.

Dipl.-Ing. Herbert Günther
Regierungsbaumeister a. D.
Direktor der Württembergischen
Nebenbahnen AG zu Stuttgart