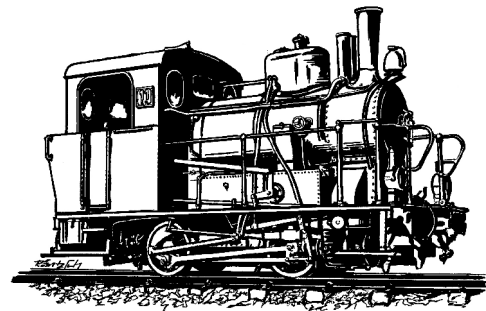


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2013



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

100 Jahre Dampflokomotiven 11 und 12

Modern, sparsam und genau passend zur Härtsfeldbahn

„No 3711 MASCHINENFABRIK
ESSLINGEN IN ESSLINGEN 1913“.
So lautet der Text auf dem großen
Fabrikschild, das am Führerhaus der
Dampflokomotive 12 angebracht ist.
Das Schild der Dampflokomotive 11
unterscheidet sich nur durch die
Fabriknummer. Diese lautet 3710.

Dass beide Lokomotiven erhalten
blieben, ist schon erstaunlich. Dass sie
dann auch noch in ihrer Heimat
blieben ist schon etwas Besonderes.
Und dass beide Lokomotiven nun
einhundert Jahre alt sind, kann man
eigentlich nur als ein kleines Wunder
bezeichnen.

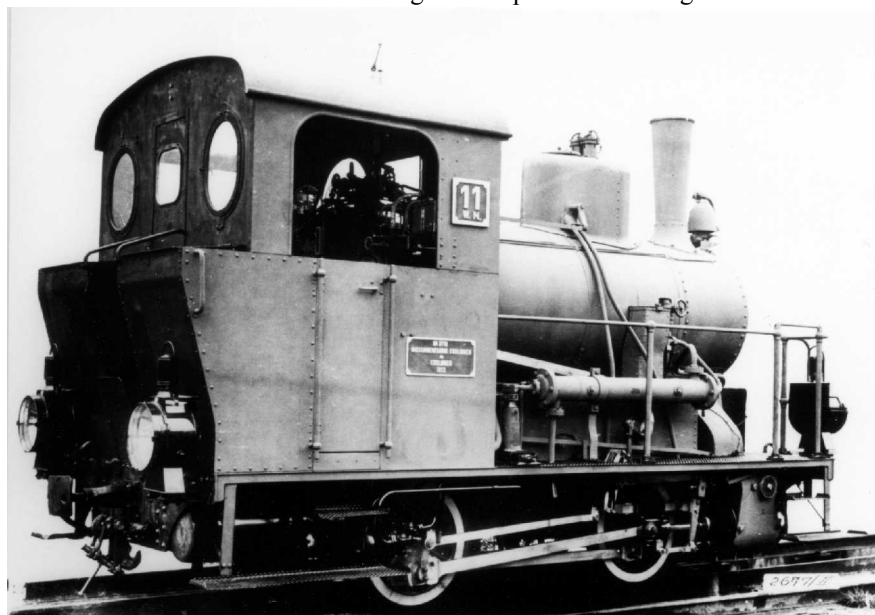
Die kleine Broschüre „Museumsloko-
motive 12 W.N.“, die im Härtsfeld-
bahn-Museum und in den Museums-
zügen erhältlich ist, enthält eine
ausführliche Schilderung der Ge-
schichte und der Technik der beiden
Maschinen. Daher soll im Folgenden
der Schwerpunkt auf der Darstellung
neuer Forschungsergebnisse und
insbesondere der Darstellung der
Vorgeschichte liegen: Wie kam es
zwölf Jahre nach Eröffnung der
Härtsfeldbahn zur Beschaffung zweier
Dampflokomotiven?

Für die Zugförderung auf der Härts-
feldbahn waren anfangs vierachsige
Dampflokomotiven des Typs Mallet
vorgesehen. Bei diesen Maschinen
waren die beiden vorderen Achsen in
einem Drehgestell untergebracht,
während die beiden hinteren Achsen
fest im Rahmen lagerten. Die beiden
vorderen und die beiden hinteren
Achsen wurde jeweils gemeinsam
angetrieben. Damit wurde zugleich
eine gute Zugkraft und eine gute
Kurvenläufigkeit erreicht.

