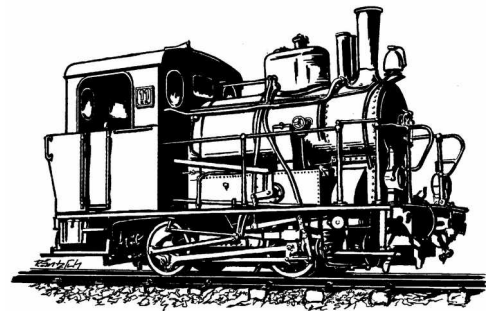


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2016



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

Seit 100 Jahren verschollen: Mallet-Lok 3

Der ganze Stolz der Härtsfeldbahner musste 1916 in den Krieg ziehen

Als am 30. Oktober 1901 die Härtsfeldbahn-Strecke Aalen – Ballmertshofen feierlich eingeweiht wurde, zogen zwei Lokomotiven der Bauart Mallet diesen Zug. Der Alaufstieg bei Aalen mit Steigungen von 1:36 und Gleisradien von 80 m erforderte kräftige und zugleich kurvengängige Maschinen. Und genau dafür war die schlaue Konstruktion des schweizerischen Ingenieurs Anatole Mallet (1837 – 1919) ideal.

Die Mallet-Loks der Härtsfeldbahn besaßen vier Achsen, von denen die zwei hinteren fest im Rahmen gelagert waren. Die zwei vorderen Achsen befanden sich in einem Drehgestell, das über ein Gelenk am hinteren Ende mit dem Rahmen der Lok verbunden war, während der lange Dampfkessel auf Gleitflächen darauf lag.

Sowohl die hinteren als auch die vorderen Achsen waren angetrieben. Der Dampf wurde dabei zuerst in die hinteren Zylinder geleitet und von dort in die vorderen Zylinder. Da sich der Dampf in den hinteren Zylindern bereits entspannt hatte, mussten die vorderen Zylinder größer ausgeführt werden, damit der geringere Dampfdruck dort noch seine Wirkung entfalten konnte.

Die Idee für dieses Verbundprinzip hatte Mallet schon 1867 gehabt. Es setzte sich aber erst in Kombination mit der kurvengängigen Konstruktion des Fahrwerks durch. Der Nachteil bei diesen Maschinen lag darin, dass das Drehgestell zum Schlingern neigte, wodurch keine hohen Geschwindigkeiten gefahren werden konnten. Bei der Härtsfeldbahn konnte man dies hinnehmen.

Die Lokomotivfabrik Hohenzollern baute für die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft, zu der auch die Härtsfeldbahn gehörte, insgesamt elf dieser Mallet-Loks. Fünf oder sechs davon kamen auf dem Härtsfeld zum Einsatz.

Eine davon war die eigens für die Härtsfeldbahn mit der Fabriknummer 1473 gebaute Lokomotive Nr. 3. Mitte September 1901 war sie in Aalen angekommen. Am 19. September fuhr sie das erste Mal die Alb hoch nach Ebnat. Und natürlich wurde die neue Lokomotive vor den Eröffnungszug gespannt.

Die zweite Lok dieses Zugs trug die Nummer 1. Sie war gebraucht auf's Härtsfeld gekommen. Da sie etwas kleiner und mit 25 Tonnen Dienstgewicht leichter als die 32 Tonnen

schwere Nr. 3 war, hatte sie etwas Mühe, den Alaufstieg zu meistern. Man muss sich also nicht wundern, dass die Härtsfeldbahner gerade auf die Nr. 3 besonders stolz waren.

Und ausgerechnet diese Lokomotive musste im Ersten Weltkrieg in die Hölle von Verdun. Dort, im Nordosten Frankreichs, tobte im Jahr 1916 über zehn Monate hinweg eine der sinnlosesten Materialschlachten. Viele militärische Befehlshaber setzten auf einen modernen, vollständig industrialisierten Krieg und gingen dabei äußerst bedenkenlos mit dem Leben ihrer Soldaten um. Etwa 10.000 Granaten oder Minen im Durchschnitt sollen dort jede Stunde explodiert sein. Die Zahl der Toten ist nicht bekannt. Bis zu 850.000 Menschen



Am 15. Mai 1912 posieren Lok- und Werkstattpersonal vor der Mallet-Lokomotive Nr. 3 der Härtsfeldbahn. Das Bild stammt aus dem Nachlass des flotten Mechanikers Kaut vorne auf der Lok. Archiv HMB

sollen ihr Leben in dieser Schlacht verloren haben.

