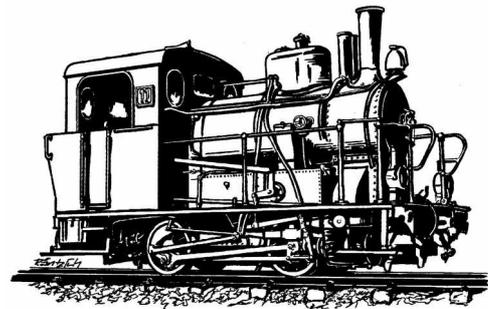


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2014



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

50 Jahre Triebwagen T 33

Ein Unikat auf den Gleisen der Hürtfeldbahn

Dem Star auf den Gleisen der Hürtfeld-Museumsbahn, der Dampflokomotive 12, kann er zwar nicht das Wasser reichen. Dampflok-Romantik schlägt eben ein zeitlos junges und modernes Erscheinungsbild. Doch bei Groß und Klein ist er durchaus beliebt: der Triebwagen T 33. Schließlich kann man nur dort dem Triebfahrzeugführer über die Schulter schauen und darf vielleicht sogar einmal einen der vielen Schalter am Führerstand bedienen. Nun sind es schon 50 Jahre, dass T 33 in Betrieb gegangen ist. Einige Teile von ihm – der Rahmen und ein Drehgestell – sind sogar noch älter und dürfen in diesem Jahr auf 80 aufregende Jahre zurückblicken. Aus technikgeschichtlicher Sicht handelt es sich bei dem Triebwagen um ein ganz besonderes Fahrzeug. Es ist also angebracht, auf die Geschichte des Jubilars zurückzublicken.

Die Vorgeschichte des T 33 beginnt im Jahr 1954. In diesem Jahr wurde mit der Modernisierung der Hürtfeldbahn begonnen. Da für den Betrieb der Bahn drei Triebwagen notwendig waren, man sich aber mit den Zuschüssen nur zwei leisten konnte, sollte die Neresheimer Werkstätte der Hürtfeldbahn auf der Basis eines Personenwagens einen dritten, leichten Triebwagen selbst bauen. Dazu ausserkoren wurde Personenwagen 3, der im Winter 1954/1955 zusammen mit Personenwagen 1 bei der Stuttgarter Karosseriefirma Auwärter einen neuen Wagenkasten erhielt. Doch es sollte anders kommen.

Durch die Stilllegung der Kleinbahn Bremen – Tarmstedt waren vier altbrauchbare Triebwagen frei geworden.

Zwei davon trafen im März 1956 in Aalen ein. Ein Umbau des Wagens 3 war nun nicht mehr notwendig. Nur noch die Scheinwerfer an seinen Stirnseiten zeugten noch von dem Vorhaben. An dem etwas größeren der beiden Altbau-Triebwagen wurde eine Hauptuntersuchung durchgeführt. Er ging am 1. Februar 1957 als T 32 in Betrieb und löste die vierachsige Dampflokomotive 5 ab.

In der Bevölkerung sorgte dies für Empörung. Da war doch von einer Modernisierung gesprochen worden und nun musste man sich mit einem Vorkriegsmodell mit Holzstibzänken begnügen. Ein Spitzname für das Gefährt war denn auch bald gefunden: „Korea“. Dieser Name bezog sich auf den unlängst beendeten Koreakrieg und war damit eine Anspielung auf den Zustand des Fahrzeugs.

Mit drei Triebwagen und zwei Dampfloks als Reserve verfügte die Bahn nun über einen ausreichenden Fahrzeugpark. Der kürzere Triebwagen erhielt zwar die Nummer T 33, blieb aber vorerst in Neresheim abgestellt.

