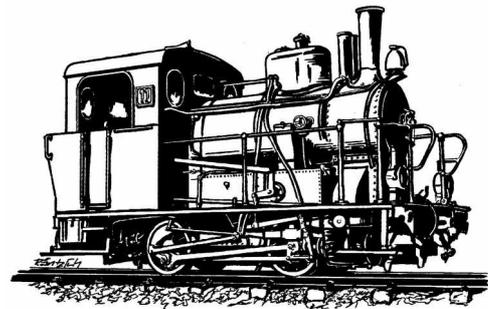


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2015



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

1955 – 1985 – 2015 – 2045

30 Jahre Härtsfeld-Museumsbahn e.V. - ehrenamtlich und gemeinnützig

Manche Museumsbahn-Besucher können es kaum glauben: es gab eine Zeit, in der in Neresheim keine Züge mehr fuhren und auch keine Gleise mehr lagen! All das, was heute zur Härtsfeld-Museumsbahn gehört, wurde innerhalb der letzten 30 Jahre von den ehrenamtlich tätigen Vereinsmitgliedern mit viel Engagement und vielen Spenden und Zuschüssen geschaffen.

Als am 23. Januar 1985 der Härtsfeld-Museumsbahn e.V. gegründet wurde, war noch nicht einmal klar, dass der Verein seinen Sitz in Neresheim haben würde. Das spektakulärste Streckenstück der ehemaligen Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen/Donau war der Albaufstieg zwischen Aalen und Ebnat. Es lag also nahe, an eine Reaktivierung dieses Streckenabschnitts zu denken. Doch dies sollte sich schon bald als nicht umsetzbar erweisen. So nahmen die Vereinsgründer sehr gerne das Angebot des damaligen Neresheimer Bürgermeisters Anton Hegele an und wählten das ehemalige Neresheimer Bahnhofsgelände als Vereinsdomizil.

In den seither vergangenen 30 Jahren wurden Gleise, Fahrzeuge und Gebäude hergerichtet, viele Erinnerungstücke an die einstige Härtsfeldbahn gerettet und mehrere Broschüren und Bücher zum Thema Härtsfeldbahn herausgegeben.

Am 22. Februar 1986 wurde das Härtsfeldbahn-Museum als erstes Eisenbahn-Museum Baden-Württembergs eröffnet. In den folgenden Jahren entstand auf dem Neresheimer Bahnhofsgelände eine neue Gleisanlage und es konnte eine beachtliche Fahrzeugsammlung aufgebaut werden.

1992 wurde die Aufarbeitung des Original-Triebwagens T 33 abgeschlossen; die Original-Dampflokomotive 12 folgte 1994. Auch vier Personenwagen und fünf Güterwagen wurden aufgearbeitet, so dass inzwischen zwei Zug-Garnituren für den Museumsbetrieb zur Verfügung stehen. An sechs weiteren Fahrzeugen wird derzeit gearbeitet.

Die drei Kilometer lange Strecke Neresheim – Sägmühle wurde ab 1996 wieder aufgebaut und am 20. Oktober 2001 feierlich in Betrieb genommen. An der Verlängerung zur Station Katzenstein am Härtsfeldsee wird seit 2008 gearbeitet.

Zum Bestand der Museumsbahn gehören auch mehrere, teilweise denkmalgeschützte Gebäude. Diese befanden sich 1985 in einem überwiegend schlechten Zustand. Durch das Engagement des Vereins bieten sie heute einen respektablen Eindruck. In Neresheim sind dies das denkmalgeschützte Empfangsgebäude, das auch eine Gaststätte beherbergt, drei Holzschuppen und der zweistöckige Lokomotivschuppen. In Dischingen wurde das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude in einsturzgefährdetem Zustand vom Verein erworben und äußerlich denkmalgerecht instandgesetzt. Im Inneren laufen die Arbeiten noch.