Bis 1914 war nördlich, östlich und südlich von Verdun ein meterspuriges Eisenbahn-Netz mit einer Ausdehnung von 149 km entstanden. Der nördliche Abschnitt zwischen Montmédy und der Front bei Verdun wurde von deutschen Truppen zur Versorgung genutzt. Dafür requirierte das Heer zuerst Fahrzeuge aus Belgien. Später kamen Mallet-Loks verschiedener deutscher Schmalspurbahnen dazu.

Die Härtsfeldbahn-Lokomotive erhielt dort die Nummer H.K. 111 (H.K. =

Heeres-Kommission) und sie überlebte tatsächlich diese unselige Schlacht! 1917 fiel sie in französische Hände. Von 1920 bis 1922 soll sie Schotterzüge auf dem südöstlich von Verdun gelegenen Netz der Compagnie Meusienne de Chemin de fer (C.M.) befördert haben.

Ab 1922 war sie mit der Nummer 4814 bei der Société générale des Chemins de Fer Economiques (C.F.E.) abermals zwischen Verdun und Montmédy im Einsatz.

Über den Verbleib der Lokomotive war nichts mehr in Erfahrung zu

bringen. Die Folgen der Weltwirtschaftskrise führten dazu, dass der Verkehr auf der Strecke Verdun – Montmédy 1936 eingestellt wurde. Bis 1938 gab es noch vereinzelt Züge. Dann wurde die Bahn abgebaut.

Gerüchteweise soll das Fahrzeugmaterial an französische Kolonien abgegeben worden sein. Vielleicht also verbringt die so geliebte Mallet-Lok noch irgendwo auf der Welt einen Dornröschenschlaf. Wer weiß es besser?

Jürgen Ranger

Die Herzfeldbahn

Heimatkunde, 1. April 1939

Geschdenn machten wir einen Schbaziergang zu unserem Bahnhof. Da hat unz der Härr Leerer die Herzfeldbahn erglärt. Zuescht giengen wir in den Bahnhov, wo man am Schalter die Pillett erhelt. Er hat unz auch gesagt, daß man one Pillett nicht wohin fahren darf.

Die Herzfeldbahn ist eine Schmahlschburbahn. Die Bersohnenwaagen sind alle dritter glasse, weil sie nicht, gebolschdert sind. Alle Wagen sind halb Raucher und die andere Helvte für Nichtraucher Abteilungen. In jedem Waagen ist eine Notbremse. Diese darf man aber nur bei Gevar betetigen.

Die Herzfeldbahn fährt von Dillingen über Wittislingen nach Alen, das ist, eine Schdatt in Würtenberg, mit Anschluß an Schduuttgard. Wittislingen ist ein Haubdbahnhov darum hat er mehrere Kleise. Da werden immer Koolen ausgeladen und das Taradsowerk ladet oft Steine und Taradsoemehl ein.

Gerade fert der halpelfurzug vom Graudgarten her ein. Er bfeift und schelld damid alle von den Kleisen gen und niemand drunder kommt. Auv

einmal ziet der Lokfürer die Bremse an, so dass die Vargeste welche auf der Bladform gestanden sind, vest halten müssen. Alz der Zug schded,



Um 1960 kommt in Wittislingen ein typischer gemischter Dampfzug an. Dieser besteht aus Dampflok Nr. 11, Pack-, Personen- und Stückgutwagen sowie zwei Normalspurwagen auf Rollböcken. Fahrgäste warten, auf der Rampe liegt Stückgut und rechts steht die Draisine. Foto: Dr. Kurt Seidel

Bopfingen:

Härtsfeldstraße 16
73441 Bopfingen

Tel: 0 73 62 / 92 11 22 · Fax: 0 73 62 / 21 01 95

Mobil: 0171 / 3 14 60 93

eMail: fahrschule-behrend@t-online.de

Web: www.fahrschule-behrend.de

Fahrschule Behrend

Neresheim

Obere Gasse 2
73450 Neresheim

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

schdeigt zuerst der Schafner aus und schreit: "Wittslingen – Wittslingen". Dann schdeigen meerere Leute aus, haubdsächlich von Zirtheim und Daddenhausen. Sie gehen warscheinlich zum Böhm zum einkaufen oder zum Doktor. Das denke ich mir hald, weil sie so plass sind, daß sie fileicht Hunger haben oder grank sind. Als nun alle Vargeste aus und eingestigen sind, bfeifd der Schafner dem Lokomotivführer, daß er wieder Kohlen rein schmeist, damit die Loggo-