Erst als die Untersuchungsfristen der Dampfloks dem Ende zuzingen, besann man sich des Triebwagens. Dieser sollte nun umfangreich modernisiert werden. Das Aussehen und die Technik sollten dem der beiden vorhandenen Fuchs-Triebwagen T 30 und T 31 entsprechen. Anfangs dachte man sogar an einen Umbau in ein zweiachsiges Fahrzeug, behielt dann aber die beiden Drehgestelle doch bei. Ende 1960 begannen die Arbeiten in Neresheim. Der gesamte Wagenkasten wurde abgebrochen. Dann wurde der Fahrzeugrahmen von den Drehgestellen genommen und zur Firma



Vor der beeindruckenden Kulisse der Benediktinerabtei Neresheim fährt am 21. April 2012 Triebwagen T 33 der Hürtfeld-Museumsbahn als Sonderzug für eine Gruppe in Richtung Sägmühle. Foto: Jürgen Ranger

Auwärter transportiert. Dort entstand nun ein äußerst moderner und zugleich zeitloser Wagenkasten.

Im Gegensatz zu den beiden Fuchs-Triebwagen wurde auf die Einrichtung eines Gepäckabteils verzichtet. Immerhin wurde ein Abort eingebaut.

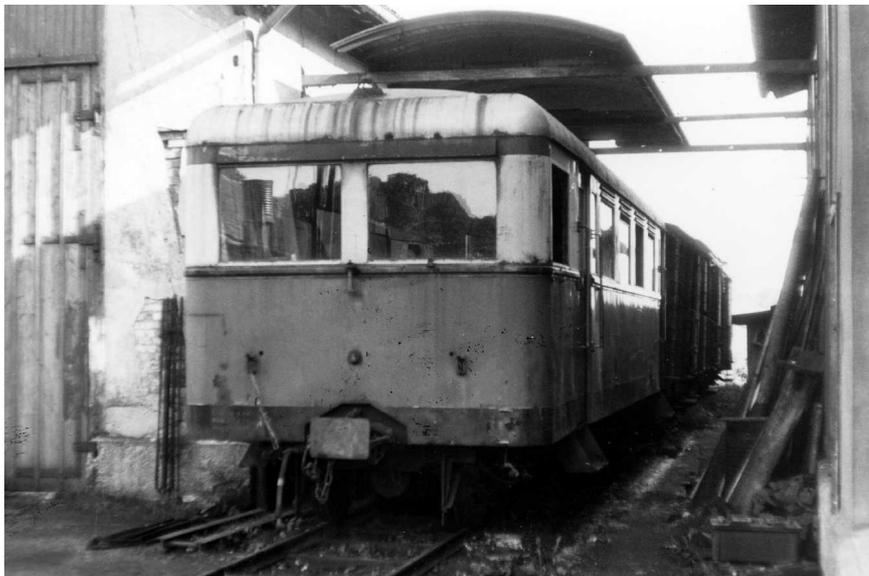
Etwas Besonderes waren die Türen: Als eines der ersten Eisenbahnfahrzeuge wurde T 33 mit Außenschwenktüren ausgestattet. Mit diesen konnten die Einstiege vollständig frei gemacht werden. Zudem machten sie durch das Öffnen nach Außen den Aussteigenden den Platz auf dem Bahnsteig frei.

1962 kam der neue T 33 auf Hilfsachsen stehend und verladen auf einem Straßenroller in Aalen an. Dort wurde er vorläufig im dortigen Lokschuppen hinterstellt.

Die finanziellen Möglichkeiten der Härtsfeldbahn waren nicht sehr groß. Daher wurde beschlossen, die weiteren Arbeiten an T 33 in der Werkstätte Neresheim durchzuführen. Die Härtsfeldbahner konnten nun ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen. Denn die Antriebs- und die Bremsanlage mussten einschließlich der gesamten Steuertechnik neu gebaut werden.

Beim alten T 33 waren Motor und Getriebe auf dem Antriebsdrehgestell montiert gewesen. Diese Konstruktion hatte in das Wageninnere geragt. Die neue Antriebsanlage sollte nun unter dem Wagenboden eingebaut werden. Zur Vereinfachung der Ersatzteilhaltung sollten dieselben Komponenten wie bei den Fuchs-Triebwagen verwendet werden.

In Neresheim wurden nun ein Büssing-Unterflurmotor des Typs U 11 mit 170 PS und ein Voith-Diwabus-Getriebe 200 S eingebaut. Die bisherigen Treibachsen wurden ersetzt und jeweils mit einem Achsgetriebe Typ GM 160 E der Firma Gmeinder versehen.