Zur Eröffnung der Härtsfeldbahn 1901
waren zwei Maschinen mit 25 Tonnen
und eine mit 32 Tonnen Dienstgewicht
vorgesehen. Die leichteren Maschinen
scheinen sich nicht bewährt zu haben.
Sie wurden schon 1903 gegen eine
weitere 32-Tonnen-Lok getauscht. Mit
der Verlängerung der Härtsfeldbahn
nach Dillingen kamen 1906 zwei
weitere Mallet-Loks hinzu, so dass
nun vier Maschinen vorhanden waren.
So ganz glücklich scheint man mit
diesem Fahrzeugpark nicht gewesen
zu sein. Für leichte Züge waren die
Maschinen eher überdimensioniert und
bei schweren Zügen musste man gleich
zwei dieser Loks einsetzen. Daher gab
es bereits während des Baus des
bayerischen Teils Überlegungen,
andere Dampflok-Bauarten einzuset-
zen. Zum einen wurde die Zulassung

einer schwereren Mallet-Maschine be-
antragt und zum anderen sollte ein
„Motorwagen der Maschinenfabrik
Esslingen“ zum Einsatz kommen.
Der Einsatz der schwereren Mallet-
Maschine kam nicht zustande. Statt
dessen erhielt die Brohltalbahn eine
solche Maschine und gab dafür eine
32-Tonnen-Mallet-Lok an die
Härtsfeldbahn ab.

Was aber ist ein „Motorwagen“?
Hierzu muss man sich etwas mit den
Begrifflichkeiten zu Anfang des 20.
Jahrhunderts befassen. Während man
heute mit dem Wort Motor einen
Verbrennungsmotor verbindet, wurden
damals alle Antriebsarten als Motor
bezeichnet. Als Wagen wurde ein
Eisenbahnfahrzeug mit Antrieb be-
zeichnet, das nicht einer klassischen
Dampflokomotive glich. Oder mit



Fabrikfoto der Dampflokomotive 11. Bei ihrer Auslieferung besaß die Lokomotive auch hinten einen Übergang. Auf dem Umlauf befand sich ein Vorwärmer für das Kesselwasser. Foto: Maschinenfabrik Esslingen

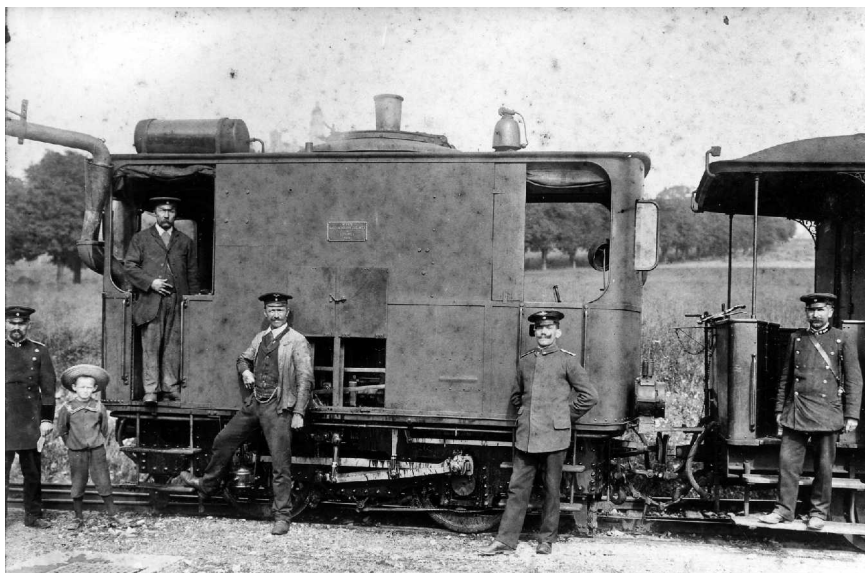
anderen Worten: es handelte sich um eine kastenförmige Lokomotive. Zwei solcher Fahrzeuge sollten alsbald als Vorgänger der Dampflokomotiven 11 und 12 zur Härtsfeldbahn kommen.

Diese beiden Fahrzeuge waren bereits 1898 mit den Fabriknummern 2968 und 2969 von der Maschinenfabrik Esslingen (ME) an Lenz & Co. (der Muttergesellschaft der Betreiberin der Härtsfeldbahn) geliefert worden.

