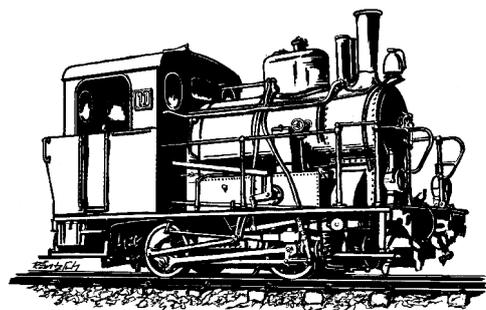


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2012



Informationsblatt des Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Geschäftsstelle, Postfach 9126, 73416 Aalen

Freud- und Leid-Jubiläen der Härtsfeldbahn

1932 beinahe eingestellt • 1962 Brücke zum Härtsfeld • 1972 eingestellt •
2002 erste Museumsbahn-Saison

In der Geschichte der Härtsfeldbahn finden sich viele bemerkenswerte Ereignisse. Auf gleich vier prägnante Situationen kann dieses Jahr zurück geblickt werden.

In Folge der Weltwirtschaftskrise rutschte die Härtsfeldbahn ab 1929 in die roten Zahlen. 1931 waren diese so groß geworden, dass die Württembergische Nebenbahnen AG (kurz: Wüna) am 29. März 1932 einen Antrag auf „Hilfeleistung für die Härtsfeldbahn mit vorsorglicher Antragstellung auf Stilllegung zum 1. Oktober 1932“ stellte. Die Beamten der Bahn erhielten ihre Kündigung.

Das Härtsfeld war geschockt. Ein Verzicht auf die Härtsfeldbahn war einfach nicht vorstellbar. Nach langen Beratungen erklärten sich im Mai alle Gemeinden bereit, auf die Steuern für die Dauer von zunächst drei Jahren zu verzichten. Dies reichte zwar nicht aus, aber immerhin wurde damit erreicht, dass der Bescheid auf den Stilllegungsantrag zurückgestellt wurde.

Weitere Beratungen folgten. Am 26. Juli 1932 kam man zu dem Ergebnis, dass zur Stützung der Härtsfeldbahn in den Jahren 1932 bis 1934 jährlich ein Zuschuss von 72.000 RM gewährt werden sollte. Davon sollten das Reich 36.000 RM, der württembergische Staat und die württembergischen Bezirke und Gemeinden je 12.000 RM und der bayerische Staat und die bayerischen Bezirke und Gemeinden jeweils 6.000 RM einbringen.

Die württembergische und die bayerische Gesandtschaft in Berlin beantragten darauf hin anhand einer ausgearbeiteten Denkschrift eine Sub-

vention beim Reichsverkehrsminister. Am 8. September 1932 berichtete die württembergische Gesandtschaft, „dass der Herr Reichsverkehrsminister sich eingehend mit der Angelegenheit befasst hat und persönlich den Umstand, dass es sich bei der Härtsfeldbahn um die erste Stilllegung einer Nebenbahn handelt, sehr ernst nimmt. Es wurde erreicht, dass er sich nochmals persönlich mit dem Reichsfinanzminister besprechen wird. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass immer wieder die Befürchtung im Vordergrund steht, dass aus einer Hilfe des Reiches für die Härtsfeldbahn unabweisbare Folgerungen für kommende Fälle entstehen können. Das Reichsverkehrsministerium hält

an dem Standpunkt fest, dass die Stützung der Nebenbahnen ausschließlich Sache der Länder ist.“

Man hatte sich also zu früh gefreut: Der Reichsverkehrsminister hatte die Beitragsleistung abgelehnt und der 1. Oktober 1932 rückte näher. Während in Bayern und Württemberg die Beratungen über die Finanzierung weitergeführt wurden, erklärt sich die Wüna bereit, unter Bedingungen den Betrieb wenigstens bis zum 31. März 1933 weiter zu führen.

Ein Notfahrplan wurde eingeführt. An vier Tagen war nun nur noch eine Zuggarnitur unterwegs. Eine zweite Garnitur kam nur Dienstags, Samstags, Sonn- und Feiertags und an Markttagen zum Einsatz. Damit reduzierte sich zwar der Zuschussbedarf, das



Verabschiedung von Bahnverwalter Hörz. Er verließ das Härtsfeld zum 31. Dezember 1932 und übernahm die Bahnverwaltung für die Bahnen von Reutlingen nach Eningen und Gönningen. Foto: Härtsfeldbahn-Museum