Oben: Über vier Jahre stand der „alte“ T 33 in Neresheim und wartete auf neue Aufgaben.

Foto: Dieter Höltge (10. September 1960)

Unten: Vier Jahre später lichtete Franz-Konrad von der Berswordt den neuen T 33 am Bahnsteig Neresheim ab.



Am 1. Mai 1964 stießen die beiden Fuchs-Triebwagen T 30 und T 31 bei Katzenstein zusammen. T 33 musste nun beschleunigt in Betrieb genommen werden. In Windeseile wurden die Umbau-Arbeiten abgeschlossen. Am 27. Mai 1964 erfolgte eine Probe-

fahrt. Da über die Änderungen an der Bremse und der Achse noch keine schriftlichen Unterlagen vorlagen, wurden an der steilsten Stelle zwischen Neresheim und Dillingen mehrere Anfahrversuche mit einem Güterwagen im Schlepp durchgeführt.



Die Tagungshäuser

mehr, weniger, anders

Schwäbisch fein gepflegt
genießen - in klösterlicher
Atmosphäre schlemmen,
feiern, tagen oder einfach
ein paar Tage entspannen.

Diözese //
RO/ENBURG-
STU/GART

Klosterhospiz Neresheim • 73450 Neresheim • Telefon 07326 / 964 42-0
neresheim@tagungshaus.net • www.tagungshaus.net

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

Diese verliefen erfolgreich. Die Betreiberlaubnis wurde für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erteilt.

T 33 ging nun in Betrieb. Noch im Jahr 1964 legte er 43.842 km auf den Gleisen der Härtsfeldbahn zurück. Das bedeutet, dass er fast jeden Tag zwei Mal die gesamte Strecke in beide Richtungen befuhr.

Als Ersatz für den zweiten ausgefallenen Triebwagen wurde von der 1963 stillgelegten Südharz-Eisenbahn deren MAN-Triebwagen VT 14 übernommen und am 27. Juni 1964 als T 37 in Betrieb genommen. Mit zwei MAN-Motoren mit jeweils 180 PS verfügte T 37 über eine mehr als doppelt so hohe Leistung wie T 33. Doch die Antriebsanlage erwies sich als störanfällig. Dazu kam, dass an T 37 keine Normalspurpuffer angebaute waren. Im Gegensatz zu T 33 musste zum Kuppeln aufgebockter Normalspurwagen ein Pufferwagen mitgeführt werden.

Als am 25. Mai 1965 Triebwagen T 31 wieder in Betrieb ging, kam daher erst einmal T 37 in die Werkstatt und erhielt zwei 210 PS starke Büssing-Motoren des Typs U 11 D.

Nach diesem Umbau nahm die Laufleistung des T 33 deutlich ab. Doch so ganz verzichten konnte man auf ihn nicht. Da er sich leicht bedienen ließ, war er deutlich beliebter als der Altbautriebwagen T 32 mit seiner komplizierten Gangschaltung. Nach der Wiederinbetriebnahme des T 30 am 10. November 1966 rückte



Im August 1984 fand Werner Kuhn den ausgeschlachteten T 33 ganz am Ende des Gleises in Amstetten.

T 37 abermals in die Werkstatt ein und erhielt nun Normalspurpuffer. Nach dessen Wiederinbetriebnahme am 16. Januar 1967 kam nun T 33 in die Werkstatt. Das Antriebsdrehgestell hatte Ermüdungserscheinungen gezeigt und wurde durch ein neu angefertigtes Drehgestell von Gmeinder ersetzt.

Mit Abschluss dieser Arbeiten standen fünf Triebwagen auf der Härtsfeldbahn im Einsatz. Vier davon verfügten über einheitliche Antriebe und angebaute Normalspurpuffer. Nur drei Jahre hatte die Neresheimer Werkstätte mit Unterstützung mehrerer Firmen wie z.B. Auwärter benötigt, um bei laufendem Betrieb zwei altbrauchbare Triebwagen mit einheitlicher Technik

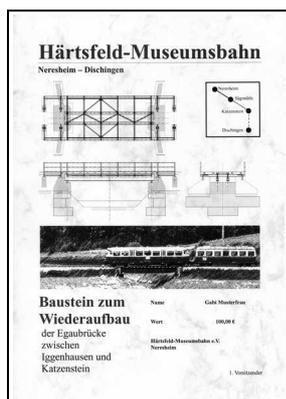
auszustatten und zwei verunfallte Triebwagen wieder herzurichten. Dies ist eine sehr respektable Leistung!