Am 22. Juni 1985 traf mit Pufferwagen 155 das erste Fahrzeug des vor wenigen Monaten gegründeten Härtsfeld-Museumsbahn e.V. in Neresheim ein. Der Transport wurde – wie andere auch - von Erich Grund gespendet. Die Verkehrsinsel und die Benediktinerabtei Neresheim gibt es noch. Das BAG-Gebäude und der Baum rechts stehen nicht mehr. Die Dampflok 11 und der dahinter stehende Rungenwagen 322 werden derzeit betriebsfähig aufgearbeitet. Die beiden Rollböcke sind betriebsfähig. Foto: Karl Ziegelmüller

Außerdem konnte erreicht werden, dass das große Empfangsgebäude „Härtsfeld-Güterbahnhof“ in Aalen als Vereinsheim der Eisenbahn-Freunde Aalen einer sinnvollen Nutzung zugeführt wurde. Schließlich wurde das Viadukt bei Aalen-Unterkochen unter Denkmalschutz gestellt und denkmalgerecht saniert.

Zwischen Neresheim und Dischingen informieren heute acht Tafeln über die einstige Härtsfeldbahn. Weitere Tafeln stehen in Ziertheim und beim Viadukt. Weitere sind projektiert. Außerdem wurden über die letzten 30 Jahre hinweg mehrere Ausstellungen zur Härtsfeldbahn organisiert und weitere mit Exponaten ausgestattet. Schließlich werden hin und wieder Vortragsveranstaltungen zu Themen der Härtsfeldbahn und Führungen auf den Spuren der Härtsfeldbahn angeboten. Aktuell ist auch ein Buch über die Geschichte der Härtsfeldbahn erschienen.

In den 30 Jahren zwischen 1985 und 2015 hat sich also viel verändert: Die Härtsfeldbahn ist wieder lebendig geworden.

Eine Zeitspanne von etwa 30 Jahren bezeichnet man auch als Generation. Und jede Generation hat ihre Eigenheiten. In der Zeit um 1985 war Nostalgisches beliebt. Zugleich war man stolz auf das, was man erreicht hatte und erwartete, dass man in der Zukunft ganz leicht noch viel mehr erreichen konnte. Auch eine gute Allgemeinbildung stand hoch im Kurs. Die Verkehrswege – Straße und Bahngleise – waren in einem hervorragenden Zustand. Die Autobahn A 7 war im Bau; der Besitz eines Autos eine Selbstverständlichkeit. Der Nährboden für das Vorhaben einer „Härtsfeld-Museumsbahn“ war also sehr gut.

Die Generation heutzutage lässt sich vielleicht am besten mit Begriffen wie „Spaßgesellschaft“ und „Globalisierung“ charakterisieren. Nostalgie wird weniger als Erinnerung an die „gute alte Zeit“, sondern eher als Bespaßung empfunden. Das Wir-Gefühl, verbunden mit einem gewissen Stolz auf das Erreichte und das, was man gemeinsam erreichen kann, ist weniger spürbar. Dafür kommen Besucher aus der ganzen Welt aufs Härtsfeld. Das Interesse an der eigenen Geschichte und die Allgemeinbildung insgesamt sind geringer geworden. Was man heute wissen muss, findet man in seinem Smartphone und was sich dort nicht findet, kann nicht so wichtig sein.

Doch ist das eine außergewöhnliche Situation oder bringt eben jede Generation ihre Eigenheiten mit sich? Dies lässt sich wohl am besten mit einem Vergleich der Situation nochmals 30 Jahre früher überprüfen.

Schauen wir also ins Jahr 1955. Die Frage, ob 1985 näher an 1955 oder näher an 2015 ist, möge sich der Leser selbst beantworten.

Im Jahr 1955 kehrten die letzten Kriegsgefangenen aus teilweise mehr als zehnjähriger Gefangenschaft zurück und fanden eine veränderte Heimat vor. Zahlreiche „Neubürger“ hatten auf dem Härtsfeld ein neues Zuhause gefunden. Das Härtsfeld erlebte einen wirtschaftlichen Aufschwung in großem Ausmasse.