motife fest raucht. Der Schafner get auf den Bahnschdeig und schreid: "Alles einschdeigen"! Dann fert er weiter. Die Vargeste können auch forher in der Bahnhovreschtorazion einkehren. Da gibt es vom Gischtel ein gutes Bier. Für die, aber auch vür andere schdet auf dem freien Blaz beim Bahnhov ein Heuschen, wo man kann wenn man muß! Weil man im Zug nicht darf.

Böse Läute sagen zu unserer Herzfeldbahn "Schädderä". Das darf aber das Bahnhovbersonal nicht hören, wen man so reschbegdlos von unserer Herzfeldbahn schbrichd. Wir sind schdols auf unzere Herzfeldbahn, weil hier ein groser Umschlagblaz ist. Das brauchd eine so vordschrittliche Gemeinde wie Wittslingen.

Hugo Müller 3. Glasse.
Sammlung Günter Sohn

Erinnerungen an das Bähnle

Fahrplan der Nebenbahn Aalen-Neresheim-Dillingen (Donau) vom Sommer 1970

Beim Stöbern in alten Sachen fand ich diesen Fahrplan vom „Bähnle“. Für mich, das heißt für uns, war es nicht die „Schättere“, nur das „Bähnle“. Brachte es uns doch damals in den 50ern in einer für uns autolosen Zeit nach Dillingen oder Wittslingen und sehr oft nach Neresheim. Wir als Heimatvertriebene bekamen sehr viel Besuch von Verwandten und Bekannten und mit denen war meist ein Be-

such des Klosters und der schönen Landschaft verbunden. Ich selbst fuhr schon einmal 1945 oder 1946 bis Aalen. Soweit ich mich erinnern kann, war kein schönes Wetter. Man musste sich einen trockenen Platz suchen. Scheinbar hat es in den alten Waggons undichte oder zerbrochene Scheiben gegeben. Seit 1957 wohnen wir unweit des damaligen Bahnhofs in Lauingen. Der Schaffner kannte sein Fahrgäste schon

und konnte auch sagen: „Jetzt hab' ich Sie aber schon lange nicht gesehen!“ Er ließ auch keinen Fahrgast zurück, wenn man ihm sagte: „Da kommt noch jemand gelaufen.“ So nette Erinnerungen kommen mir mit dem alten Stück Papier vor mir. Mit einem Dank dem „lieben alten Bähnle“ und Ihnen, die Sie sich für den Erhalt eines kleinen Teils der Strecke einsetzen, verbleibe ich.

Gisela Gruber, Lauingen

Württembergische Nebenbahnen GmbH.

FAHRPLAN der Nebenbahn Aalen - Neresheim - Dillingen (Donau) gültig vom 31. Mai 1970 bis zum 26. September 1970