28 n Aalen - Neresheim - Dillingen

Alle Züge nur 3. Klasse

				Stuttgart Hbf 18 f..... an		7.40		12.30		18.34		18.34		21.54		23.12		...	
				Ulm Hbf 18 e..... an		8.29		13.25		19.16		19.16		23.10		23.10		...	
				Crailsheim 18 e..... an		17.45		17.16		18.15		18.15		21.23		21.23		...	
				Nördlingen 18 f..... an		17.45		17.42		18.33		18.33		21.58		23.40		...	
				Württemberg Stuttgart		3		5		7		9		11		13		15a	
				Aalen Hbf 18 f..... an		6.06		9.56		16.27		16.27		19.47		20.08		...	
				Aalen-Härtsf Gbf..... an		6.02		9.53		16.24		16.24		19.44		20.05		...	
				Unterkochen 18 e..... an		5.50		9.41		16.12		16.12		19.32		19.53		...	
				Waldhausen-Glashütte..... an		5.39		9.31		16.01		16.01		19.22		19.43		...	
				Ebnat (Härtsfeld)..... an		5.21		9.15		15.44		15.46		19.06		19.27		...	
				Brünstolz..... an		5.07		9.05		15.31		15.36		18.56		19.15		...	
				Elchingen..... an		4.58		8.56		15.23		15.27		18.44		19.06		...	
				Dossingen..... an		4.42		8.42		15.10		15.15		18.33		18.52		...	
				Neresheim..... an		4.32		8.32		15.00		15.05		18.23		18.42		...	
				Härtsfeldwerke Neresheim..... an		4.18		8.18		14.38		14.57		18.11		18.27		20.17	
				Sägmühle..... an		4.02		8.02		14.22		14.48		18.09		18.21		20.06	
				Iggenshausen..... an		3.44		7.44		14.14		14.44		18.06		18.17		20.03	
				Katzenstein..... an		3.36		7.36		14.06		14.36		18.03		18.14		20.00	
				Dischingen..... an		3.28		7.28		13.58		14.28		17.58		18.08		19.55	
				Ballmertshofen..... an		3.10		7.10		13.40		14.10		17.40		17.58		19.55	
				Reistingen..... an		3.02		7.02		13.32		14.02		17.32		17.58		19.55	
				Ziertheim..... an		2.54		6.54		13.24		13.94		17.24		17.58		19.55	
				Wittlingen..... an		2.46		6.46		13.16		13.86		17.16		17.58		19.55	
				Zschillingsweiler..... an		2.38		6.38		13.08		13.78		17.08		17.58		19.55	
				Lauingen Härtsfeldbf..... an		2.30		6.30		12.58		13.28		17.08		17.58		19.55	
				Hausen b Dillingen (Donau)..... an		2.22		6.22		12.50		13.20		17.08		17.58		19.55	
				Dillingen (Donau)..... an		2.14		6.14		12.42		13.12		17.08		17.58		19.55	
				Donauwörth 111 g..... an		2.06		6.06		12.34		13.04		17.08		17.58		19.55	
				Neuffingen 111 g..... an		1.98		5.98		12.26		12.96		17.08		17.58		19.55	
				Ulm 110..... an		1.90		5.90		12.18		12.88		17.08		17.58		19.55	

Auf der Härtsfeldbahn verkehren die Sonn- u. Feiertagszüge außerdem auch am Erscheinungsfest, Josephstag, Fronleichnam, Peter u. Paul, Mariä Himmelfahrt u. Allerheil, wogegen die Werktagzüge ausfallen

Oben: Notfahrplan der Härtsfeldbahn, gültig ab 1. Dezember 1932.

Zugangebot war aber nicht mehr ausreichend. Manch Reisender musste nun in Dillingen übernachten. Darüber berichtete die Dillinger Donau-Zeitung am 7. Oktober 1932 in Gedichtform:

„Vo d'r Härtsfeldbahn
*Bekannt isch scho in Dorf und Stadt,
 Daß's Bähnle da Aubadzug nemme hat.
 In Dischinga bleibt s'Zügle sitza
 Und laßt die Boyra wackr Schwitza;
 Denn wer no hoim will, ka marschiera,
 Vielleicht tuat s'Laufa ihn kuriera.
 Und ka mit Laufa oir nix macha,
 Nau muß halt auswärts sei Schläfle macha.
 Am lötschta Montag isch oim so ganga,
 Von Müncha hoim bleibt'r z'Dillinga*

*hanga.
 Doch via ma hintanauch hat vernomma
 Isch an dem Aubad a Zügle komma.
 Der Boyra-Transport tuat se nemme rentiera.
 Aber Rendviecher ka ma schpaziera fähra.
 Drum liebe Leut, jatz isch so weit,
 Daß d'Bahn bloß mea für d'Ochsa geit.
 Anmerkung: Obiger Abendzug (...) beförderte (...) etliche Stück Großvieh nach Lauingen und in Dillingen mußten Passagiere übernachten.“*

Durch den Notfahrplan und das Zusammenlegen aller verfügbaren Mittel durch alle Beteiligten konnte die Härtsfeldbahn gerettet werden. Im Februar 1933 erklärte sich die Wüna

bereit, den Betrieb bis zum 31. Oktober 1933 durchzuführen, „sofern ihr ein Betrag von 36.000 RM als verlorener Zuschuß gegeben wird und außerdem die Staats- und Gemeindesteuern erlassen werden.“ Damit ging es weiter. Am 9. August 1933 wurde ein Schlusstrich gezogen. Mit Mühe war der erforderliche Zuschussbetrag gesichert worden. Der Betrieb der Bahn konnte fortgeführt werden.