Das Jahr 1955 war aber auch das letzte Jahr der „alten“ Härtsfeldbahn: die Dampfzüge waren alltäglich. Durch die Folgen des II. Weltkriegs waren Gleise und Fahrzeuge in einem

schlechten Zustand. Auch die wirtschaftliche Lage der Betreiberin, der Württembergische Nebenbahnen AG, war schlecht. Einnahmen der beiden anderen Bahnen der „Wüna“ wurden abgezweigt, um den Betrieb auf der Härtsfeldbahn aufrecht zu erhalten.

Aber auch auf den Straßen sah es nicht anders aus. Nahezu alle gemeindeeigenen Straßen und Wege befanden sich in einem katastrophalen Zustand. Von den 308 km Straßen auf dem Härtsfeld waren gerade einmal 88,7 km geteert (Zahlen von 1956).

Die Härtsfeldbahn war damit die wichtigste Lebensader für die Stadt Neresheim und das ganze Härtsfeld. Eine Zukunft ohne diese Bahn erschien undenkbar. Hätte damals die Bahn ihren Betrieb eingestellt, dann hätte dies zur Verarmung und Verödung des Härtsfelds geführt.

Doch dazu sollte es durch die gemeinsamen Bemühungen von Politikern,



Fast genau 30 Jahre früher, am 12. Juni 1955 lichtete Joachim von Rohr eine bis dahin alltägliche Situation in Neresheim ab: am Bahnsteig in Neresheim steht Mallet-Lok Nr. 1 mit einem Herbrand-, einem Brünigbahn- und einem Packwagen zur Abfahrt in Richtung Aalen bereit.

schmalspur expo 2015

3.+4. Oktober

Die Arbeitsgemeinschaft Schmalspur präsentiert Modellbahnanlagen in diversen Maßstäben rund um das Thema Schmalspur in der Härtsfeldhalle. Bewirtete Ausstellung mit Verkauf. Zugverkehr auf der Härtsfeldbahn. www.arge-s.de

Bürgern, Wüna-Mitarbeitern und der Wissenschaft nicht kommen: im Oktober 1953 hatte Professor Carl Pirath, Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrswissenschaft an der Technischen Hochschule Stuttgart, ein Gutachten vorgelegt: Er hatte nachgewiesen, dass die Bahn aus volkswirtschaftlicher Sicht sinnvoll war. Seine Empfehlungen lauteten: Weiterbetrieb der Bahn, Umstellung auf Dieselbetrieb und Kombination von Bus- und Bahnangebot. Baden-Württemberg hatte darauf reagiert und im Haushaltsplan für 1954 nahezu eine Million DM für die Sanierung und Modernisierung eingestellt.

Die Zeitschrift „Württembergischer Land“ berichtete darüber: „Romantik der Kleinbahn! Möge sie uns erhalten bleiben, denn sie schenkt uns das wirkliche Erlebnis der Landschaft viel, viel schöner als der bequemste FT-Zug. Hier kann man noch die Blumen am Wiesenrain zittern sehen, kann man noch in Beschaulichkeit einem Dorf nachträumen. Fast wäre diese »Idylle« auf der Härtsfeldbahn vorbei gewesen. Einige gewichtige Leute jedoch haben sich für die Erhaltung dieser romantischen

Kleinbahn in einem der schönsten Gebiete der Schwäbischen Alb eingesetzt und es ist ihnen gelungen, daß die Bahn nicht nur erhalten bleibt, sondern daß sie auch modernisiert wird.“

Im Herbst 1955 stellte auch das Land Bayern Zuschüsse in Aussicht. Doch noch war nicht viel zu sehen. Während im Vorjahr knapp 1,4 km Gleise erneuert worden waren, wurden 1955 ganze 2,7 km erneuert.

Am 17. März 1955 waren die beiden Beiwagen 1 und 3 in Neresheim eingetroffen. Auf den Fahrgestellen ehemaliger Personenwagen hatte die Stuttgarter Karosseriebaufirma Auwärter moderne Wagenkästen aufgebaut. Beide Wagen wurden sogleich in die Dampfzüge eingestellt. Waren bislang die Fahrgäste aufgrund der rußigen und heruntergekommenen Holzklasse-Abteile robust gekleidet erschienen, kamen sie nun in Sonntagskleidung und bestanden darauf, dass sie damit nur in den Wagen der Polsterklasse reisen könnten. Das war der Beginn des Wirtschaftswunders auf dem Härtsfeld.

