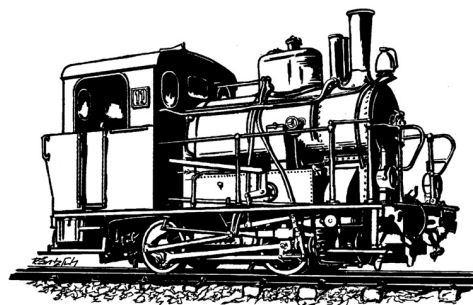


# HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2019



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

## Lok 12 seit 25 Jahren wieder unter Dampf

**S**eien Sie mal ehrlich: Wie würden Sie reagieren, wenn Ihnen ein paar Eisenbahnbegeisterte berichten würden, dass Sie eine stillgelegte und abgebaute Eisenbahnlinie aufbauen und als Museumsbahn mit den dazu passenden Fahrzeugen betreiben wollen?

Solchen Worten müssen Taten folgen. Das war den Härtsfeld-Museumsbahnern von Anfang an klar. Eine dieser Taten war die betriebsfähige Aufarbeitung der Original-Dampflokomotive Nr. 12 der Härtsfeldbahn.

Als diese am 30. Oktober 1986, dem 85. Jahrestag der Eröffnung der Härtsfeldbahn, in Neresheim eintraf, hatte sie fünfzig Einsatzjahre und über zwanzig Jahre als Kinderklettergerät hinter sich. Ihr Aussehen war entsprechend. Es fehlten viele Ausrüstungsteile, und durch die Bleche konnte man nicht nur an einer Stelle durchschauen.

Doch das hinderte die Härtsfeld-Museumsbahner nicht daran, mit anfangs äußerst primitiven Mitteln mit der Aufarbeitung zu beginnen. Ein erster Erfolg war die Zusage eines Zuschusses, der für die Herstellung eines neuen Kessels verwendet wurde. Nach siebeneinhalb Jahren unermüdlicher Arbeit mittwochabends, samstags und weiteren Sondereinsätzen bei jedem Wetter in einem nicht heizbaren Schuppen war es soweit: Am 17. Mai 1994 wurde das erste Mal der Kessel angeheizt und es dampfte wieder auf dem Härtsfeld! „Jetzt riecht es wieder richtig nach Eisenbahn!“, kommentierte treffsicher einer der Zaungäste, die dieses Ereignis erlebt haben.

Zwar fuhr die Lok bereits, aber so richtig fertig war sie noch nicht. Doch eines war klar: Das musste gefeiert

werden. Und so wurden Mitglieder, Freunde, Gönner, die Bevölkerung und viele Ehrengäste zur feierlichen Einweihung der Lok eingeladen.

Mit Hochdruck wurden nun die letzten Teile der Grob- und Feinausrüstung montiert. Auch das wichtigste noch fehlende Teil fand sich ein: Der Ebnater Schättere-Club spendete sein Latowski-Läutewerk.

Und es gelang: Mit teilweise noch feuchtem Lack fuhr die feierlich geschmückte Lok am 7. August 1994 pünktlich um 14 Uhr an den herausgeputzten Bahnsteig, wo sie an die drei dort stehenden renovierten Güterwagen angekuppelt wurde.

Nach einem ohrenbetäubenden Pfiff lauschten mehrere hundert Besucher den einleitenden Worten des 1. Vorsitzenden Werner Kuhn. Dieser richtete seinen Dank an alle, die zum Gelingen beigetragen haben. Besonders bedankte er sich bei dem

Neresheimer Fabrikanten Günther Seelig für die Spende unzähliger Bleche und beim Werkstattleiter der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) in Neuffen, Gerhard Kirchner, ohne dessen Hilfe das Vorhaben nicht gelungen wäre.