Man würde die Fahrzeuge heute als Versuchsträger bezeichnen. Sie waren mit einem neuartigen Stehkessel der Bauart Serpollet ausgestattet. Mindestens eine der beiden Loks wurde im Juli 1898 auf der Filderbahn erprobt. Dabei waren Ludwig Wintergerst, ein Konstrukteur der ME und Ingenieur Pirot der Societé Serpollet anwesend. Das Konzept erschien vielversprechend und so baute die ME in den folgenden Jahren mehrere Dampftriebwagen mit einem Serpollet-Kessel.

Die Einsatzstrecke der beiden Loks konnte bislang nicht festgestellt werden. Es könnte sein, dass sie auf der ebenfalls zum Lenz-Konzern gehörenden Moseltalbahn zum Einsatz kamen. Der Bau dieser Bahn wurde 1898 in Meterspur begonnen. Dann entschied man sich doch für die Normalspur und vollendete die Bahn 1905 als Normalspurbahn.

Nun dürften die beiden Maschinen übrig gewesen sein und man entschied sich dafür, diese ein weiteres Mal als Versuchsträger einzusetzen. Am 10. August 1905 erhielt die ME einen



Am Wasserkrän in Neresheim zeigen sich stolz einige Härtsfeldbahner vor der ersten Dampflokomotive 12 der Härtsfeldbahn. Foto: Sammlung HMB

Auftrag zum Umbau einer dieser Lokomotiven. Die Maschine erhielt nun einen Stehkessel der Bauart Kittel mit der Fabriknummer 3355. Am 15. Dezember 1905 fand die Kesseldruckprobe statt, im Januar 1906 wurde die umgebaute Maschine ausgeliefert.

Es kann angenommen werden, dass die Maschine direkt zu Erprobungszwecken zur Härtsfeldbahn kam, denn im August 1906 wurde in Neresheim die Errichtung einer „Lokomotiv-Halle für 2 Lokomotiven und 2 Trakteure“ geplant. Und am 14. November 1907 stellte die Bahnaufsicht fest: „In der Werkstätte Ballmertshofen befand sich (...) ein sogenannter Trakteur, No. 1

Fabrik No 3355, welcher nach Instandsetzung zur Personenbeförderung Verwendung finden soll“.

Am 11. Dezember 1907 fand die Abnahme dieser Lok statt. Sie trug nun die Betriebsnummer 11! Die Betreiber-Gesellschaft vermerkte hierzu in ihrem Geschäftsbericht: „Um bei den starken Steigungen der Bahn die Ausgaben zu ermäßigen, werden nunmehr die Personenzüge und Güterzüge getrennt gefahren. Die Personenzüge werden durch eine leichte Heißdampflok befördert, welche nur einen geringen Kohlenverbrauch hat.“

Der Umbau scheint erfolgreich gewesen zu sein, denn nun wurde auch der zweite „Trakteur“ umgebaut. Am

Ihr *FullServicePartner* für Druck und Medien

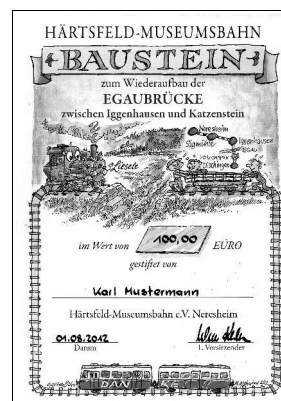
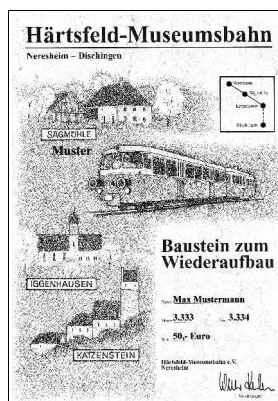
BAIRLE
DRUCK · WERBUNG · MEDIEN

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

Ein tolles Geschenk für alle Eisenbahnfreunde: Eine Baustein-Urkunde.

Sie fördern damit den Wiederaufbau der Strecke zum Härtsfeldsee.



Näheres dazu auf der letzten Seite unter „Spenden“.

18. Februar 1908 fand eine Probefahrt statt; am 25. Februar wurde die Lok an die Härtsfeldbahn übergeben. Sie trug die Fabriknummer 3478 und bekam bei der Härtsfeldbahn die Nummer 12. Nun konnte auf eine der Mallet-Maschinen verzichtet werden. Sie wurde abgegeben und gelangte am 1. Januar 1913 mit Übergabe der Bergheimer Kreisbahn als T 35 85 an die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung. Ihre Spur verliert sich 1915, als sie als „H.K. 109“ an den Eisenbahn-Ersatzpark, Versuchsabteilung, Gruppe Eisenbahn-Wesen, Berlin, abgegeben wurde.