Die letzte Hauptuntersuchung an T 33 wurde am 1. März 1972 durchgeführt. Nur wenige Wochen später wurde bei der Landesregierung Baden-Württemberg der Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht gestellt. Nach der Betriebseinstellung Ende 1972 wurde T 33 zusammen mit T 37 und den vier vorhandenen Beiwagen am 6./7. Juni 1973 zur Nebenbahn Amstetten – Laichingen überstellt.

Dort diente T 33 zuerst als Betriebsreserve. Am 14. Oktober 1974 erlitt ein Getriebe des T 37 einen nicht reparierbaren Schaden. Da kein

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“.

Oldtimer-Bus-Rundfahrten

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

29. Mai: Tag der offenen Lokschuppentür
9./10. August: Neresheimer Bahnhofshocketse
14. 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**

Ersatzgetriebe vorhanden war, wurde noch am selben Tag das Getriebe des T 33 aus- und in T 37 eingebaut. Damit war T 33 zum Ersatzteilspender geworden. Am 13. Februar 1976 wurde der Motor ausgebaut. Es folgten weitere Aggregate und sogar Teile der Inneneinrichtung.

Als das Ende des Triebwagens nahe schien, übernahm zum 31. Dezember 1982 der Club Öchsle das Fahrzeug. T 33 wartete nun in Amstetten auf seine Abholung. Doch ein Einsatz auf der 750 mm-spurigen Bahn Warthausen – Ochsenhausen erwies sich als nicht machbar. T 33 sollte daher verschrottet werden.

Im August 1984 entdeckte der HMB-Vorsitzende Werner Kuhn den schon stark lädierten Triebwagen. Nun ging es schnell. Der damals lose Freundeskreis Schättere kaufte das Fahrzeug und ließ es am 10. November 1984 nach Aalen-Unterkochen transportieren. Um dem Vorhaben einen rechtlichen Rahmen zu geben, wurde

am 23. Januar 1985 der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. gegründet. Bald stand fest, dass der Triebwagen nach Neresheim zurückkehren durfte. Am 28. September 1985 traf er wieder in seiner alten Heimat ein.

Im Gegensatz zu heute gab es damals in Neresheim keine Gleise. Auch eine Fahrzeughalle stand nicht zur Verfügung. Zuerst notdürftig und dann richtig erhielt T 33 nun erst einmal wieder Gleise unter die Achsen. In der heutigen Dampflok-Remise wurde eine kleine Werkstätte eingerichtet und so konnte die Aufarbeitung des T 33 im Freien Stück für Stück erfolgen.

Am 16. September 1989 erhielt er wieder einen Motor und ein Getriebe. Am 13. April 1991 fand die erste Probefahrt statt und am 9. August 1992 wurde die Aufarbeitung des T 33 mit einer offiziellen Einweihung abgeschlossen.

Wertvolle Dienste versah T 33 beim Wiederaufbau der Museumsbahnstrecke Neresheim – Sägmühle. Am

24. September 1997 wurde die hierfür notwendige Hauptuntersuchung abgeschlossen. Nun konnten T 33 Schienen und Schotter für den Wiederaufbau transportieren.

Mit Beginn der ersten Museumsbahn-Saison am 1. Mai 2002 ging T 33 auch wieder im Personenverkehr in Betrieb. Seither versieht er sehr zuverlässig seinen Dienst auf der Härtsfeld-Museumsbahn. Seit 31. März 2007 steht T 33 geschützt im Lokschuppen Neresheim unter Dach.