Zum Schluss sei noch der Versuch gewagt, einen Blick in die Zukunft zu

werfen. Wie wird man wohl im Jahr 2045 die Härtsfeld-Museumsbahn besuchen? Leben dann die Menschen nur noch in einer virtuellen Welt?

Das könnte beispielsweise so aussehen, dass sie einen Gedanken-Ausflug mit der Härtsfeldbahn im Frühjahr 1955 unternehmen. Dabei nehmen Sie den Geruch von Rauch und Dampf und die Wärme der Dampflokomotive 12 wahr. Sie setzen sich in einen Personenwagen auf eine Holzlatten-Sitzbank und erleben nach dem Pfiff des Zugführers das Fahrgefühl mit dem charakteristischen Tack-Tack. Der Blick aus dem Fenster zeigt eine idyllische Landschaft und durch ein geöffnetes Fenster trägt der Fahrtwind den Duft von Raps und das Blöken einer Schafherde herein.

Dann ist der virtuelle Besuch abrupt zu Ende und der Museumsbesucher des Jahres 2045 findet sich plötzlich bei einer Werbepause zu Hause auf seinem Sofa wieder.

Könnte es also vielleicht sein, dass wir derzeit in einer sehr angenehmen Zeit leben? Schließlich können wir die Härtsfeldbahn mit allen Sinnen und ganz in der Realität „erfahren“!

Jürgen Ranger

Exoten auf der Härtsfeldbahn

Probefahrten in den 1950er- und 1960er-Jahren – Teil 5 (Schluss)

Ein besonderes Kapitel in der Geschichte der Härtsfeldbahn sind die Probefahrten mit Fahrzeugen verschiedener Hersteller. Die Härtsfeldbahn war für solche Erprobungen geradezu ideal. Am Alaufstieg bei Aalen konnte das Verhalten der Fahrzeuge in Steigungen und engen Kurven erprobt werden. Auf den geraden Streckenabschnitten im Donauried waren Schnellfahrten möglich.

In den ersten vier Teilen wurde über verschiedene Probefahrten und die beteiligten Firmen berichtet.

Mit den Fahrten der Diesellok DD.901 der Firma Krupp endete das Kapitel der Probefahrten auf der Härtsfeldbahn. Sechs Diesel-Lokomotiven des Typs M 800 B'B' waren für Burma (heute Myanmar) bestellt worden. Sie sollten auf der Strecke von Mandalay nach Myitkyina zum Einsatz kommen.

Bei den Testfahrten sollte vor allem die günstigste Stoßdämpfer-Kombination für die Drehgestelle herausgefunden werden.

Am 21. Juni 1969 traf die Lokomotive aus Essen kommend auf einem DB-Tiefladewagen am Aalener Härtsfeld-Güterbahnhof ein. Dort wurde sie auf dem Dreischienengleis direkt auf dem Bahnübergang Walkstraße mit zwei Kränen angehoben und nach Weg-



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

fahren des Tiefladewagens auf die Meterspurgleise gesetzt.

Bis zum 29. Juni 1969 befuhr die Lok mit verschiedenen Stoßdämpfern die Härtsfeldbahn. Während der Versuchsfahrten wurden Motordrehzahl, Zugkraft, Fahrgeschwindigkeit, Achsfederwege am Drehgestell 2 und Stützkkräfte an den Drehmomentstützen aufgezeichnet.

Einen ungewöhnlichen Ausgang nahm die Probefahrt am 25. Juni. An diesem Tag war eine Lastfahrt angesetzt. Die Lok fuhr zunächst als Leerzug von Neresheim nach Aalen. Von dort aus sollte sie einen Zug, bestehend aus Triebwagen T 31, einem Pufferwagen und drei aufgebockten normalspurigen gedeckten Güterwagen nach Neresheim ziehen. Dies waren etwa 160 Tonnen Zuglast.