Anschließend richtete Landtagsvizepräsident Dr. Alfred Geisel ein feuriges Grußwort an die Zuhörer und taufte die Lok mit einem schwungvollen Wurf eines Glases Sekt an den Kessel auf den Namen „Liesele“. Der Reigen der Grußworte setzte sich mit dem Landratsamt-Vertreter Günther Höschle, Bürgermeister Gerd Dannenmann, dem Retter der Lok Adalbert Haas, Chefredakteur Norbert Pfisterer von der Heidenheimer Zeitung, Manfred Aschpalt von der WEG, dem Sachverständigen des Landesdenkmalamts Dietrich A. Braitmaier und dem Autor Dr. Kurt Seidel fort.



Seit einem Vierteljahrhundert dampft es wieder auf dem Härtsfeld. Das Erlebnis, Lok 12 mit allen Sinnen im Betrieb zu erleben, genießen seither alljährlich viele Besucher.  
Foto: Karl Ziegelmüller

Die Aufarbeitungsleistung fand Anerkennung: Am 16. November 1995 wurde mit dem Erwerb eines Teils des Klosterackers die letzte Hürde zum Wiederaufbau der Strecke zur Sägmühle aus dem Weg geräumt. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte am 6. März 1996, und am 16. Mai 1996 begann mit einem Ersten Spatenstich der Wiederaufbau der Museums-Strecke.

Lok 12 versieht seither zuverlässig

ihren Dienst. Nach den erforderlichen Untersuchungen und Einsätzen im Bauzugsdienst, bei denen kleinere Kinderkrankheiten erkannt und beseitigt wurden, erhielt sie am 17. Mai 2001 die Betriebserlaubnis. Seit der Einweihung der Museumsbahn am 20. Oktober 2001 erfreut sie an ca. 15 offiziellen Betriebstagen im Jahr und im Rahmen von Dampf-Sonderzügen die Besucher des Härtsfelds.

Dadurch ist sie in den vergangenen Jahren zu einem Markenzeichen des Härtsfelds geworden. Auf unzähligen Bildern ist sie zu sehen, und wer von weit her in die Region kommt, der schaut – soweit es sich irgendwie zeitlich einrichten lässt – bei der kleinen Lok vorbei. Wollen wir hoffen, dass sie noch viele weitere Jahre Groß und Klein aus Nah und Fern erfreut!

Jürgen Ranger

## Von letzten Zügen und letzten Träumen

**A**ls ich 1972 mein Geschäft als Lokaljournalist bei der Schwäbischen Post (SchwäPo) in Aalen erlernte, da lag die Härtsfeldbahn im wahrsten Wortsinne in den letzten Zügen. Die Stilllegung war beschlossene Sache, die Artikel in der SchwäPo beendet. Dabei hatte einer meiner damaligen Chefs, Gunther Schieferdecker, dem Erhalt der Schättere als Museumsbahn unermüdlich das Wort geredet. Sein Schreiben war vergebens: Wie wir alle wissen, kam es anders.

Als Volontär muss man sich tummeln, und so hatte ich leider keine Zeit mehr, mit der Schättere zu fahren. Nur einmal sah ich sie noch in „voller Größe“ in der Nähe von Dischingen: Ein Triebwagen – welcher es war, weiß ich heute nicht mehr – holperte solo über die schon

recht abgewetzten Gleise. Mein Vater machte mit seiner Kamera noch ein Dia davon. Leider ist es verschollen.

Dann berichtete die SchwäPo ausführlich über die Abschiedsfahrten. An das traurig-schöne Bild vom langen Sonderzug mit allen noch betriebsfähigen Wagen auf dem Unterkochener Viadukt kann ich mich noch gut erinnern.

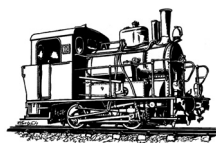
Später hatte ich mehr Zeit und folgte den Spuren der Härtsfeldbahn. Auf württembergischer Seite waren Gleise und Anlagen rasch verschwunden. Offenbar konnte es mit dem Zerstörungswerk gar nicht schnell genug gehen. In Windeseile war auch der Kocherburgtunnel zugemauert worden. Beim ehemaligen Haltepunkt Höllhau ergatterte ich noch zwei Porzellanisolatoren der Fernsprechleitung. Sie lagen achtlos

weggeworfen neben einem umgerissenen Telefonmasten im Wald. Viele Jahre später habe ich sie an das Härtsfeldbahn-Museum in Neresheim weitergereicht. Jetzt sind sie wieder da, wo sie hingehören.