An den normalen Betriebstagen führt T 33 jeweils das erste und letzte Zugpaar. Während der Neresheimer Bahnhofshocketse pendelt er alle zwei Stunden abwechselnd mit dem Dampfzug. Und auch für Sonderfahrten wird er gerne eingesetzt. Schließlich eignet er sich hervorragend für kleinere Gruppen – und das zu jeder Jahreszeit. Pro Jahr legt T 33 im Schnitt gut 400 km zurück. Drücken wir die Daumen, dass er das noch viele Jahre macht!

Jürgen Ranger

Exoten auf der Härtsfeldbahn

Probefahrten in den 1950er- und 1960er-Jahren – Teil 4

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 Teilen wurde über die Probefahrten in den 1950er Jahren und die beiden beteiligten Firmen Voith und Ferrostaal berichtet. In den 1960er Jahren fanden mehrere Probefahrten mit beachtenswerten Triebwagen der Firma Ferrostaal Waggon- und Maschinenfabrik aus Dortmund statt.

Sechs Jahre nach den Probefahrten der Maschinenfabrik Esslingen wurden im Oktober 1964 zwei vierachsige Triebwagen für die Indonesische Staatsbahn Perusahaan Negati Kereta Api (PNKA) bei der Härtsfeldbahn erprobt. Bei den Testfahrten kam es zu einem Zwischenfall. Schon kurz nach Beginn der Fahrt von Neresheim in Richtung Dillingen hatte man an der Egaubrücke bei der Steinmühle ein außergewöhnliches Geräusch gehört. Bei der Rückfahrt befand sich der Triebwagen aufgrund langsamer Fahrt etwas weiter innen im Gleisbogen und das weit hinaus ragende Trittbrett kollidierte mit der Ecke der Brücke. Eine Weiterfahrt war nicht möglich. In Neresheim wurde Bahnverwalter Volz

verständigt und man erhielt die Genehmigung, mit dem Schneidbrenner die hinderliche Ecke abzutrennen. Später wurde die Ecke wieder angesetzt. Die Schweißnaht ist heute noch zu sehen.

Am 9. Oktober 1964 fand eine Probefahrt mit Gästen statt, darunter befand sich auch der thailändische Prinz Pirayos Swasti, ein Vetter des Königs Bhumipol, denn auch Thailand

interessierte sich für diese Fahrzeuge. Mit bis zu 70 km/h wurde die Strecke Dillingen – Neresheim zurückgelegt. Die Dillinger Zeitung berichtete darüber, dass es die für die Bewirtung zuständige Stewardess bei dem starken „Genottel“ nicht leicht hatte, den Whisky oder andere Getränke genau in die Gläser zu füllen.

Zehn solche Triebwagen – sieben Wagen Dritter Klasse und drei Wagen



Heute liegen hier wieder Gleise: für die Werbung wurde der Triebwagenzug für Indonesien an der Einfahrt zum Bahnhof Härtsfeldwerke aufgenommen. Foto: Ferrostaal, Sammlung Dr. Rolf Löttgers.

Zweiter Klasse – kamen auf der Insel Java zum Einsatz. Das dortige Streckennetz hat gegenüber der meterspurigen Härtsfeldbahn eine Spurweite von 1.067 mm. Die beiden Probefahrzeuge mussten daher für ihren eigentlichen Einsatz umgespurt werden.

Der Einsatz auf Java erfolgte überwiegend auf der Strecke von Djakarta nach Bandung. Dabei waren etwa 2.000 Meter Höhenunterschied zu überwinden. Von den Eisenbahnern wurden die Fahrzeuge liebevoll "Kuda Putih" (Weißes Pferd) genannt. Die offizielle Baureihenbezeichnung war M.BW-300 für die Zweitklasswagen bzw. M.CDW-300 für die Fahrzeuge Dritter Klasse mit Packabteil