Und dabei passierte es: bei Streckenkilometer 3+650 zwischen Birkhof und Unterkochen entgleiste die Lok! Krupp-Konstrukteur Gerhard Voß (später Professor an der TU Hannover) machte bei den Probefahrten Tonaufnahmen zur Protokollierung, die der Leiter der Technik bei Krupp, Prof. Heinrich Gerdsmeyer aufbewahrt hat. So kann man die Entgleisung heute noch akustisch nachvollziehen.

Die Kommentierung sei hier beginnend bei der Himmlinger Kurve mit ihrem 80-Meter-Radius wieder gegeben: „Jetzt Beginn der großen Rechtskehre. Leistung wird etwas zurück genommen. Wir haben etwa 1.250 Umdrehungen und 24 km/h noch. (Pause) Die Leistung wird wieder etwas gesteigert, um die Geschwindigkeit zu halten. Jetzt 20 km/h und 1.500 Umdrehungen. (Pause) Jetzt sind wir Ende der Rechtskurve. Es schließt sich mit einer ganz kurzen Zwischengerade ein Linksbogen an. (Pause) Wir haben jetzt wieder 25 km/h und etwa 1.540 bis 1.550 Umdrehungen. (Pause) So. Ende dieser Messung würde ich sagen bei dem Bahnübergang hinter dem linken Bogen. (Pause – Pfeifsignal, dadurch Kommentar unverständlich) 1.750.“ Nun hört man etwa eine Minute lang ein konstantes Motorgeräusch und eine Unterhaltung im Hintergrund. Dann ertönt zwei Mal das Pfeifsignal der Lok. Unmittelbar darauf hört man es rumpeln und dann wird es still. Es folgt ganz sachlich der Kommentar: „So. Die Lok ist entgleist.“

Was war passiert? Nach Durchfahrt einer Linkskurve sprang kurz vor dem Bahnübergang Himmlinger Weg das



Oben: In Wittislingen wartet DD.901 auf den entgegenkommenden T 31 mit seinem gemischten Zug.

Foto: Prof. Heinrich Gerdsmeyer

Unten: Spektakulär war die Entgleisung der Lokomotive am Albaumstieg in der Nähe des Birkhofs.

Foto: Schwäbische Post



vordere Drehgestell aus den Schienen und übersprang auf einer Länge von 42 m die Schwellen. Kurz vor dem Stillstand des Zuges entgleiste auch die hintere Achse des nachlaufenden Drehgestells.

Als Ursache nahm man zunächst eine Verklemmung des Drehgestelles an. Nachmessungen ergaben aber eine Spurabweichung. Die 4 cm zu weit auseinander liegenden Schienen hatten in Verbindung mit den etwas schmalen Radreifen der Lok und der großen Last am Haken zu der Entgleisung geführt. Bis in die Abendstunden war der Verkehr auf der Härtsfeldbahn gestört. Dann war die Lok wieder eingeleist und konnte ihre Fahrten erfolgreich fortsetzen.

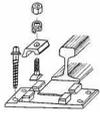
Über den Verbleib der Lokomotive ist nichts bekannt. Das heutige Myanmar hatte sich über lange Jahre weitgehend von der Außenwelt abgeschottet, so

dass keine Möglichkeit bestand, deren Einsatzgebiet zu erkunden.

Mit dieser Lokomotive endeten die Probefahrten auf der Härtsfeldbahn und damit auch ein ganz besonderes Kapitel deutscher Ingenieurs- und Industriegeschichte. Sieben Fahrzeugbauarten waren zwischen 1954 und 1969 erprobt worden; so viele wie auf keiner anderen Schmalspurbahn in Deutschland! Dafür ausschlaggebend war sowohl die besondere Streckenführung als auch die Nähe zur Firma Voith als wichtiger Zulieferer von Lokomotiv-Komponenten.