Dreißig Jahre später sah es bei der Härtsfeldbahn anders aus. Nach einer erneuten Krise anfangs der 1950er Jahre war die Bahn grundlegend modernisiert worden und schrieb schwarze Zahlen. Im Jahre 1962 erschien das Buch „Die Brücke zum Härtsfeld“. Verfasser war der Lehrer Dr. Kurt



Gasthof Metzgerei

Zur Krone

Original Härtsfelder Spezialitäten
 Gut bürgerliche Küche
 Gästezimmer, Sonnenterrasse

Gerhard Ziegelmüller
 Hauptstraße 13 · 73450 Neresheim
 Telefon: 0 73 26 / 96 39 00 · Fax 9 63 90 25
 e-mail: ziegelmüller@neresheim-krone.de
 homepage: www.neresheim-krone.de

Pizzeria Europa Neresheim



**Familiäre Atmosphäre
 Wintergarten mit Klosterblick
 Alle Speisen auch zum Mitnehmen**

**Gabriele Schönherr
 Köisinger Straße 26
 73450 Neresheim
 ☎ 0 73 26 - 2 37
 www.pizzeria-europa.eu**

**Öffnungszeiten
 täglich ab 17 Uhr,
 sonntags auch 11 bis 14 Uhr**



Seidel. Da Dr. Seidel damals keinen geeigneten Verleger finden konnte, veröffentlichte er das Buch im Eigenverlag.

Erstmals wurde mit diesem Buch die Geschichte einer Bahnlinie umfassend geschildert. Eisenbahngeschichte war nach Dr. Seidel's Ansicht nicht isoliert zu betrachten, sondern stets im Zusammenhang mit der allgemeinen Landes- und Ortsgeschichte, der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte und mit der Geschichte der Technik. Er hatte damit ein neues Buch-Genre ins Leben gerufen. Im Jahre 1964 wurde er dafür mit dem Schubart-Preis der Stadt Aalen ausgezeichnet.



„Die Brücke zum Härtsfeld“ ist ein gesuchtes Buch, das in keiner Eisenbahn-Literatur-Sammlung fehlen darf! Dr. Seidels Wunsch nach einer Neuauflage ging nicht mehr in Erfüllung. Er starb 2001 im Alter von 79 Jahren.

Zehn Jahre später – 1972 – wurde die Härtsfeldbahn eingestellt. Im Zuge einer Wirtschaftskrise war die Bahn ab 1967 wieder einmal in die roten Zahlen gerutscht. Am 25. April 1972 stellte die Württembergische Nebenbahnen GmbH (WNB) bei der Landesregierung Baden-Württemberg einen Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht zum 28. Mai 1972.

Es kam zu einer Krisen-Besprechung in Neresheim. Es wurden ein vorläufiger Weiterbetrieb und die Erstellung eines Gutachtens vereinbart. Das Landratsamt Aalen beauftragte Bundesbahndirektor a.D. Dipl. Ing. Albrecht Zahn mit der Erstellung eines „Gutachtens über die wirtschaftliche Situation der Nebenbahn Aalen – Dillingen (Härtsfeldbahn)“.

Als ehemaliger Bundesbahner kam Zahn zu einem Ergebnis, das anders kaum zu erwarten war:

„Personenverkehr(:...) Bei Stilllegung des Betriebs auf der Schiene wäre die beste Lösung, wenn die DB die Linie

Aalen – Dillingen übernehmen (...) würde. (...)

Kleingutverkehr(:...) Für das Verkehrsgebiet wäre es die beste Lösung, wenn auch dieser Verkehr von der DB übernommen würde. (...)

Wagenladungsverkehr(:...) Zuschüsse für die Bahn (...) lassen sich auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus auf die Dauer nicht vertreten. (...) Ein Teil der bisher auf der Schiene beförderten Transporte (...) wird (...) auf die Strasse abwandern. (...) Für andere Güter (...) besteht die Möglichkeit, auf Bahnhöfen der DB (...) zu verladen (...)

Es wäre zu wünschen, daß anstelle der bisherigen Zuschüsse an die Bahn bald ausreichende Mittel für die Verbesserung der Landstrassen im Härtsfeld zur Verfügung gestellt würden.“

Dieses Mal war der Wille zum Erhalt der Bahn nicht mehr gegeben. Am 19. September 1972 wurde der Antrag der WNB vom Ministerrat des Landes Baden-Württemberg mit Auflagen genehmigt. Am 30. September verkehrte der letzte fahrplanmäßige Personenzug. Es folgten noch einige Abschiedsfahrten. Die letzten Güter wurden am 30. November 1972 befördert.

Damit war die Geschichte der Härtsfeldbahn eigentlich zu Ende. Doch aus dem Gedächtnis der Bevölkerung verschwand sie nie. 1985 gründete sich der Härtsfeld-Museumsbahn e.V., 1986 wurde in Neresheim das Härtsfeldbahn-Museum eröffnet.

Nach jahrelangen Vorarbeiten konnte am 20. Oktober 2001 die Härtsfeld-Museumsbahn Neresheim – Sägmühle feierlich eingeweiht werden. Das Ziel,



Abschied und Neubeginn:

Oben: In Elchingen wurde der Härtsfeldbahn Anfang Oktober 1972 ein Abschiedsständchen gespielt.

Foto: Sammlung Reinhard Kabus

Unten: Der Dampfzug der Härtsfeld-Museumsbahn im Juni 2002 an der Steinmühle.

Foto: Jürgen Ranger



zum 100jährigen Jubiläum der Härtsfeldbahn wieder Züge fahren zu lassen, war erreicht. Doch so richtig los ging es eigentlich erst vor zehn Jahren am 1. Mai 2002. An diesem Tag verkehrte nun auch Triebwagen T 33 das erste Mal nach vielen Jahren wieder im Personenverkehr.