Die Bayern ließen sich mit dem „Rückbau“ deutlich mehr Zeit als die Württemberger. Zwar stand das Gras meterhoch an und in den alten Gleisen etwa bei Ziertheim, aber sie waren noch vorhanden. Gerüchte machten die Runde, in Bayern wolle man die Härtsfeldbahn-Trasse auf Normalspur umbauen. Es blieben Gerüchte. Aber immerhin blieb zunächst sogar die Rollbockgrube in Dillingen unangetastet. Zunächst!

Ganz in der Nähe des Dillinger Bahnhofs gab es damals eine Verladeanlage für Kalksteinprodukte auf Eisenbahnwagen. Zweiachsige

## Gasthaus zum Alten Bahnhof



Genießen Sie bei uns im Haus gut bürgerliche Küche!

Dischingerstr. 11, 73450 Neresheim

Tel: 07326/9657740

Fax: 07326/9657741

Inhaberin: Waltraud Gaißler

Öffnungszeiten:

11.00 - 22.00 Uhr

Montag und Donnerstag Ruhetag

## LÖSUNGEN

VON PRINT BIS ONLINE.

- Geschäftsdrucke
- Digitaldruck
- Prospekte/Kataloge
- Druckveredelung
- Industriedrucke
- Werbetechnik
- Mailingaktionen
- Online-Medien



BAIRLE Druck & Medien GmbH  
Gutenbergstraße 3 · 89561 Dischingen  
Tel.: +49 (0) 7327 9601-0

ClimatePartner  
www.bairle.de · www.bairle-media.de



Güterwaggons der Bauart Ucs standen ab und an unter dem Ladetrichter, und einige der Staubkesselwagen mit ihren zwei Behältern sollen auch – in Dillingen aufgebockt – per Härtsfeldbahn auf die Reise gegangen sein, erinnert sich mein 94 Jahre alter Vater.

Er war damals in der Kalksteinindustrie tätig und erzählte mir von Plänen, einen Steinbruch bei Ebnat (heute Aalen-Ebnat) an das Gleis der Härtsfeldbahn anzuschließen. Ein großer Konzern für mineralische Rohstoffe hatte nämlich ein Auge auf die Kalkvorkommen der Ostalb geworfen. Wie mir mein Vater weiter berichtete, habe man in Neresheim bei der Bahnverwaltung nachgefragt, wie viele Staubkesselwagen man gleichzeitig zu- oder abfahren könne. „So Stücker Fünfe“, soll die Antwort gelautet haben. Angesichts der zur Diskussion stehenden Tonnage ein „bissle“ wenig.

Ja, und „Jumbo“ war nach seiner Probefahrt auf der Härtsfeldbahn noch nicht auf die Alb zurück gekehrt! Vielleicht hätte die mächtige Diesellok ja das große Wagenaufkommen bewältigen können. Hätte! Zudem: Ob die Schättere mit den bald aufkommenden vierachsigen Spezialkesselwagen, Gesamtgewicht 90 Tonnen, klar gekommen wäre und ob man sie überhaupt hätte aufbocken können, sei dahingestellt. Diese riesigen Tankwagen beförderten – und tun es heute noch – unter anderem Kalkslurry, ein genau defi-



**So war's mal angedacht: viele Kalkstaubwagen unterwegs auf der Härtsfeldbahn. Ein Steinbruch mit Mahlwerk sollte Gleisanschluss bekommen. Daraus wurde nichts. Aber im Maßstab 1:87 kann man ja mal phantasieren.**

Foto: Gottfried Hiesinger

niertes Gemisch aus Wasser und hochreinem weißem Kalkpulver. Abnehmer dafür ist im Besonderen die Papierindustrie.