Bei den Triebwagen kam – wie auch bei den Härtsfeldbahn-Fahrzeugen – das eigentlich für Straßenfahrzeuge entwickelte Diwabus-Getriebe Typ 200 S - V 380/U+S zum Einsatz. Trotz der Probefahrten kam es im harten täglichen Einsatz zu technischen Problemen mit der automatischen Schaltung der Getriebe. Der 266 PS starke Motor erwies sich trotz Drosselung als zu stark für das auf maximal 220 PS ausgelegte Getriebe. Auch die Kompressoren funktionierten in dem tropischen Klima nicht ausreichend, so dass der erforderliche Luftdruck von 5 bar nicht zuverlässig zur Verfügung stand. Mitarbeiter von Ferrostaal und von Voith mussten daher in Indonesien Justierungen vornehmen. Dazu wurden in Heidenheim Versuche durchgeführt, bei denen erkannt wurde, dass die Probleme durch eine Leistungsreduzierung während der Schaltung gelöst werden konnten, was denn vor Ort auch gelang. Die Triebwagen waren danach lange Jahre im Einsatz.



Oben: Der Nabel der Welt – zumindest aus Sicht der Inkas – befindet sich in Cuzco in Peru. Diese Stadt sollte die Heimat des Triebwagens vom Typ B Ferrobús Super werden.

Unten: Südlich von Peru liegt Bolivien. Dort kamen und kommen die Zuggarnituren des Typs A Ferrobús zum Einsatz.

Fotos: Ferrostaal, Sammlung Dr. Rolf Löttgers / Härtsfeld-Museumsbahn

Über den Verbleib der Fahrzeuge konnte nichts in Erfahrung gebracht werden. Auf überwucherten Gleisen in den Depots Yogya und Solo sollen lange noch zwei Stück gestanden haben. Diese dürften aber inzwischen entsorgt sein.

Der nächste Ferrostaal-Triebwagen war für Peru vorgesehen. Es handelte sich um einen Typ B „FERROBUS SUPER“ mit Panoramafenstern in der Dachwölbung. In der Zeit vom 19. Juli 1966 bis 5. August 1966 legte er stattliche 1.129 km auf den Gleisen der Härtsfeldbahn ohne jegliche Vorkommnisse zurück. Zwei solche Ferrobúse wurden für die Strecke von Cuzco nach Aguas Calientes bei Macchu Picchu geliefert – eine Quelle spricht gar von vier Fahrzeugen. Die grandiose Gebirgsstrecke im Land der Inkas in den Anden hat eine Spurweite

von 914 mm und überquert mittels Spitzkehren einen Pass von 3.678 m Höhe über N.N.. Die beiden Triebwagen erhielten dort die Nummern 58 und 59. Sie verkehren zeitweise noch heute mit den Nummern 216 und 217 als „Vistadome“-Zug.

Bereits ein Jahr später trafen in Aalen die nächsten Ferrostaal-Fahrzeuge ein. Es handelte sich dabei um den Triebwagen M 321 und den Beiwagen R 322. Diese Fahrzeuge der Type A „FERROBUS“ waren als erste Dieselfahrzeuge überhaupt für die Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia vorgesehen.

Die Probefahrten dauerten vom 22. Juli bis zum 3. August 1967. 110 km wurden im Schlepptau von Triebwagen T 31 und 194 km mit eigener Kraft zurück gelegt. Durchgeführt wurden vor allem Laufmessungen mit



unterschiedlichen Stoßdämpfern. Von der Firma Voith stammte die Kühlanlage. Als Getriebe war ein Schaltgetriebe von ZF eingebaut. Am 2. August 1967 fand zum Abschluss der Fahrten eine Vorführfahrt für geladene Gäste statt.

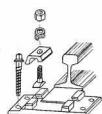
Zehn solche Einheiten wurden nach Bolivien für die meterspurigen Strecken Santa Cruz – Corumba und Santa Cruz – Yacuiba geliefert. Diese Strecken befinden sich im Südosten Boliviens und stellen eine Verbindung zu Brasilien bzw. Argentinien her.

Die Fahrzeugbauart scheint sich bewährt zu haben. Denn 1977 wurden weitere vier Triebwagen sowie zwei Mittel- und vier Beiwagen nachbestellt. Da die Ferrostaal Waggon- und Maschinenfabrik in Dortmund inzwischen nicht mehr existierte, wurden die Fahrzeuge bei O&K in Berlin-Spandau gefertigt. Die Firma Gmeinder lieferte die Drehgestelle. Das Schicksal wollte es, dass wenige Jahre später bei O&K für die Strohgäubahn Triebwagen des Typs NE81 gebaut wurden. Damals besann man sich der gelungenen Schwing-

achs-Drehgestell-Konstruktion der Ferrostaal-Triebwagen und nahm diese als Vorbild für die neuen NE81-Triebwagen. So kann festgehalten werden, dass auf der schmalspurigen Härtsfeldbahn eine Drehgestell-Bauart getestet wurde, die 14 Jahre später auf ihrer normalspurigen Schwesterbahn zum Einsatz kommen sollte.