In den letzten zehn Jahre wurde viel geschaffen. Zum einen waren an der Strecke Nacharbeiten auszuführen. Zum anderen wurden mit Triebwagenanhänger 101, Personenwagen 5, Pufferwagen 155 und dem offenen Güterwagen 303 weitere Fahrzeuge in Betrieb genommen. Auch ein Ausbildungsverfahren wurde in Gang gesetzt und eine beachtliche Anzahl an Mitgliedern für den Museumsbahnbetrieb ausgebildet.

Auch die denkmalgeschützten Hochbauten der Härtsfeldbahn konnten gesichert werden: das Viadukt bei Unterkochen wurde renoviert, das Empfangsgebäude Aalen Härtsfeld-Güterbahnhof konnte als Vereinsheim der Eisenbahnfreunde Aalen einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden und der Bahnhof Dischingen wurde erworben und äußerlich denkmalge-

recht saniert. Nebenbei wurde ein Archiv mit Bibliothek eingerichtet. Außerdem konnte die Attraktivität des Neresheimer Bahnhofsgeländes deutlich gesteigert werden. In einem Anbau an das Bahnhofsgebäude wurden Fahrkartenschalter und Toiletten untergebracht. Der ehemalige Lokschuppen wurde übernommen und für die Zwecke der Museumsbahn hergerichtet. Das Gelände wurde mit Bepflanzung und Asphaltierung ansprechend gestaltet.

Zwischen Neresheim und Dischingen wurde der Themenpfad Härtsfeldbahn mit acht informativen Tafeln eingerichtet. Weitere Tafeln stehen am Viadukt und in Ziertheim.

Dass dies alles gelingen konnte, ist vielen Spendern, der tatkräftigen Mitarbeit zahlreicher Freiwilliger und dem Wohlwollen und Engagement der Gemeinden Neresheim und Dischingen, des Ostalbkreises und des Landkreises Heidenheim zu verdanken!

Die Museumsbahn ist damit lange noch nicht fertig. Der Wiederaufbau der 2,6 Kilometer langen Strecke von der Sägmühle zum Härtsfeldsee läuft.

Bis 2014 werden sich die Bauarbeiten wohl noch hinziehen. Doch dies soll nur ein weiteres Zwischenziel sein. Eines Tages sollen die Züge nochmals 2,5 Kilometer weiter bis Dischingen rollen. Auch weitere Fahrzeuge sollen nach und nach in Betrieb gehen, darunter auch die denkmalgeschützte Dampflokomotive 11.

Der Fortschritt dieser teilweise sehr kostspieligen Projekte ist von der Anzahl der investierten freiwilligen Stunden und vom Spendeneingang abhängig. Die Freude an der gemeinsamen Arbeit und der Blick in die glücklichen Augen der Fahrgäste sind die Motivation für die Freiwilligen, die hier ihre Freizeit verbringen.

Drücken wir die Daumen, dass die Erinnerung in der Bevölkerung an ihre geliebte Bahn weiterhin anhält und dass sich immer wieder Freiwillige und Spender finden, die für einen guten Zweck etwas übrig haben. Je mehr das sind, desto mehr kann man hier erleben. Und wer spenden möchte, das Spendenkonto lautet: 110 015 301 bei der Kreissparkasse Ostalb, Aalen (BLZ 614 500 50).

Jürgen Ranger

Exoten auf der Härtsfeldbahn

Probefahrten in den 1950er- und 1960er-Jahren – Teil 2

Ein besonderes Kapitel in der Geschichte der Härtsfeldbahn sind die Probefahrten mit fabrikneuen Fahrzeugen verschiedener Hersteller in den fünfziger und sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts.

Im 1. Teil wurde über die Probefahrten der Jung-Diesellokomotive, die heute wieder auf dem Härtsfeld ist, und von Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen für Mallorca und die griechische Peloponnes-Bahn in den 1950er Jahren berichtet.

In den 1960er Jahren wurden weitere Probefahrten mit Lokomotiven und Triebwagen durchgeführt.

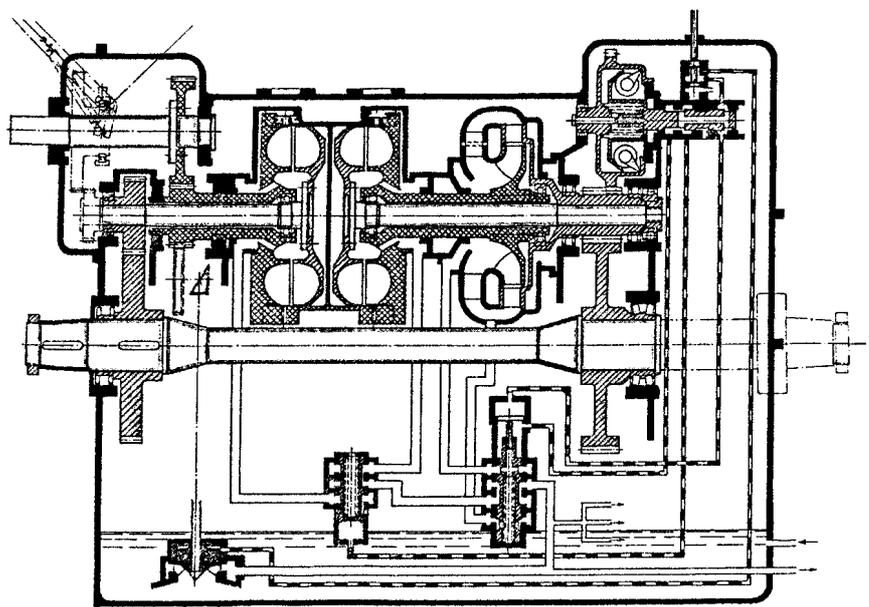
Bei all der Bauart- und Hersteller-Vielfalt hatten die Triebfahrzeuge doch etwas gemeinsam: in ihnen steckten Turbogetriebe und oftmals auch Kühlanlagen der Heidenheimer Voith Getriebe KG. Und der Verkauf ins Ausland wurde über die Ferrostaal AG als Generalunternehmer abgewickelt.