66 sonnt o G		64 sonnt o G		368 Wa Sa o G		70 sonnt o G		22 Wa Sa o G		26 sonnt o G		3 sonnt o G		5 sonnt o G		359 werkt		63 sonnt o G		67 sonnt o G		81 sonnt o G		83 Wa Sa o G		
—	7.28 E 8.00 E	—	—	11.43 12.47	—	14.16 15.09	15.55 E 16.26 E	19.27 E 20.01 E	ab an	Crailsheim Aalen	an ab	—	8.40 E 8.09 E	8.40 E 8.09 E	—	14.05 13.09	16.49 E 16.17 E	21.32 20.40	—	—	—	—	—	—	—	
—	6.53 7.42	—	—	11.55 K 12.57 K	—	—	16.10 K 17.07 K	17.24 18.15	ab an	Nördlingen Aalen	an ab	—	8.35 K 7.33 K	8.50 E 8.12 E	—	14.13 13.15	17.07 16.06	23.29 K 22.40 K	—	—	—	—	—	—	—	
—	6.54 E 8.09 E	—	—	11.34 E 12.36 E	—	—	13.16 E 14.20 E	15.18 E 16.14 E	18.59 20.35	ab an	Ulm Hbf Aalen	an ab	—	10.02 8.24	10.02 8.24	—	14.55 13.70	16.42 E 15.28 E	22.08 E 21.03 E	—	—	—	—	—	—	
—	6.49 E 8.04 E	—	—	10.56 12.54	—	—	12.56 E 14.42 16.56	14.42 18.19 20.16	ab an	Stuttgart Hbf Aalen	an ab	—	9.15 E 8.08 E	9.15 E 8.08 E	—	14.47 13.04	17.43 E 16.32 E	21.06 E 20.04 E	—	—	—	—	—	—	—	
—	8.15 8.18 8.26 8.32 8.43	—	—	13.05 13.08 13.16 13.22 13.33	—	—	15.40 15.43 15.51 15.57 16.08	17.30 17.33 17.43 17.50 18.02	20.40 20.43 20.51 20.57 21.08	ab Aalen Härtsfeld Pbf Aalen Härtsfeld Gbf Unterkochen Waldhausen-Glashütte x Ebnet (Härtsfeld)	an ↑ — — —	—	7.15 7.13 7.04 6.58 6.48	8.00 7.58 7.49 7.43 7.33	—	12.55 12.53 12.44 12.38 12.28	15.23 15.21 15.12 15.06 14.56	19.56 19.54 19.45 19.39 19.29	—	—	—	—	—	—	—	
—	8.50 8.59 9.03 9.07 9.15	—	—	13.40 13.49 13.53 13.57 14.05	—	—	16.15 16.24 16.28 16.32 16.40	18.09 18.18 18.22 18.26 18.35	21.15 21.24 21.28 21.32 21.40	Brünstholz x Eichingen Bärenloh x Dossingen x Neresheim	an ↓ ↓ ↓ ↓ ↓	—	6.39 6.31 6.26 6.22 6.15	7.24 7.16 7.11 7.07 7.00	—	12.19 12.11 12.06 12.02 11.55	14.47 14.39 14.34 14.30 14.23	19.20 19.12 19.07 19.03 18.56	—	—	—	—	—	—	—	
6.20 6.24 6.26 6.29 6.31 6.37	9.16 9.20 9.22 9.25 9.27 9.33	—	—	12.10 12.14 12.16 12.19 12.21 12.27	—	—	16.20 16.25 16.27 16.32 16.36 16.44	16.41 16.45 16.47 16.50 16.52 16.58	—	Härtsfeldwerke Neresheim x Sägmühle x Ilggenhausen x Katzenstein x Dischingen	an ↑ — — — —	—	—	—	—	9.45 9.40 9.38 9.34 9.31 9.25	11.54 11.50 11.48 11.45 11.42 11.37	14.22 14.18 14.16 14.13 14.10 14.05	18.55 18.51 18.49 18.46 18.43 18.38	—	—	—	—	—	—	—
6.40 6.44 6.48 6.53 7.01	9.36 9.40 9.44 9.49 9.57	—	—	12.30 12.34 12.38 12.43 12.51	—	—	16.48 16.54 16.59 17.03 17.14 17.22	17.01 17.05 17.09 17.14 17.14 17.22	—	Guldesmühle x Ballmerthofen Reistingen x Ziertheim x Wittslingen	— — — — —	—	—	—	—	9.18 9.14 9.07 9.03 8.54	11.33 11.30 11.25 11.22 11.14	14.01 13.58 13.53 13.50 13.42	18.34 18.31 18.26 18.23 18.15	—	—	—	—	—	—	—
7.04 7.13 7.17 7.20	10.00 10.09 10.13 10.16	—	—	12.54 13.03 13.07 13.10	—	—	17.22 17.31 17.36 17.40	17.25 17.34 17.38 17.41	—	Zöschlingsweiler x Lauingen x Hausen b Dillingen (Donau) x Dillingen (Donau)	— — — ↓	—	—	—	—	8.46 8.38 8.33 8.30	11.10 11.02 10.57 10.54	13.38 13.30 13.25 13.22	18.11 18.03 17.58 17.55	—	—	—	—	—	—	—
7.24 7.54	12.07 E 12.29 E	—	—	13.16 13.43	—	—	18.14 E 18.33 E	18.14 E 18.33 E	—	Dillingen (Donau) Donauwörth	an ab	—	—	—	—	7.40 E 7.20 E	10.46 E 10.26 E	13.16 K 12.30 K	17.46 17.15	—	—	—	—	—	—	—
7.25 7.41 8.20 E	10.48 E — 11.28 E	—	—	14.31 E — 15.08 E	—	—	17.48 18.10 19.16	17.48 18.10 19.16	—	Dillingen (Donau) Neuffingen Ulm Hbf	an ab an	—	—	—	—	7.21 7.02 6.21	9.23 E 9.06 E 8.42 E	13.12 12.52 12.15	17.27 17.10 16.24	—	—	—	—	—	—	—