Es wurde nichts aus dem umfänglichen Kalkverkehr auf der Härtsfeldbahn. Der Rohstoffkonzern baute sein Werk in Giengen-Burgberg – eine Anlage, die die einstigen Härtsfeldwerke im Egautal weit in den Schatten stellte. Ein Anschluss an die Brenzbahn scheiterte aber. Dies soll einer (!) der Gründe dafür gewesen sein, dass das große Kalkwerk heute teilweise

stillliegt und der ursprüngliche Eigentümer ausgestiegen ist.

Bei mir gibt es aber Kalkverkehr auf der „Schättere“! Allerdings nur im H0-Maßstab. Habe mir mal den Spaß gemacht, meinen längst noch nicht vollendeten H0m-„Messias“-Triebwagen vor aufgebockte Ucs-Staubkesselwagen zu spannen. Der Firmenname, der auf den Behältern des einen H0-Waggons prangt, hat übrigens eine „gewisse“ Relevanz zu meiner Erinnerungsgeschichte . . .

Gottfried Hiesinger

## Fördern Sie den Wiederaufbau der Strecke zum Härtsfeldsee mit einer Baustein-Urkunde!

Ein tolles Geschenk für Eisenbahnfreunde!



Näheres dazu auf der letzten Seite unter „Spenden“.

## Oldtimer-Bus-Rundfahrten

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

30. 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

# Erinnerung an Großflugtage in Elchingen

Wahre Großveranstaltungen waren die Elchinger Großflugtage, die der Luftsportring (LSR) Aalen e. V. seit 1956 jährlich organisierte. Die Menschen kamen von überall. Viele kamen aus Aalen und Heidenheim. Damals waren Autos nicht sehr verbreitet. Wer nach Elchingen wollte, nahm die Bahn. Daher herrschte an diesen Tagen Hochbetrieb bei der Härtsfeldbahn.

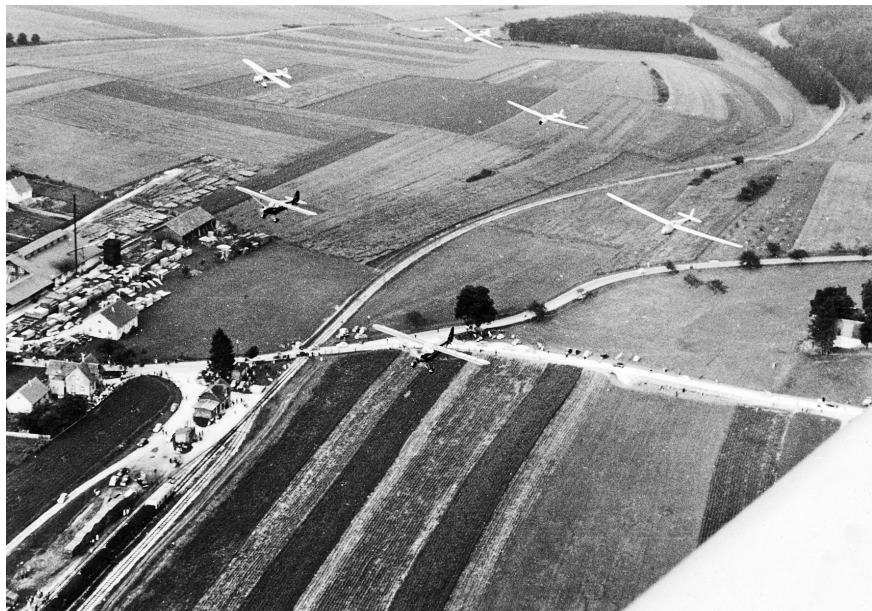
Alle Fahrzeuge mussten eingesetzt werden. Als Regelzug und als Sonderzug waren zeitgleich vier bis fünf Zuggarnituren unterwegs. Außer den Triebwagen kamen auch die beiden heute noch vorhandenen Dampflok 11 und 12 zum Einsatz. Alle verfügbaren Personenwagen, selbst die als Reserve vorgehaltenen beiden altbrauchbaren Wagen der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt wurden eingesetzt. Zeitweise war der Ansturm so groß, dass ergänzend dazu auch noch ein Bus benötigt wurde.