Zwar gab es auch auf anderen Strecken Probefahrten, doch aufgrund der Gegebenheiten der Strecke und sicher auch durch die Nähe zur Firma Voith konzentrierten sich die Probefahrten

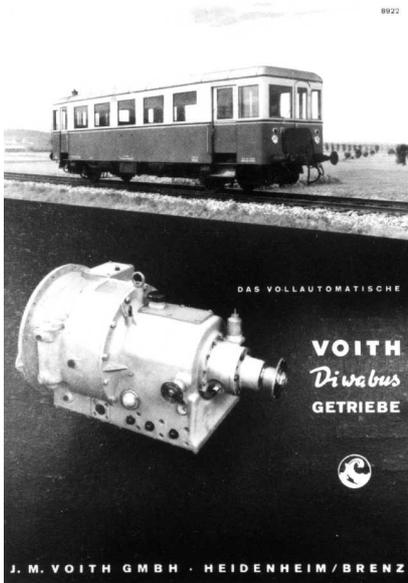
der deutschen Eisenbahnfahrzeugindustrie - zumindest soweit sie schmalspurige Fahrzeuge betrafen - auf die Härtsfeldbahn.

Der Zeitraum, in dem diese Probefahrten durchgeführt wurden, war für Voith eine Epoche, in der höhere Leistungsklassen von Turbogetrieben

entwickelt und an die jeweiligen Traktionsbedingungen möglichst optimal angepasst worden sind. Damals verdrängten kompakte, das mechanische Wendegetriebe einschließende Turbogetriebe aufwändigere Bauarten. Zum Lieferprogramm gehörten damals nicht nur Turbogetriebe, sondern auch



Schnittzeichnung eines Getriebes der Diesellokomotive D 4 „JUMBO“



Zwei mal DIWAbus-Getriebe: 1956 warb Voith mit dem Triebwagen T 01 der Wüna für die Getriebebauart. Am 1. August 2009 wurde eines der beiden DIWAbus-Getriebe des Triebwagens T 37 zur Aufarbeitung ausgebaut. Fotos: Sammlung HMB, Werner Kuhn

hydrodynamische Kupplungen und Bremsen, Nachschaltgetriebe und Kühlanlagen. So war jede Probefahrt zugleich eine Erprobung der Komponenten von Voith.

Das erste Turbogetriebe war bereits 1932 gebaut worden. Es wurde in einen Triebwagen der Österreichischen Bundesbahnen eingebaut und man scheute sich nicht, dieses gleich an der starken Steigung der Überquerung des Semmering einzusetzen.

Anfang der 1950er Jahre löste die J. M. Voith GmbH die Fertigung von Turbogetrieben aus der Einzel- fertigung von Papiermaschinen und

Wasserturbinen heraus und gründete die Voith Getriebe KG. Auslöser für die Ausgründung der Voith Getriebe KG war die „Verdieselung“ bei der Deutschen Bundesbahn, die auf Grundlage der hydrodynamischen Kraftübertragung erfolgte. Am 27. Mai 1953 wurde dafür ein neues Getriebewerk mit einer Fertigungs- fläche von 12.000 qm eingeweiht.

Die von Voith zur Perfektion ge- brachte hydrodynamische Kraftüber- tragung ist neben der dieselek- trischen Kraftübertragung eine von zwei Kraftübertragungsmethoden bei leistungsstarken Dieseltriebfahrzeug-

gen. Mechanische Getriebe sind für die Übertragung solcher hohen Antriebs- leistungen nicht geeignet. Die hydro- dynamische Kraftübertragung hat gegenüber der dieselektrischen Variante den Vorteil eines geringeren Gewichts. Allerdings ist das Beschleu- nigungsvermögen auch geringer.

In der heute wieder in Neresheim befindlichen Diesel-Lokomotive D 4 befinden sich zwei vollhydraulische Getriebe des Typs L 33 yU. Das L steht dabei für Lokgetriebe. Die erste 3 steht für die Anzahl der Kreisläufe und damit für die Anzahl der Gänge. Die zweite 3 gibt den Durchmesser des

Gasthof Stern

Inhaber: Familie Lange

- Gut bürgerliche Küche
- Gaststätte und Nebenzimmer
mit ca. 70 Sitzplätzen
- Gästezimmer: 5 Doppelzimmer
1 Einzelzimmer
mit Frühstück
- Kegelbahn

Mittwoch Ruhetag

und eigene Parkplätze direkt am Haus

Hauptstraße 1 · 73450 Neresheim
Telefon: 0 73 26-69 16 · Fax: 92 19 98

Erlebnis Burg Katzenstein

89561 Dischingen,
Tel: 07326 – 91 96 56
www.BurgKatzenstein.de
info@burgkatzenstein.de



Öffnungszeiten Museum

Täglich außer Montag
von 10:00 – 18:00 Uhr,
Führungen um 11:00 +
14:00 + 15:00 + 16:00 Uhr
Oster- und Pfingstmontag geöffnet