Die Erfahrungen mit den beiden Trakteuren scheinen prinzipiell nicht schlecht gewesen zu sein, aber so ganz geeignet für die Härtsfeldbahn waren sie dann wohl doch nicht. Und so bestellte die Härtsfeldbahn schon wenige Jahre später – vermutlich am 1. März 1913 – bei der ME zwei exakt für die herrschenden Verhältnisse passende Maschinen, die die beiden Trakteure ersetzen sollten.

Die technische Entwicklung war inzwischen fortgeschritten. Der Härtsfeldbahn konnte die Idee einer kastenartigen Trambahnlok ausgedrückt werden. Die beiden neuen Loks 11 und 12 erhielten einen liegenden Kessel mit Schmidt'schem Überhitzer, mit dem der Verbrauch von Kohle und Wasser deutlich reduziert werden konnte. Das Aussehen der Loks war absolut zeitgemäß. Und vor allem: sie wurden für einmännigen Betrieb

vorgesehen. Damit verfügte die Härtsfeldbahn nun über zwei exakt auf ihre Verhältnisse zugeschnittene und im Betrieb äußerst sparsame Triebfahrzeuge.

Bei der neuen Lok 12 fand am 31. Oktober 1913 die Dampfdruckprobe statt. Von den neuen Loks war man offensichtlich so überzeugt, dass die Trakteure schon vor deren Eintreffen abgestellt wurden. Am 14. November 1913 stellt die Bahnaufsicht fest: „Die Lokomotiven Nr 11 und 12 werden z.Zt. zwecks Ausmusterung auseinander genommen und sollen durch neue Lokomotiven ersetzt werden.“

Am 11. Dezember 1913 absolvierte die neue Lok 12 erfolgreich ihre Probefahrt. Auch die neue Lok 11 ging im Dezember 1913 in Betrieb. Die Legende will es, dass dies an Weihnachten erfolgte. Das exakte Datum ist leider nicht bekannt.

Am 19. Mai 1914 nahm die Bahnaufsicht die neuen Loks genau unter die Lupe. Ergebnis: „Die 2 neu beschafften für einmännige Bedienung bestimmten Lokomotiven Fabr.Nr. 3710 und 3711 (Betr.Nr. 11 und 12) wurden untersucht und mit den vom K. Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten genehmigten Plänen und Beschreibungen übereinstimmend befunden.“ Die endgültige Betriebsgenehmigung wurde am 23. Mai 1914 erteilt.

Beide Maschinen standen fast genau fünfzig Jahre auf der Härtsfeldbahn in Betrieb. Als 1956 der Betrieb auf

Dieseltriebwagen umgestellt wurde, blieben beide Loks als Reserve im Bestand. Die letzten nachweisbaren Einsätze waren im Sommer 1962. Aber auch noch am 8. September 1963 stand mindestens Lok 12 noch unter Dampf. Als am 1. Mai 1964 zwei Triebwagen zusammenstießen, soll es aus der Not heraus nochmals zu einem Einsatz gekommen sein.

1965 stand die Verschrottung beider Loks an. Dank des Engagements des Heidenheimers Adalbert Haas blieben beide erhalten: Lok 11 als Denkmal in Neresheim und Lok 12 als Kinderklettergerät in Heidenheim.

Lok 12 ist seit 30. Oktober 1986 wieder in Neresheim. Seit 17. Mai 1994 steht sie wieder unter Dampf. Lok 11 wurde am 21. April 1995 vom Denkmalssockel geholt. Seit 24. Februar 2010 erfolgt ihre denkmalgerechte Aufarbeitung. Sie wurde zum Denkmal des Monats März 2012 gekürt. Am Tag des offenen Denkmals wurde am 8. September 2012 der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. von der Denkmalstiftung Baden-Württemberg für sein besonderes Engagement bei der Instandsetzung der Dampflok 11 und dem Betrieb der Härtsfeldbahn ausgezeichnet.

Dank hoffentlich auch in Zukunft vieler fleißiger Hände und vieler Spender wird es in einigen Jahren möglich sein, beide Maschinen auf ihrer einstigen Einsatzstrecke gemeinsam in Betrieb zu erleben.