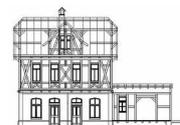
In Bolivien sind noch heute solche Fahrzeuge unterwegs, inzwischen allerdings vor allem im Westen auf der Linie von der Hauptstadt La Paz über die Anden nach Arica in Chile.

Jürgen Ranger



Infrastruktur *aktuell*

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Bahnhofsgelände Neresheim

Das Fachwerk des 1908 gebauten vorderen Teiles des Lokschuppens musste im unteren Bereich nahezu komplett erneuert werden. Dazu wurde teilweise das Mauerwerk entfernt. Nach der Erneuerung des abgängigen Gebälks erfolgte die Ausmauerung. Noch rechtzeitig vor dem Winter konnte der Außenputz aufgebracht werden.

Am hinteren Ende des Lokschuppens musste ein Sturmschaden am Dach beseitigt werden.

Das durch den Wegzug des Recycling-Hofes frei gewordene Gelände wurde der Platzgestaltung angepasst. Durch

die Stadt Neresheim wurden ein Baum und zwei Heckenreihen gepflanzt. Der das Gelände abschließende Zaun wurde erneuert.

Neresheim – Sägmühle

Entlang der gesamten bestehenden Strecke wurde der Bewuchs zurückgeschnitten. Dazu haben auch die Biber im Egautal ihren Teil beigetragen.

Wiederaufbau der Strecke

Sägmühle – Katzenstein

Der außergewöhnlich lange Winter wurde zur Beseitigung des Bewuchses entlang der Neubaustrecke und zur Vorbereitung von Kleiseisen für den Gleisbau genutzt.

Auf der Egaubrücke wurden Schienen verlegt. Dazu mussten spezielle Brückenschwellen vorbereitet und eingebaut werden. Da die Schienen auf beiden Seiten über die Brücke hinausragen, wurde der Bahndamm zwischen Brücke und zukünftigem Flutdurchlass soweit notwendig hergerichtet und darauf Gleise verlegt. In Neresheim lagern bereits weitere aufgearbeitete Schwellen. Außerdem wurde mit der Aufarbeitung einer Weiche für den Bahnhof Katzenstein begonnen.

Als nächste Herausforderung steht nun der Neubau des Flutdurchlasses an. Hierzu bitten wir um Spenden.

Gasthof  Metzgerei

Zur Krone

Original Härtsfelder Spezialitäten

Gut bürgerliche Küche

Gästezimmer, Sonnenterrasse

Gerhard Ziegel Müller

Hauptstraße 13 · 73450 Neresheim

Telefon: 0 73 26 / 96 39 00 · Fax 9 63 90 25

e-mail: ziegelmueller@neresheim-krone.de

homepage: www.neresheim-krone.de

Pizzeria Europa Neresheim



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



Gabriele Schönherr

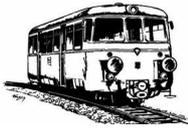
Kösinger Straße 26

73450 Neresheim

☎ 0 73 26 - 2 37

www.pizzeria-europa.eu

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



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11

(ME 3710/1913)

Die Nietarbeiten am Wasserkasten wurden fortgeführt. Nun fehlen noch die Niete am oberen Blech.

Das Bremsgestänge sowie Teile der Druckluftbremsanlage und der Steuerung wurden aufgearbeitet und vormontiert. Die Bleche für den Umlauf wurden zugeschnitten.

Dampflokomotive 12 „Liesele“

(ME 3711/1913)

Die Lokomotive ist betriebsfähig.

Triebwagen T 33

(Wismar 20233/1934, Modern. 1964)

Teile der Lackierung wurden erneuert.