Zeichenerklärung:
D = Schnellzug (zuschlagpflichtig)
E = Eilzug (zuschlagfrei)
K = Kraftomnibus
x = Zug hält nur nach Bedarf
Wa Sa = werktags außer samstags
Do = donnerstags
Fr = freitags
o G = ohne Gepäck- und Fahrradbeförderung

Exoten auf der Härtsfeldbahn

Nachträge

Zu dem fünfteiligen Bericht haben uns einige Ergänzungen erreicht.

Carlos Maria de Luis, ein Eisenbahnhistoriker aus Asturien (Spanien) berichtet über den für Mallorca vorgesehenen Triebwagen, der 1956 auf dem Härtsfeld unterwegs war: bei der Ankunft des Triebwagens auf Mallorca wurde festgestellt, dass dieser für Meterspur gebaut war und daher nicht auf die Gleise mit der Spurweite von 3 Fuß (914 mm) passte. Eilig wurde ein Telegramm nach Esslingen gesandt, damit die noch zu liefernden vier Triebwagen für die 3 Fuß-Spur gefertigt wurden. Diese passten dann auch auf die Gleise. Der meterspurige Triebwagen wurde an die damals im Bau befindliche Ferrol-Gijón Eisenbahn im Norden Spanien abgegeben. Dort kam er zwischen Pravia und Luarca zum Einsatz, bekannt als "Grüne Küste Route". Die Bahn auf Mallorca wurde in 1981 auf Meterspur umgespurt – zu spät für dieses Fahrzeug.

Zum Verbleib der 1969 gebauten Diesellok DD.901 für Burma berichtet der ehemalige Lokomotiv-Konstrukteur Dieter Hettler, der derzeit an einem Buch über die "Railways of Burma/Myanmar" arbeitet:

„Im Jahr 2014 existierten noch die Loks DD.901 und 903. Die 5 gebauten Loks haben sich gut bewährt. Sie



50 Jahre nach der Probefahrt auf der Härtsfeldbahn entdeckte Christoph Feldhaus auf dem Peloponnes (Griechenland) diesen Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen.

waren überwiegend zwischen Mandalay und Myitkyina unterwegs. Das sind immerhin 542 km mit Steigungen und Gefällen von 1:60 bis 1:100. Myitkyina liegt etwa 50 m höher als Mandalay auf 140 m ü.d.M.. Die Erbauer konnten nicht dem Ayeyarwady-Flusslauf folgen, sondern es entstand eine Berg- und Talbahn, die am 1. Januar 1898 eröffnet wurde.

Die Loks sind ab 1978 durch 1.100 PS starke ähnliche Schwestern von Krupp (BB.943-969) unterstützt worden, die sich auch gut bewährt haben.

1997 durfte ich auf DD.969 mitfahren und das Steuer übernehmen. Als ich bremsen musste und zum Führerbremssventil griff, tat sich nichts. Der Lokführer sagte mir, ich solle mit dem Notbremssventil bremsen. Das ging sehr einfach. Die Lok bremste mit Druckluft, der Zug aber mit Vakuum und für die Relaisventile zum Führerbremssventil fehlten die Devisen. Inzwischen hat sich das aber bei den heutigen Myanma Railways gebessert.“

Jürgen Ranger

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

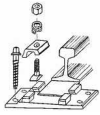
73450 Neresheim

☎ 0 73 26 - 2 37

www.pizzeria-europa.eu

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





Infrastruktur *aktuell*

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Bahnhofsgelände Neresheim

Nach einem Frühjahrssturm mussten alle abgestellten Wagen mit neuen Planen versehen werden.

Neresheim – Sägmühle

Viele hölzerne Teile wie Schwellen, Signalmasten oder Geländer werden nach und nach erneuert. Insbesondere an den Weichen 8 in Neresheim und 2 an der Sägmühle wurden Schwellen getauscht.

Auf der Egaubrücke bei der Steinmühle wurde eine Führungsschiene eingebaut.