Öffnungszeiten Gastronomie

Montag Ruhetag, Dienstag, Mittwoch 10 - 18 Uhr,
Donnerstag, Freitag, Samstag 10 – 22 Uhr,
Sonntag bis 20 Uhr

Aktionen und Veranstaltungen

Kinderprogramm in den Oster-, Pfingst-,
Sommer- und Herbstferien
Mittelaltermarkt mit großem Lagerleben **Pfingstwochenende**
Künstlermarkt in und um die Burg **3. Oktoberwochenende**
Romantischer Weihnachtsmarkt **3.+4. Adventwochenende**

Kombikarte Burg Katzenstein & Steiff Museum



Drehmomentwandler an und steht für die Größe des Kreislaufs. Das y kennzeichnet eine verstärkte Ausführung und das U steht für eine Bauart mit umgekehrter Kreislaufanordnung.

Das in den Triebwagen der Härtsfeldbahn verwendete DIWAbus-Getriebe hingegen ist eine Konstruktion, die die Leistung sowohl hydrodynamisch als auch mechanisch überträgt: Mit steigender Drehzahl steigt bei dieser Bauart der mechanisch übertragene Leistungsanteil.

Das *Differential-Wandler-Omnibus-Getriebe* wurde 1949 von Voith-Ingenieur Dr. Wilhelm Gsching für Omnibusse entwickelt.

Die Württembergische Nebenbahnen AG (Wüna) baute diese Getriebe erstmals in ein Schienenfahrzeug ein. Am 24. Oktober 1953 wurde auf der Schwesterbahn der Härtsfeldbahn, der normalspurigen Strohgäubahn, der umgebaute Triebwagen T 01 mit zwei

DIWAbus-Getrieben in Betrieb genommen.

Die Verwendung von Triebwagen mit diesen Getrieben in Verbindung mit Büssing-Motoren war deutlich günstiger als der Einsatz von Dieselloks gleicher Leistung. Dazu konnte die Wüna ihren Ersatzteilbestand reduzieren, denn sie setzte auch Omnibusse mit dieser Technologie ein.

In den folgenden Jahren wurden DIWAbus-Getriebe zunehmend in Triebwagen und kleinen Industrielokomotiven eingebaut. Darunter befanden sich auch einige der Triebwagen, die in den 1960er-Jahren auf der Härtsfeldbahn zur Probe führen.

Die Fertigung bei Voith wuchs. 1957 war die Fertigung von Turbokuppungen in das Voith-Werk Crailsheim verlegt worden. 1962 wurde die Fertigungsfläche auf 22.700 qm vergrößert und 1964 die Fertigung von DIWAbus-Getrieben in das neue

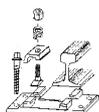
Werk Garching bei München verlagert. Bis 1969 waren über 17.000 Loks und Triebwagen für 72 Länder mit Voith-Getrieben ausgerüstet.

Im Laufe der Jahre konnte Voith Konkurrenten wie Maybach mit dem Meko-Getriebe, Krupp und die indischen Suri-Getriebe verdrängen.

Durch den Verkauf des Lokomotiv-Herstellers MaK an Siemens verlor Voith einen großen Kunden. Die heute in Vossloh umbenannte Firma ging aufgrund der Konzern-Zugehörigkeit vom dieselhydraulischen Antrieb zur dieselelektrische Traktion über. Voith wagte den mutigen Schritt und begann damit, selbst Lokomotiven zu bauen. Mit den Typen Maxima und Gravita agiert die Firma Voith inzwischen sehr erfolgreich als Kompletthersteller. Die Maxima ist heute die größte Diesellok der Welt.

(Fortsetzung folgt)

Jürgen Ranger



Infrastruktur *aktuell*

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Die Arbeiten konzentrierten sich im Jahr 2011 auf den Baufortschritt an der Neubaustrecke zum Härtsfeldsee. Daneben wurden zahlreiche substanz-erhaltende und verbessernde Arbeiten durchgeführt.

Centralstation Neresheim

An Weiche 2 wurde mittels neuer Schwellen der Weichenstellhebel stabiler montiert. Gleisanlage und Bahnhofsgebäude befinden sich in einem guten und betriebssicheren Zustand.

Die Innenrenovierung des Lokschuppens wurde fortgesetzt. Durch einen Sturm wurde ein Lokschuppen so stark beschädigt, dass es ersetzt werden musste. Die seitliche Eingangstüre war abgängig und wurde durch eine neue ersetzt.

Ein großes Bild schmückt nun das Innere der Fahrzeughalle. Es zeigt den

Museums-Dampfbus vor der beeindruckenden Kulisse des Klosters Neresheim.

Mit der Renovierung eines Werkstatt-raums wurde begonnen.

Neresheim – Sägmühle

Die Hauptuntersuchung der Egau-brücke wurde abgeschlossen.

Der Vegetationsrückschnitt wurde erstmals teilweise durch ein Unternehmen durchgeführt.

Wiederaufbau der Strecke

Sägmühle – Katzenstein

Der Schienenstrang wurde bis kurz vor die Egaubrücke zwischen Iggenhausen und dem Härtsfeldsee vorgestreckt.