Triebwagen T 37 „Messias“

(MAN 145169/1960)

Diesellokomotive D 4 „JUMBO“

(Jung 12022/1954)

Die hydraulische Steuerung der beiden Motoren hält bei längerem Betrieb die Drehzahl im Leerlauf leider nicht konstant. Es wurden Versuche mit verschiedenen Ölsorten durchgeführt. Der lange Winter sorgte für einige Frostschäden. Diese wurden beseitigt.

Triebwagenanhänger TA 101

(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Mit Lackierarbeiten wurde begonnen.

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.

Die Beschriftung wurde erneuert.

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.

Die Beschriftung wurde erneuert.

Bedeckter Güterwagen Gw 153,

Pufferwagen Gw 155, offene

Güterwagen Ow 301 und 303

(Kelsterbach 1901)

An Gw 153 und Ow 303 wurde ein Hauptuntersuchung durchgeführt.

Bei Ow 301 steht eine solche an.

Gw 155 ist betriebsfähig.

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)

An den Rollböcken 2 und 5 wurde ein Hauptuntersuchung durchgeführt.

Vorbau-Schneepflug (für T 30/T 31)

Arbeitsgeräte:

Schotterwagen Ommt 184

(Talbot 1952)

An dem Wagen wurde ein Hauptuntersuchung durchgeführt.

Rollwagen Ua 9801 (Chur 1915)

Für den Wagen wurde eine Auffahr-rampe zum Transport von Straßenfahrzeugen angefertigt. Weitere Arbeiten erfolgten, um das Fahrzeug kuppeln und bremsen zu können.

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 den Härtsfeld-Museumsbahn e.V. den Jahresmitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Härtsfeld-Museumsbahn e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kreditinstitut (Name und BIC) |

IBAN: DE _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _

.....
(Datum, Ort und Unterschrift)

• **Termine 2014**

- Betriebstage** Siehe Faltblatt „Fahrplan 2014“.
- 22. März** **Generalversammlung**
Gasthof Zur Krone, Neresheim
- 1. Mai** **Saisonöffnung**
- 29. Mai** **Tag der offenen Lokschuppentür**
Mit bewirtschaftetem Lokschuppen
- 9./10. August** **Neresheimer Bahnhofshocketse**
Oldtimer-Treffen, bewirtschafteter Lokschuppen, Andenken- und Infostände u.v.m.
- 14. September** **Tag des offenen Denkmals**
Öffnung des Bahnhofs Dischingen
- 29. November** **Jahresabschlussfeier**
im Landgasthof Läuterhäusle
- 07. Dezember** **Nikolausfahrten**
Fahrkarten nur im Vorverkauf

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

Vereinsitz, 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., IBAN DE08 61450050 0110015301, bei Kreissparkasse Aalen (BIC OASPDE6A). Verwendungszweck: Spende.

Bei Spenden zum Wiederaufbau der Strecke geben Sie bitte „Spende Baustein“ an. Sie erhalten dafür eine dekorative Urkunde, soweit uns Ihre Adresse bekannt ist.

• **Vereinskonten**

IBAN DE08 61450050 0110015301, bei Kreissparkasse Aalen (BIC OASPDE6A).

IBAN DE67 63250030 0000829463, bei Kreissparkasse Heidenheim (BIC SOLADES1HDH).

• **Mithelfen**

Wir suchen Helfer für unserem Museumsbahnbetrieb, für die Aufarbeitung von Fahrzeugen und Gebäuden sowie für den Gleisbau. Voraussetzung: Spaß am gemeinsamen Arbeiten. Wer Mitmachen möchte, 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 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
Erwachsene:	40,- Euro
Familien:	50,- Euro

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



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 und Veranstaltungen ab 25 Pers.
nach Absprache auch ab 19 Uhr



Kinder-Ferien-Programm

Mittelaltermarkt mit großem Lagerleben Pfingstwochenende
Künstlermarkt in und um die Burg 3. Oktober-Wochenende
Romantische Burgweihnacht 3.+4. Adventwochenende
Kombi-Ticket *Burg Katzenstein & Steiff Museum*