In der Vereinschronik des LSR Aalen e.V. entdeckte Eberhard Stützel das hier gezeigte Bild. Es wurde vermutlich am dritten Elchinger Großflugtag am 7. September 1958 aus der Bückler 181 „Bestmann“ D-EDIB, dem ersten Motorflugzeug des Luftsportrings, aufgenommen.

Zu sehen sind drei Flugzeuge der Burda-Staffel (Typ Piper PA-18 Super Cub). Diese Motorflieger setzte damals der Burda-Verlag zu Reklamezwecken ein. Meistens schleppten sie Werbebanner. Bei Luftsportveranstaltungen zeigten sie Präzisions-Verbandsflug und fliegerischen Klamauk à la Quax, der Bruchpilot. Hier haben sie Segelflieger im Schlepp und zwar (von links nach rechts) die Segler Scheibe L-Spatz 55, D-8160 „Schwabenliesel“, Scheibe A-Spatz D-8144 und Scheibe Bergfalke II / 55 D-8159 „Tessar“.

Links sind der Bahnhof Elchingen, die Bahnhofsgaststätte („Reste“) und die Firma Grimmeisen zu erkennen. Auf dem Hauptgleis des Bahnhofs steht ein langer Zug mit mindestens fünf Personenwagen der Typen Herbrand (Nr. 2, 6 oder 7) und Brünig (Nr. 10-13) sowie einem der beiden Triebwagenanhänger (TA 1 oder 3).

In Anbetracht dieses Bildes entstand die Idee, ein Treffen der noch vorhandenen abgebildeten Veteranen zu arrangieren. Denn solche gibt es noch!



Elchinger Großflugtag am 7. September 1958.

Foto: Karl Weihermüller (Archiv LSR Aalen e.V.)



Etwa 60 Jahre später kam es zu einem Treffen der noch erhaltenen Veteranen.

Foto: Jürgen Ranger

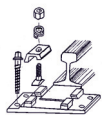
Der Scheibe L-Spatz 55 D-8160 „Schwabenliesel“ ist Baujahr 1956. Er ist heute noch in Elchingen stationiert. Bis auf eine Unterbrechung zwecks Grundüberholung um 2000 ist er immer in Elchingen geflogen. Heute gehört er dem SWR-Wettermann Michael Kost.

Die beiden Triebwagenanhänger sind im Jahr 1955 gebaut worden. Nach Einstellung der Härtsfeldbahn kamen sie zur Nebenbahn Amstetten – Laichingen. Heute sind sie wieder in Neresheim. TA 1 ist mit der Nummer 101 sogar betriebsfähig und wird hinter Triebwagen T 33 eingesetzt.

60 Jahre nach der Begegnung in Elchingen konnte anlässlich der Bahnhofshocketse am 11. und 12. August 2018 diese Idee verwirklicht werden: Dank Michael Kost und Eberhard Stützel sowie Helfern des LSR Aalen e.V. war die „Schwabenliesel“ zu Besuch beim „Liesele“ auf dem Neresheimer Bahnhofsgelände. Auch Straßenoldtimer aus dieser Zeit fanden sich ein. Und so war es kein Wunder, dass in Anbetracht dieses Flairs die Idee weiter entwickelt wurde. Da soll es doch noch eine Piper geben . . .

Jürgen Ranger, Eberhard Stützel





# Infrastruktur aktuell

## Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



### Probefahrten mit Zweiwege-LKW

Im März 2017 hat ein Zweiwege-LKW der Firma „ZWEIWEG International GmbH & Co. KG“ Probefahrten auf der Härtsfeld-Museumsbahn absolviert. Hierbei ging es hauptsächlich um die Erprobung der Antriebseinheit beim Beschleunigen bis zu 60 km/h und Beharrungsfahrten mit bis zu 60 km/h. Auf dem ca. 1,5 km langen Streckenabschnitt Steinmühle–Sägmühle boten sich hierfür ideale Voraussetzungen. Das Zweiwegefahrzeug auf Basis eines ISUZU Serien-LKW hat im Egautal rund 700 km erfolgreich und ohne Mängel zurückgelegt. In den Jahren zwischen 1954 und 1969 sind mehrere derartige Probefahrten verschiedener namhafter Fahrzeughersteller auf der Härtsfeldbahn durchgeführt worden. Es freut uns sehr, dass wir dieses Kapitel der Härtsfeldbahn fortschreiben konnten.