Über 800 altbrauchbare Schwellen sind von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft beschafft worden.

Einige davon wurden bereits eingebaut.

Beim zukünftigen Haltepunkt Iggenhausen wurde durch die Firma Weiss ein weiterer Bahnübergang eingebaut.

Als große Hürde erweist sich die Brücke über die Egau. Die Widerlager müssen grundlegend erneuert und die eigentliche Brücke mit zwei Fluchtwegen ausgestattet werden. Um die Kosten von über 100.000,- Euro aufbringen zu können, wurde eine Spendenaktion ins Leben gerufen. Ab einer Spendenhöhe von 100,- Euro wird ein dekorative Brückenbaustein-Urkunde ausgestellt.

Im Rahmen der Sommeraktion „Aalen unter Dampf“ wurden zwei Gleisjoche montiert, auf denen zwei Wagen – darunter Ow 301 – in der Aalener Fußgängerzone präsentiert wurden.



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11

(ME 3710/1913)

Lok 11 soll wieder dampfen!

Die Arbeiten am Rahmen dauerten bis zum 12. Februar 2011. Dann wurde der in frischem rot und schwarz glänzende Rahmen wieder

auf die frisch profilierten Achsen gesetzt.

Danach ging es mit der Zerlegung des Kessels und dem Aufbau des

Kohlenkastens weiter. Während der Kohlenkasten völlig neu aufgebaut werden muss, sollen möglichst viele Teile des Kessels wieder verwendet werden. Dies sind leider nur wenige Teile des Langkessels sowie ein großer Teil des Stehkessels.

Die noch verwendbaren Teile des Kessels sind inzwischen in Darmstadt. Dort gibt es Maschinen, die man zum Kesselbau benötigt.

Dampflokomotive 12 „Liesele“
(ME 3711/1913)

Im Winter 2010/2011 wurden die Stehbolzen des Kessels getauscht und die Achsen neu profiliert. Dazu musste die Lok weitgehend zerlegt werden. Rechtzeitig zum Saisonbeginn 2011 ging sie wieder in Betrieb.

Triebwagen T 33
(Wismar 20233/1934, Modern. 1964)

Eine Seite des Wagenkastens wurde neu lackiert.

Der Triebwagen ist betriebsfähig.

Triebwagen T 37 „Messias“
(MAN 145169/1960)

Die Aufarbeitung des Wagenkastens und des Rahmens wurde fortgeführt.

Diesellokomotive D 4 „JUMBO“
(Jung 12022/1954)

An der Lokomotive stehen nun nur noch wenige Arbeiten zur Vorbereitung der Abnahme an.

Triebwagenanhänger TA 101
(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Teile des Daches wurden neu lackiert.

Triebwagenanhänger TA 103
(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Triebwagenanhänger TA 253 und TA 254 (SIG 1892, 1889)

Die Sitzpolster des TA 254 wurden ausgebaut. Die Sitzbezüge wurden mit authentischem Stoff erneuert.

Personenwagen HMB 1
(ME 1896)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Der Wagenkasten und die Fensterahmen wurden abgeschliffen und neu lackiert.

Personenwagen HMB 2
(ME 1896, Modern. 1927)

Personenwagen HMB 4
(ME 1898)

Personenwagen HMB 5
(Herbrand 1909)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Personenwagen HMB 6
(SIG 1888, Fahrgestell)

Personenwagen HMB 7
(SIG 1888)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Bedeckter Güterwagen Gw 153, Pufferwagen Gw 155, offener Güterwagen Ow 303
(Kelsterbach 1901)

Die Güterwagen sind betriebsfähig.

Hilfspackwagen 154 (Fahrgestell) Bedeckter Güterwagen Gw 156
(Kelsterbach 1901)

offener Güterwagen Ow 301
(Kelsterbach 1901)

Der Wagen war als erster aufgearbeiteter Güterwagen bereits beim Wiederaufbau der Museumsbahnstrecke eingesetzt worden. Nun steht nach zwölf Jahren eine umfangreiche Hauptuntersuchung an.

Rungenwagen Rw 322
(Herbrand 1899)

Die Aufarbeitung des Rahmens wurde fortgesetzt. Die Holzbeplankung des Wagens wurde vormontiert.

Rollböcke 2, 5, 6, 8 und 24
(ME 1897 - 1912)

Die Rollböcke 2 und 5 sind betriebsfähig.

Vorbau-Schneepflug (für T30/T 31)

Arbeitsgeräte:

Schotterwagen Ommt 184
(Talbot 1952)

Rollwagen Ua 9801
(Chur 1915)

Die schweizerische +GF+-Kupplung wurde abgebaut. Der Wagen kann nun mit Kuppelstange gekuppelt werden. Die Bremsanlage wurde auf das System der Härtsfeldbahn angepasst.

Arbeitswagen Xw 209
(Fuchs 1950 / SSB 1969)

Handhebeldraisine
Gleis-Stopfmaschinen

Gleisrückmaschine

Radlader, Mobilkran

VW-Transporter

~~-----~~ **Bitte hier abtrennen!** ~~-----~~

Ich trete hiermit dem Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Neresheim, ab 20..... als Mitglied

mit einem Jahresmitgliedsbeitrag von Euro bei.