Jürgen Ranger

Oldtimer-Bus-Rundfahrten

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


- 9. Mai: Tag der offenen Lokschuppentür
- 10./11. August: Neresheimer Bahnhofshocketse
- 8. September: Tag des offenen Denkmals

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

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

Erinnerungen an den Lauinger Bahnhof

Im Jahr 1948 wurde ich in Lauingen/Donau geboren. Aufgewachsen bin ich in der Schabringerstrasse, in der Nähe des Lauinger Härtsfeldbahnhofes. Als Kinder war es für uns immer eine Freude und Aufregung die "Schättere" kommen und einfahren zu sehen. Auch die jeweiligen Lokführer hatten wohl eine Freude, wenn sie mit einem kräftigen seitlichen Dampfausstoß unsere "Bande" erschrecken konnten. Auch war es immer spannend, was da aus- und eingeladen wurde und wer ausstieg. In den 1950er Jahren benutzten viele Leute das "Züggle" um den Jahrmarkt oder andere Feste in Lauingen zu besuchen.

Im Jahre 1960 zogen meine Eltern nach Giengen an der Brenz, sodass ich den Betrieb nicht mehr miterleben konnte.

In Giengen wurde ich Gruppenleiter bei den katholischen St. Georgs-Pfadfindern. Anlässlich eines Jubiläums-Zeltlagers im Sommer 1971 bei Giengen haben wir (eine Gruppe mit 15 Jungpfadfindern) ein Drei-Tages-Unternehmen gestartet. Am ersten Tag ging es zu Fuß nach Lauingen, mit Übernachtung im Schlafsack in Oma's



15 Pfadfinder und andere Fahrgäste warten im Sommer 1971 am Bahnhof Lauingen auf den Zug in Richtung Neresheim. Foto: Manfred Blacha

Garten in der Schabringerstrasse und am folgenden Tag mit dem Triebwagen nach Neresheim. Nach der Ankunft besuchten wir unseren Gaukuraten Pater Gabriel Neher in der Abtei. In seinem Klostersgarten absolvierten wir einen mehrstündigen Arbeitseinsatz (Krautstrünke raushacken). Am nächsten Tag marschier-

ten wir wieder nach Giengen. Die Fahrt blieb den Jungs noch lange Zeit im Gedächtnis. Noch Jahre später – ich wohnte schon in Fellbach bei Stuttgart, kam aber immer zum Kinderfest nach Giengen – wurde ich darauf angesprochen: "weißt du noch ...".

Manfred Blacha

Postversorgung der Landbevölkerung

Von volkswirtschaftlichen und kulturellen Gesichtspunkten geleitet, bemüht sich die Deutsche Bundespost seit vielen Jahren, die Landbevölkerung möglichst schnell mit Post zu versorgen. Sie setzt dafür besondere Landkraftpostwagen ein. Neben der Beförderung von Briefsendungen und Paketen, für die notfalls Lastenanhänger zur Verfügung stehen, bieten die Fahrzeuge auch Raum für die Mitnahme einzelner Fahrgäste. Unser Bild zeigt einen vom Postamt Aalen (Württ) ausgehenden Landkraftpostwagen mit Lastenanhänger auf der Fahrt ins hochgelegene „Härtsfeld“.



Bild und Text fand Bahn- und Bushistoriker Volkhard Stern im Postkalender von 1953. Dem Heulenberg im Hintergrund entlang ist mit etwas Mühe die Trasse der Härtsfeldbahn zu erkennen.

Das Bild soll Anlass sein, daran zu erinnern, dass viele Jahre die Post mit der Härtsfeldbahn transportiert wurde. Bis 30. April 1902 gab es einen Post-

kutschenverkehr zwischen Neresheim und Bopfingen. Dann wurde die Post in den Zügen befördert. Hierzu waren die Packwagen mit einem separat zugänglichen Postabteil ausgestattet worden. Darin versahen württembergische Postboten den Postdienst – auch im Bayerischen! Zwischen Postamt und Bahnhof wurden die Postsachen mit sogenannten Deckel-

karren befördert. Für die Winterzeit war hierzu ein Schlitten vorhanden. Schon am 1. Dezember 1936 löste die Landkraftpost die Bahnpost ab. Von da an wurden die württembergischen Orte von Aalen und die bayerischen Orte von Dillingen aus bedient. Das Postabteil in den Packwagen wurde ausgebaut.

Volkhard Stern, Jürgen Ranger

Exoten auf der Härtsfeldbahn

Probefahrten in den 1950er- und 1960er-Jahren – Teil 3

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.

In den ersten beiden Teilen wurde über die Probefahrten der heute wieder in Neresheim stationierten Jung-Diesellokomotive und von Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen in den 1950er Jahren sowie über die Rolle der Firma Voith berichtet.