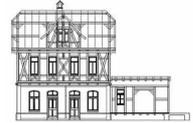
Die heutige Diesel-Lokomotive D 4 der Härtsfeld-Museumsbahn erinnert an dieses interessante Kapitel. Sie war das erste Fahrzeug, das hier Probefahrten unternahm und zugleich das erste Diesel-Fahrzeug auf den Gleisen der Härtsfeldbahn.

Jürgen Ranger



Infrastruktur *aktuell*

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Das Bahnhofsgebäude in Dischingen hat wieder ein Stationschild erhalten
Foto: Werner Kuhn

Bahnhofsgelände Neresheim

Im Lokschuppen wurde ein weiterer Raum renoviert. Dieser dient als Lager und Werkstätte für Dampflokotiv-Ersatzteile. Außerdem wurden einige Scheiben der Fahrzeughalle erneuert.

Neresheim – Sägmühle

Die vor über 100 Jahren mit viel Kalkschotter und wenig Zement errichtete Stützmauer bei Streckenkilometer 2,3 zeigte zunehmend Auflösungserscheinungen. Sie wurde nun stabilisiert.

Die Stationsschilder an der Steinmühle und an der Sägmühle wurden erneuert. Sie sind nun im Stil des Neresheimer Stationsschildes ausgeführt.

Bahnhofsgebäude Dischingen

Seit September 2014 zierte das Gebäude wieder ein Stationschild. Außerdem wurde das ehemalige Wohnzimmer innen neu verputzt.

Wiederaufbau der Strecke Sägmühle – Katzenstein

In Neresheim lagernde Gleisbaustoffe – unter anderem viele Schwellen – wurden aufbereitet.

Die Aufarbeitung einer Weiche für den Bahnhof Katzenstein dauert an.

Die Abrechnung der bisher gebauten Strecke bis etwa 800 Meter vor dem Streckenende wurde abgeschlossen.

Für die noch ausstehenden Arbeiten an der Strecke wurden eine Kostenschätzung und eine Projektbeschreibung angefertigt und ein Antrag auf Bezuschussung gestellt. Zusätzlich sind umfangreiche Eigenleistungen und Spenden notwendig.



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11 (ME 3710/1913)

Die Arbeiten am Wasserkasten und am Kohlenkasten wurden abgeschlossen. Die Bremsanlage wurde weiter kom-

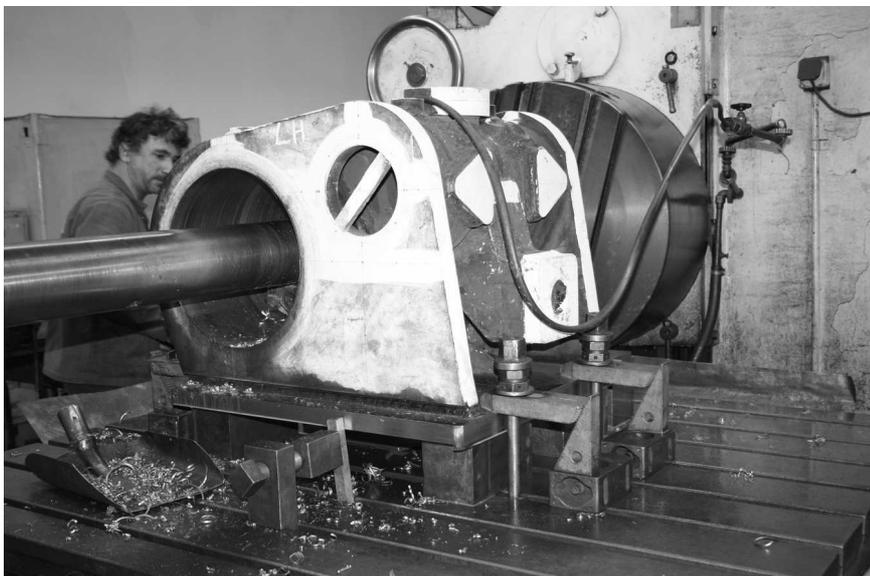
plettiert. Die Bleche für den Umlauf und das Geländer sind vormontiert. Das Führerhaus wurde unter Verwendung noch brauchbarer Teile neu aufgebaut.