Name, Adresse:

..... Telefon-Nummer:

geboren am: Beruf:

(Datum) (Unterschrift)

Ich ermächtige hiermit den Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Neresheim, den Jahresmitgliedsbeitrag von meinem Konto

..... (Kontonummer) bei (Geldinstitut)

..... (Bankleitzahl) einmal jährlich – bei der Möglichkeit jederzeitigen Widerrufs – abzubuchen.

(Datum) (Unterschrift)

• Termine 2012

- Betriebstage** Siehe Faltblatt „Fahrplan 2012“.
- 17. März** **Generalversammlung**
im Gasthof „Zur Krone“, Neresheim
- 1. Mai** **Saisoneröffnung**
- 17. Mai** **Tag der offenen Lokschuppentür**
Mit bewirtschaftetem Lokschuppen
10 Jahre Härtsfeld-Museumsbahn!
- 13.-15. Juli** **Vereinsausflug**
auch für Nichtmitglieder!
- 11./12. August** **Neresheimer Bahnhofshocketse**
Oldtimer-Treffen, bewirtschafteter
Lokschuppen, Tombola, Andenken-
und Infostände u.v.m.
- 9. September** **Tag des offenen Denkmals**
Öffnung des Bahnhofs Dischingen
- 20. Oktober** **Neresheimer Lichternacht**
- 1. Dezember** **Jahresabschlussfeier**
im Landgasthof Läuterhäusle
- 9. Dezember** **Nikolausfahrten**

• Mitmachen!

Wer sich für das Mitmachen interessiert, meldet sich bei einem der Arbeitseinsätze mittwochs gegen 18 Uhr oder samstags gegen 13 Uhr auf dem Bahnhofsgelände.

• Mitgliedschaft

Als Mitglied im Härtsfeld-Museumsbahn e.V. helfen Sie mit, die Erinnerung an die Härtsfeldbahn zu bewahren. Wenn Sie Mitglied werden möchten füllen Sie bitte die umseitige Beitrittserklärung aus und lassen Sie sie uns zukommen. Mitglieder können uns Änderungen mit der Beitrittserklärung mitteilen.

• Jahresmitgliedsbeiträge

Jugendliche bis 16, Schüler,

Rentner, Behinderte: 30,- Euro

Er: 40,- Euro

Familien: 50,- Euro

• Spenden und Gleisbausteine

Die Erhaltung der historischen Fahrzeuge und der Wiederaufbau der Strecke Sägmühle – Katzenstein (Härtsfeldsee) sind nur durch Spenden möglich.

Spenden an uns sind absetzungsfähig. Für Spenden über 50,- Euro erhalten Sie eine Spendenbescheinigung. Bitte überweisen Sie Spenden nur an: Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Konto-Nr. 110 015 301, Bankleitzahl 614 500 50 bei Kreissparkasse Aalen. Verwendungszweck: Spende HMB. Bei Spenden zum Wiederaufbau der Strecke geben Sie bitte „Spende HMB Gleisbausteine“ an. Mit 25,- Euro „erwerben“ Sie einen Meter Gleis. Sie erhalten dafür eine dekorative Gleisbaustein-Urkunde.

• Vereinskonto

Konto-Nr. 110 015 301, Bankleitzahl 614 500 50 bei der Kreissparkasse Aalen.

Konto-Nr. 829 463, Bankleitzahl 632 500 30 bei der Kreissparkasse Heidenheim.

• Adressen Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

Vereinsitz, Betriebsgelände:

Dischinger Straße 11, 73450 Neresheim

Tel./Fax: 0 73 26 / 57 55 (während den Arbeitseinsätzen)

Geschäftsstelle:

Postfach 9126, 73416 Aalen

1. Vorsitzender Werner Kuhn

Tilsiter Str. 35, 73432 Aalen

Tel./Fax: 0 73 61 / 8 75 87, Mobil: 01 72 / 9 11 71 93

2. Vorsitzender Thomas Schmeißer

Hülenstr. 2, 89567 Sontheim

Tel.: 0 73 25 / 88 99

Internet-Homepage: <http://www.hmb-ev.de>

• Mitarbeiter am Härtsfeldbahn-Anzeiger

Werner Kuhn, Jürgen Ranger

Beiträge sind herzlich willkommen!

Druck: Druckerei Bairle GmbH, Dischingen

Ihr *FullServicePartner* für Druck und Medien

BAIRLE
DRUCK · WERBUNG · MEDIEN

Gutenbergstr. 3
89561 Dischingen
Telefon 0 73 27/96 01-0
Telefax 0 73 27/96 01-96

Mehr Infos unter: www.bairle.de - www.bairle-media.de

Oldtimer-Bus- Rundfahrten

Bahnhof Sägmühle – Härtsfeldsee – Dischingen –
Schloss Taxis – Burg Katzenstein - Neresheim

**Steigen Sie ein und lassen Sie sich in
die gute alte Zeit zurückversetzen!**

Jeweils an Betriebstagen der Museumsbahn mit
Anschluss an die Züge am Bahnhof Sägmühle

Zum Einsatz kommen: Neoplan NH 6/7 (1958),

Mercedes/Vetter O 321 H (1963), Magirus Deutz SH 110 (1979)

Die Oldtimer-Busse können auch gemietet werden.

Josef Albrecht, 01 71 / 7 50 51 18,
josef.albrecht@oldtimer-bus-sonja.de