Das zweite Unternehmen, das eine wesentliche Rolle bei den Probefahrten spielte war die Ferrostaal AG. Diese Firma war 1920 in den Niederlanden gegründet worden. Seit 1926 gehörte sie als Handelsunternehmen zum Konzern der Gutehoffnungshütte/MAN in Essen. Im März 2012 verkaufte MAN die Ferrostaal AG an die MPC Industries GmbH, einer Tochter der Hamburger Unternehmensgruppe Münchmeyer Petersen & Co. GmbH.

Die Firma Ferrostaal versteht sich als weltweit tätiger Generalunternehmer im Anlagenbau. In Zusammenarbeit mit über 60 Niederlassungen in Lateinamerika, Asien, Afrika, Mittel- und Osteuropa geht es meist darum, Kundenwünsche, deutsche Technik und deren Finanzierung in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Ferrostaal handelt auch mit Eisenbahnfahrzeugen. 1936 kam ein erster Kompensationsvertrag zustande: Im Austausch gegen Schafswolle lieferte Ferrostaal Eisenbahnmateriale, Schienen und Waggonen in den Iran.

Auch die Maschinenfabrik Esslingen gehörte zum MAN-Konzern und so ist es nicht verwunderlich, dass auch Esslinger Triebwagen über Ferrostaal in alle Welt verkauft werden konnten. So sind beispielsweise die Triebwagen von 1956 für Mallorca auf der Insel als „Ferrostaal“ bekannt.

Anfangs der 1960er Jahre konnten Entwicklungsländer über die Weltbank Geld für die Beschaffung von Eisenbahnfahrzeugen bekommen. Ferrostaal sah hier eine Marktnische und stieg selbst in den Bau von Eisenbahnfahrzeugen ein. Dazu wurde das Unternehmen Glässing & Schollwer GmbH in Dortmund-Schüren übernommen und in die Ferrostaal Waggon- und Maschinenfabrik GmbH

FERROSTAAL

baut:

Diesel-Triebwagen
Reisezugwagen
Güterwagen aller Art
Drehgestelle



Vierachsiger Leichtbau-Dieseltriebwagen mit Nirosta-Außenverkleidung, ausgerüstet mit MAN-Dieselmotoren, zweimal 200 PS, vollautomatischen hydromechanischen VOITH-Kraftübertragungen, Druckluftbremse und 2 Schwingachs-Drehgestellen pro Wagen; Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, 85 Sitzplätze je Wagen. Geliefert nach Honduras.



FERROSTAAL

WAGGON- U. MASCHINENFABRIK GMBH DORTMUND-SCHÜREN

Diese Werbeanzeige erschien im November 1965 in der Zeitschrift Glaser's Annalen. Abgebildet ist ein normalspuriger Triebwagenzug für Honduras.

umfirmiert. Die Firma baute bereits seit vielen Jahren Feld- und Industriebahnen sowie Waggonen. Nun wurden dort ganz besondere Triebwagen gebaut, die man Ferrobusse nannte.

Für lateinamerikanische und asiatische Länder waren diese Triebwagen oftmals die ersten Dieselfahrzeuge. Es wurden deshalb besonders robuste und einfache Aggregate vorgesehen, mit denen auch wenig geschultes Personal zurecht kam. Wegen der enorm billigen japanischen Konkurrenz kamen nur äußerst preisgünstige Ausrüstungen in Frage. Außerdem mussten die Ferrobusse besonders wirtschaftlich sein, um mit dem Straßenverkehr konkurrieren zu können.

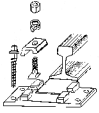
Andererseits wurde die Ausstattung sehr komfortabel ausgeführt, denn man wollte Fahrgäste vom Straßen- und Luftverkehr zurückgewinnen. Einige Fahrzeuge wurden sogar mit Luxus-Schlafsitzen und herausklappbaren Serviertischchen ausgestattet. Um den im Luftverkehr üblichen Service bieten zu können, wurde eine kleine Küche eingebaut. Auch eine Bord-Sprech- und Musikübertragungsanlage

zum Abspielen von Compact-Kassetten gehörte zur Ausstattung. Doch schon Ende 1968 musste man erkennen, dass die auf dem Weltmarkt möglichen Erlöse nicht mehr die Kosten in der Bundesrepublik decken konnten. Die Ferrostaal Waggon- und Maschinenfabrik GmbH wurde geschlossen.