Der linke Zylinderblock konnte leider nicht mehr instand gesetzt werden. Daher musste im Dampflokwerk Meiningen ein neuer Zylinder angefertigt werden. Diese Kosten waren nicht abzusehen. Daher bitten wir hierfür um Spenden.

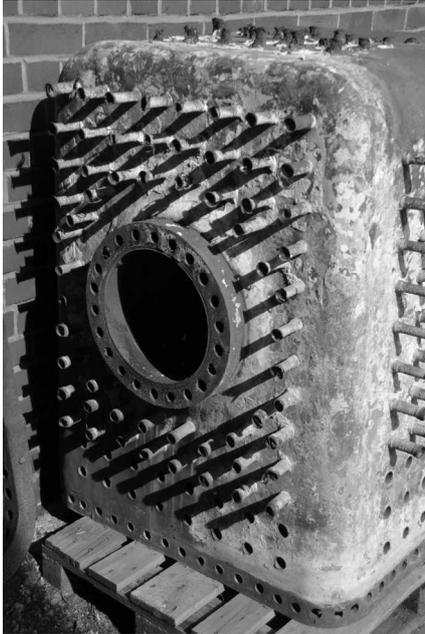
In Darmstadt gehen die Arbeiten am Kessel weiter. Der obere Teil des Stehkessels kann weiterverwendet werden. Der untere Teil einschließlich des Bodenrings wurde neu angefertigt. Der Langkessel wurde ebenfalls neu angefertigt, muss aber noch mit dem Stehkessel verbunden werden. Die kupferne Feuerkiste zeigt auch mit dem bloßen Auge erkennbare Schäden und muss neu angefertigt werden.

Dampflokomotive 12 „Liesele“ (ME 3711/1913)

Die Lokomotive hat im Frühjahr 2014 neue Rohre erhalten. Die eingebauten Rohre hatten dank des guten Härtsfelder Wassers erstaunliche zwanzig Jahre gehalten.



Der neue Zylinder der Dampflokomotive 11 nimmt im Dampflokwerk Meiningen Gestalt an.
Foto: Ingo Adam



Oben links: die ausgebaute Feuerbüchse der Dampflokomotive 11 weist auch für den Laien sichtbare Schäden auf.

Oben rechts: der Stehkessel wurde auf die Seite gelegt, um den neuen unteren Teil an die noch brauchbare Substanz anpassen zu können. Noch fehlen die Schweißungen.

Beide Fotos: Jürgen Ranger

Triebwagen T 33

(Wismar 20233/1934, Modern. 1964)

Der Triebwagen ist betriebsfähig.

Im Jubiläumsjahr 2014 trug er dieses Zuglaufschild:



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

Diesellokomotive D 4 „JUMBO“

(Jung 12022/1954)

Die technische Aufarbeitung wurde abgeschlossen. Am 21. September 2014 wurde der Antrag zur Abnahme des Triebfahrzeugs nach § 32 der ESBO gestellt.

Triebwagenanhänger TA 101

(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Der Wagen ist betriebsfähig.

Die Lackierung wurde aufgefrischt. Die Lüfterhauben wurden feuerverzinkt.

Triebwagenanhänger TA 103

(Herbrand 1901, Modern. 1955)

Triebwagenanhänger TA 253 und

TA 254 (SIG 1892, 1889)

Personenwagen HMB 1

(ME 1896)

An dem betriebsfähigen Wagen wurde eine Hauptuntersuchung durchgeführt.

Personenwagen HMB 2

(ME 1896, Modern. 1927)

Personenwagen HMB 4

(ME 1898)

Personenwagen HMB 5

(Herbrand 1909)

Die Fenster wurden neu lackiert und eine Undichtigkeit am Dach wurde beseitigt. Der Wagen ist betriebsfähig.

Personenwagen HMB 6

(SIG 1888, Fahrgestell)

Personenwagen HMB 7

(SIG 1888)

Der bislang von der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahn-Geschichte e.V. angemietete Wagen wurde angekauft. An dem betriebsfähigen Wagen wurde eine Hauptuntersuchung durchgeführt. Die Fenster und eine Plattformseite wurden neu lackiert.