Bahnhofsgebäude Dischingen

Im Rahmen der Erneuerung der Ortsdurchfahrt wurden neue Stromleitungen unterirdisch verlegt. Dazu musste die Stromzuführung im Haus geändert werden und es wurde ein neuer Stromverteilerkasten eingebaut. In diesem Zusammenhang bot es sich an, mit der Sanierung der Wände des WCs im 1. OG und im Treppenhaus zu beginnen.

Wiederaufbau der Strecke

Sägmühle – Katzenstein

Nach einer längeren Pause zur Klärung der künftigen Förderbedingungen nahmen die Gleisbauer der Härtsfeld-Museumsbahn am 15. August 2015 die Arbeit an den letzten Metern zum Härtsfeldsee wieder auf: Mithilfe eines lokalen Bauunternehmers wurde der Bahndamm vom Flutdurchlass zwischen Iggenhausen und dem Härtsfeldsee auf einer Länge von rund



Oben: Die erste Weiche für den zukünftigen Endbahnhof Katzenstein am Härtsfeldsee wurde im März 2015 aufgearbeitet.

Foto: Ingo Adam

Unten: Am 12. November 2015 wurde der Flutdurchlass als letztes großes Hindernis auf dem Weg zum Härtsfeldsee eingebaut. Foto: Werner Kuhn



200 m durch einen Bagger abgezogen und somit das Planum hergestellt.

Bevor hier wieder Gleise gelegt werden können, musste noch ein Flutdurchlass erneuert werden, der rund 80 m hinter der wieder aufgebauten Egaubrücke im Bahndamm liegt. Dies erfolgte im Herbst 2015 in Form einer Betonkonstruktion, die am 12. November in die vorhandene Lücke der früheren Stahlträgerkonstruktion eingesetzt wurde.

Trotz Zuschüssen von Land, Kreis und Gemeinde müssen noch etwa 220.000,- Euro aufgebracht werden. Daher hoffen wir auf viele edle

Spender! Wie auch bisher wird für Spenden ab 25,- Euro eine Urkunde überreicht.

Damit der Bau zügig vonstatten geht – es wird von einer Fertigstellung im Jahr 2019 ausgegangen – und um die Kosten durch viele Eigenleistungen zu senken, freuen wir uns über Helfer. Wer mithelfen möchte, kann einfach vorbeischaun. Eine Vorbildung ist nicht erforderlich. Erfahrene Vereinsmitglieder leiten die Arbeiten.

Arbeitseinsätze sind jeweils Mittwochs ab ca. 16 Uhr und Samstags ab ca. 10 Uhr auf dem Neresheimer Bahnhofsgelände oder am Streckenende.



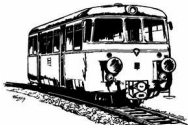
Die Härtsfeldbahn Aalen – Neresheim – Dillingen

Die Geschichte der Meterspurbahn Aalen – Neresheim – Dillingen
Planung, Bau und Betrieb

Andreas M. Rantzsch



Bei uns erhältlich
208 Seiten, 179 Abbildungen,
davon 48 in Farbe
Format DIN A 4, 42,50 Euro



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11 (ME 3710/1913)

Im Dampfloswerk Meiningen wurde ein Zylinder neu angefertigt. Dieser wurde im Juni 2015 an die Lok angebaut. Kolben, Kreuzköpfen und Stangen wurden aufgearbeitet und zum Teil bereits montiert. Die Bremsanlage wurde vervollständigt. Der Wasserkasten wurde lackiert und fest eingebaut. Das Führerhaus wurde - so weit es ohne Kessel möglich ist - vormontiert.

Dampflokomotive 12 „Liesele“ (ME 3711/1913)

Die Schmierung der Luftpumpe wurde repariert. Die Luftpumpe wurde abgebaut, überholt und wieder angebaut. Um gelegentlich auftretende Störungen zu vermeiden wurde die Stromversorgung für die Funkanlage verbessert.

Triebwagen T 33

(Wismar 20233/1934, Modern. 1964)
Der Triebwagen ist betriebsfähig.

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

Alte Leitungen wurden ausgebaut. Aus dem Ersatzteilbestand wurden Oberlichtfenster entnommen und zerlegt. Die Einzelteile wurden gereinigt und aufgearbeitet.



Eine Hälfte des Triebwagens T 37 ist leer geräumt. Die Sitzbänke sind aufgearbeitet. Erst nach der Aufarbeitung der Fenster kann es hier wieder aufwärts gehen.