Wie viele Ferrobusse in Dortmund gebaut wurden, ist nicht ganz klar. Bekannt geworden sind nur wenige Lieferungen: zwölf Trieb- und Beiwagen wurden 1961 und 1962 nach Chile geliefert. 1962 folgten zwei Triebwagen für Honduras. Ende 1964/Anfang 1965 gelangten zehn Triebwagen nach Indonesien. 1966 folgten zwei Triebwagen für Peru und 1967 zehn Trieb- und Beiwagen für Bolivien.

Immerhin drei verschiedene Fahrzeuge weilten zu Probefahrten auf dem Härtsfeld. Damit stellt die Fertigung von Ferrobussen ein sehr kurzes Kapitel in der Geschichte des Konzerns und zugleich ein sehr spannendes Kapitel der Geschichte der Härtsfeldbahn dar.

Jürgen Ranger



Infrastruktur *aktuell*

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Lokschuppen Neresheim

Das zweite Tor der Fahrzeughalle wurde erneuert. Die Renovierung der Innenwände der Fahrzeughalle wurde abgeschlossen. Mit der Sanierung des Fachwerks wurde begonnen. Die Renovierung eines Werkstatttraums dauert an.

Neresheim – Sägmühle

An der Strecke wurden verschiedenste Instandhaltungsarbeiten durchgeführt. In die Abwasser-Kontroll-Schächte unter den Gleisen wurden Versteifungen eingebaut.

Wiederaufbau der Strecke

Sägmühle – Katzenstein

Alle Anstrengungen wurden 2012 auf den Wiederaufbau der Brücke über die Egau unweit des Härtsfeldsees gerichtet. Um die Kosten zu reduzieren, wurden viele Arbeiten in ehrenamtlicher Arbeit ausgeführt.

Zuerst musste die Brückenbaustelle erreichbar gemacht werden. So wurde der Bahndamm vom Härtsfeldsee her befahrbar gemacht und zwischen den Widerlagern ein kleiner Steg über die Egau errichtet.

Die alten Widerlager wurden mühsam soweit notwendig abgetragen. Zum Vorschein kamen massive und selbst mit Presslufthämmern nicht klein zu

bekommende Kalksteinquader. Die verbleibenden Fundamente und Flügelmauern wurden freigelegt und gereinigt.

Anfang August begannen die Betonarbeiten an den neuen Widerlagern. Am 27. August wurde die neue Brücke in Einzelteilen angeliefert und montiert. Eine Woche später waren die Arbeiten an der Brücke abgeschlossen. Im September wurde der Bahndamm wieder hergerichtet und Schwellen bis zur Brücke ausgelegt. Dann begann

die Vorbereitung und Montage der Schienen.

Zur Finanzierung der Mehrkosten wurde eine Brückenbaustein-Aktion ins Leben gerufen. Ab 100,- Euro Spende wird eine Urkunde ausgestellt. Die Zeitschrift Gartenbahn hat dazu eine ganz besondere Urkunde entworfen, von der es nur 100 Exemplare gibt. Noch sind einige Exemplare zu haben. Mehr dazu findet sich unter „Spenden“ auf der letzten Seite.



So sah die neue Egau-Brücke am 1. September 2012 aus Sicht einer Ente aus. Noch führen keine Gleise darüber. Foto: Jürgen Ranger

Pizzeria Europa Neresheim



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

**Gabriele Schönherr
Kösinger Straße 26
73450 Neresheim**

☎ 0 73 26 - 2 37

www.pizzeria-europa.eu

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



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



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11

(ME 3710/1913)

An den Aufbauten der Lokomotive wurde weitergearbeitet. Der Kohlenkasten ist nahezu fertig. Am Wasserkasten fehlen noch einige Nieten.

Von der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft konnten Original-Bleche für den Umlauf übernommen werden.

In Darmstadt wurde der Stehkessel erneuert. Der Langkessel muss neu angefertigt werden. Dafür wurden die notwendigen Zeichnungen angefertigt.

Dampflokomotive 12 „Liesele“

(ME 3711/1913)

Die Lokomotive ist betriebsfähig.

Triebwagen T 33

(Wismar 20233/1934, Modern. 1964)

Eine Frontseite wurde neu lackiert. Die Hauptuntersuchung wurde am 16. Juli 2012 abgeschlossen.

Triebwagen T 37 „Messias“

(MAN 145169/1960)

Die Aufarbeitung des Rahmens wurde fortgesetzt.