Bedeckter Güterwagen Gw 153,

Pufferwagen Gw 155, offene

Güterwagen Ow 301 und 303

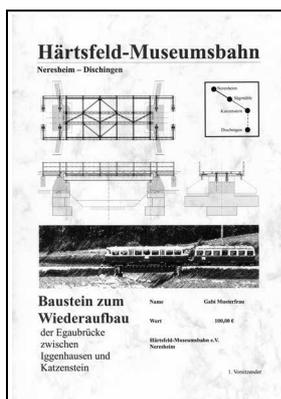
(Kelsterbach 1901)

Gw 153, Gw 155 und Ow 303 sind betriebsfähig.

Bei Ow 301 steht eine Hauptuntersuchung an.

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!

14. Mai: Tag der offenen Lokscheppentür
8./9. August: Neresheimer Bahnhofshocketse
13. 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**

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

Rungenwagen Rw 322
(Herbrand 1899)

Am Rahmen wurden Nietarbeiten ausgeführt. Die Aufarbeitung dauert an.

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

Die Rollböcke 2 und 5 sind betriebsfähig.

Vorbau-Schneepflug (für T 30/T 31)

Arbeitsgeräte:

Schotterwagen Ommt 184
(Talbot 1952)

Rollwagen Ua 9801 (Chur 1915)

Auf das Fahrzeug wurde ein altbrauchbarer MULAG-Saughäcksler montiert. Dieses Gerät ist eigentlich zum Aufbau auf einen Unimog vorgesehen und wird zum Zurückdrängen der Natur entlang von Straßen eingesetzt.

Es wird nun als Böschungsmähgerät „Kobold“ für den Streckenunterhalt zum Einsatz kommen. Im geschobenen Betrieb können die Böschungen vor allem in trockenen Sommermonaten von entzündlichem, organischem Material freigehalten werden. Die Gefahr von Böschungsbränden wird damit reduziert. Nebenbei verringert sich so auch die hohe Unfallgefahr bei den bisher sehr mühsamen Arbeiten mit der Motorsense an



Das Böschungsmähgerät auf Probefahrt. In Bildmitte ist der bewegliche Mähkopf zu sehen. Das Grüngut wird abgesaugt und über das rechts oben sichtbare verstellbare Rohr zur Seite geblasen. Foto: Matthias Esslinger

den steilen, rutschigen Böschungen erheblich.

Da das Gerät normalerweise vom Motor des Unimog angetrieben wird, mussten dazu eine Antriebseinheit für die Hydraulik und eine seitlich verschiebbare Bedienerkabine einschließlich aller benötigten Teile beschafft und montiert werden. Als Antriebsmotor kommt ein Daimler Benz OM603 (3-Liter Saugdiesel aus einem Mercedes W124) zur Anwendung.

Bei ersten Versuchen wurden noch einige Schwachstellen gefunden und beseitigt. Inzwischen funktioniert das Gerät zufriedenstellend.

Die Sachverständigenprüfung konform BGI/GUV-I781 steht noch an. Dazu gehört auch der rechnerische und praktische Nachweis der Standicherheit, der inzwischen erbracht wurde, aber noch anzuerkennen ist.

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 2015**

- Betriebstage** Siehe Faltblatt „Fahrplan 2015“.
- 21. März** **Generalversammlung**
Klosterhospiz, Neresheim
- 1. Mai** **Saisoneroöffnung**
- 14. Mai** **Tag der offenen Lokschuppentür**
Mit bewirtschaftetem Lokschuppen
- 8./9. August** **Neresheimer Bahnhofshocketse**
Oldtimer-Treffen, bewirtschafteter
Lokschuppen, Andenken- und
Infostände u.v.m.
- 13. September** **Tag des offenen Denkmals**
Öffnung des Bahnhofs Dischingen
- 28. November** **Jahresabschlussfeier**
im Landgasthof Läuterhäusle
- 6. 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>

Email: information@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.

• **Vereinskonto**

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  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**