Foto: Ingo Adam

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

Zur Prüfung der Funktionsfähigkeit der Aggregate wurden Werkstattfahrten durchgeführt. Das Zulassungsverfahren dauert an.

Triebwagenanhänger TA 101 (Herbrand 1901, Modern. 1955)

Der Wagen ist betriebsfähig. Das Wagendach wurde fertig entrostet, zweifach grundiert und einmal

komplett mit silberner Dickschichtfarbe gestrichen.

Triebwagenanhänger TA 103 (Herbrand 1901, Modern. 1955)

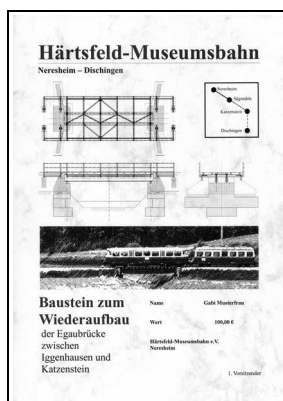
Triebwagenanhänger TA 253 und TA 254 (SIG 1892, 1889)

Personenwagen HMB 1 (ME 1896)

Der Wagen ist betriebsfähig. Die Fenster wurden neu lackiert. An mehreren Fenstern wurden Leder-

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!

5. Mai: Tag der offenen Lokschuppentür
13./14. August: Neresheimer Bahnhofshockette
11. 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

riemen zum Öffnen und Schließen angebracht.

Personenwagen HMB 2
(ME 1896, Modern. 1927)

Für das Fahrzeug wurde eine neue Abdeckplane angeschafft.

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, offene Güterwagen Ow 301 und 303
(Kelsterbach 1901)

Gw 153, Gw 155 und Ow 303 sind betriebsfähig.
Bei Ow 301 wurde mit der Hauptuntersuchung begonnen.

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

Rungenwagen Rw 322
(Herbrand 1899)

Rollböcke 2, 5, 6, 8 und 24
(ME 1897 - 1912)
Die Rollböcke 2 und 5 sind betriebsfähig.

Vorbau-Schneepflug (für T 30/T 31)



Die betriebsfähige Aufarbeitung der Diesellokomotive D 4 „JUMBO“ nähert sich ihrem Ende. Am 17. Oktober 2015 wurde das Fahrverhalten im Rahmen einer Werkstattfahrt überprüft. Foto: Jürgen Ranger

Normalspur-Wagen 3
(ME 1868)

Arbeitsgeräte:

Rollwagen Ua 9801 (Chur 1915)
An dem auf dem Rollwagen aufgebauten Mulag-Mähwerk wurden zahlreiche abschließende Arbeiten durchgeführt. Das Fahrzeug hat sich bei den ersten probeweisen Einsätzen bewährt.

Arbeitswagen Xw 209
(Fuchs 1950 / SSB 1969)
Der Wagen wird als Aufsatz auf dem Rollwagen zum Einsatz kommen. Dies

ist wirtschaftlicher als die Anpassung der Achsen und der Bremsanlage an die Verhältnisse der Museumsbahn.

Schotterwagen Ommt 184
(Talbot 1952)

Handhebeldraisine
Drei Gleis-Stopfmaschinen
Gleishebe- und Richtmaschine
Radlader, Mobilkran

VW-Transporter
Der etwas altersschwache Transporter des Typs T 3 konnte durch ein Fahrzeug des Typs T 5 ersetzt werden.
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: D E _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _

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

• Termine 2016

- Betriebstage** Siehe Faltblatt „Fahrplan 2016“.
- 12. März** **Generalversammlung**
Gasthof „Zur Krone“, Neresheim
- 1. Mai** **Saisonöffnung**
- 5. Mai** **Tag der offenen Lokschiuppentür**
Mit bewirtschaftetem Lokschiuppen
und Oldtimerbus-Rundfahrten
- 13./14. August** **Neresheimer Bahnhofshocketse**
bewirtschafteter Lokschiuppen,
Andenken- und Infostände, Oldtimer-
Treffen, Oldtimerbus-Rundfahrten
- 11. September** **Tag des offenen Denkmals**
Öffnung des Bahnhofs Dischingen
Oldtimer-Pendelbus ab Sägmühle
- 26. November** **Jahresabschlussfeier**
im Landgasthof Läuterhäusle
- 4. 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.

Für Spenden ab 25,- Euro zum Wiederaufbau der Strecke geben Sie bitte „Spende Baustein“ an. Sie erhalten dann 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



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