Diesellokomotive D 4 „JUMBO“

(Jung 12022/1954)

Im Rahmen von Probefahrten wurden einige Feineinstellungen vorgenommen. Nun steht die Zulassung an.

Triebwagenanhänger TA 101

(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Triebwagenanhänger TA 103

(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Triebwagenanhänger TA 253 und

TA 254 (SIG 1892, 1889)

Personenwagen HMB 1

(ME 1896)

Der Wagen ist betriebsfähig.

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)

An den Längsseiten wurden Abdeckleisten erneuert. Die Seitenwände wurden neu lackiert. Der Wagen ist betriebsfähig.

Bedeckter Güterwagen Gw 153,

Pufferwagen Gw 155, offene

Güterwagen Ow 301 und 303

(Kelsterbach 1901)

Bei Ow 301 steht eine Hauptuntersuchung an. Die anderen Güterwagen sind betriebsfähig.

Bei Gw 153 wurden die Wände teilweise erneuert. Anschließend wurde der Wagen neu lackiert.

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

Rungenwagen Rw 322

(Herbrand 1899)

Die Aufarbeitung dauert an.

Rollböcke 2, 5, 6 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)

Der Wagen wurde mit Aufnahmen für Container versehen. Ein Flachcontainer wurde aufgesetzt.

Arbeitswagen Xw 209

(Fuchs 1950 / SSB 1969)

Handhebeldraisine

Drei Gleis-Stopfmaschinen

Gleishebe- und Richtmaschine

Radlader

Mobilkran

VW-Transporter

Mercedes-Kleinlaster

✂----- 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 2013**

- Betriebstage** Siehe Faltblatt „Fahrplan 2013“.
- 23. März** **Generalversammlung**
Flugplatzgaststätte Elchingen
- 1. Mai** **Saisoneröffnung**
- 9. Juni** **Tag der offenen Lokschuppentür**
Mit bewirtschaftetem Lokschuppen
- 10./11. August** **Neresheimer Bahnhofshocketse**
Oldtimer-Treffen, bewirtschafteter Lokschuppen, Tombola, Andenken- und Infostände u.v.m.
- 8. September** **Tag des offenen Denkmals**
Öffnung des Bahnhofs Dischingen
- 30. November** **Jahresabschlussfeier**
im Landgasthof Läuterhäusle
- 8. Dezember** **Nikolausfahrten**
Fahrkarten nur im Vorverkauf

• **Adressen Härtsfeld-Museumsbahn e.V.**

Vereinssitz, Betriebsgelände:

Dischinger Straße 11, 73450 Neresheim
Telefon: 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

• **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 an: Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Konto-Nr. 110 015 301, Bankleitzahl 614 500 50 bei Kreissparkasse Aalen. Verwendungszweck: Spende.

Bei Spenden zum Wiederaufbau der Strecke geben Sie bitte „Spende Gleisbausteine“ oder „Spende Brückenbaustein“ an. Mit 25,- Euro „erwerben“ Sie einen Meter Gleis und ab 100,- Euro einen Brückenbaustein. Sie erhalten dafür eine dekorative Urkunde.

• **Vereinskonten**

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.

• **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,	30,- Euro
Rentner, Behinderte:	40,- Euro
Erwachsene:	50,- Euro
Familien:	50,- Euro

Erlebnis Burg Katzenstein

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



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



Gastronomie

Durchgehend warme Küche, schwäbische Spezialitäten,
Vesper, Kaffee und Kuchen aus eigener Herstellung.

1. März bis 31. Dezember täglich 10 - 19 Uhr
Montag Ruhetag außer Oster- u. Pfingstmontag
Januar Freitag – Sonntag 10 – 19 Uhr
Februar Betriebsurlaub
Für Gruppen ab 25 Pers. jederzeit ab 19 Uhr
auf Reservierung möglich



Kinder-Ferien-Programm

Mittelaltermarkt mit großem Lagerleben **Pfingstwochenende**
Künstlermarkt in und um die Burg **3. Oktoberwochenende**
Romantischer Weihnachtsmarkt **3.+4. Adventwochenende**
Kombi-Ticket Burg Katzenstein & Steiff Museum

Zum
**Alten
Bahnhof**
Gasthaus
Biergarten

Steffen Glaser
Dischinger Str. 11
73450 Neresheim
Tel.: 07326 – 336 99 22
Mobil 0173 34 29 74 6

www.alter-bahnhof-neresheim.de