### Sicherheitsmanagementsystem

Die Landeseisenbahnaufsicht forderte 2015 die Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems. Das ist normalerweise sehr teuer; durch die gute freundschaftliche Beziehung zu einem Bahnvorstand konnte unser Vorstand Werner Kuhn ein in Baden-Württemberg eingeführtes und von der Eisenbahnaufsicht anerkanntes SMS light zu einem fairen Preis (aber immer noch vierstellig!) erwerben. Alle Beschreibungen, Vordrucke, Listen und Prüfblätter mussten auf unsere Bedürfnisse umgeschrieben und auch teilweise neu erstellt werden. Zum 1. Mai 2018 ist das System nun eingeführt worden. Das SMS light muss nun erweitert und ständig aktualisiert werden.

### Bestandsstrecke

Die Gleisanlage ist betriebssicher. Wie jedes Jahr musste der Aufwuchs zurückgeschnitten werden.

### Weiterbau bis Katzenstein

Weil die Strecke zum Härtsfeldsee Ende 2019 fertiggestellt sein muss, wurde und wird mit höchster Priorität am Fertigbau unserer Verlängerung gearbeitet.

Im Bahnhofsgelände Katzenstein wurde im Frühjahr ein neuer Bahnübergang für Fußgänger zum See angelegt. Ein Graben zur Entwässerung des Bahnhofsgeländes und ein Durchlass unter dem Weg zum See sowie zwei kleinere Rohre für den



### Gnadenlos brennt die Sommersonne auf die fleißigen Gleisbauer.

Foto: Hannes Ortlieb, 7. Juli 2018

Ablauf von Oberflächenwasser wurden eingebaut. Der Fußweg wurde nach Vermarkung aufgeschüttet und in mehreren Durchgängen verdichtet, die Wegedecke gesplittet. Seit Mitte Mai ist der Weg benutzbar. Ein weiterer, zunächst provisorischer Bahnübergang bei Bahn-km 5+120 wurde als Zufahrt zum See bzw. zum Acker eines Landwirtes angelegt.

### Gleisjoche in der Mache

Im Juni wurden etliche der Dreischienengleisjoche, die wir 2017 von der SSB übernehmen durften, zerlegt. Kleineisen, Schienen und Schwellen wurden sortiert und gelagert. Eine neue Maschine zur Unterstützung bei der Schwellenaufbereitung wurde im Juli in Betrieb genommen. Die Schwellen werden abgesägt, bandagiert, verdübelt und imprägniert.

So wurden mehr als 500 Schwellen gekürzt und unreif, ca. 230 davon wurden umgeplattet auf Spurweite 1005 mm für Radien. Das bedeutet: Rippenplatten entfernen, Pflöcke einschlagen (mit dem Niethammer), jeweils vier Bohrungen für Schwellenschrauben neu setzen und Rippenplatten neu aufschrauben. Im Oktober wurden schon ca. 330 Schwellen auf dem Schotterplanum in passendem Abstand abgelegt.

Die Schienen für den Weiterbau wurden vermessen, gesägt, teilweise gebogen und gebohrt. Eine wesentliche Verbesserung hat eine Rollenbahn als Zuführung zur Schienenbiegemaschine gebracht. Konnten bisher nur 6 – 8 Schienen in ca. 7 Stunden gebogen werden, so sind es jetzt 14 Schienen in drei Stunden! Und sicherer ist die neue Arbeitsweise auch noch – das Personal bedient sie vom sicheren Pult aus.

Das Gleis in der langen Geraden nach dem Flutdurchlass wurde komplett gebaut und gerichtet, geschottert und gestopft. Von Ende Oktober bis 2. November waren – leider kostenaufwändig – der Schotterpflug sowie die Stopf- und Richtmaschine im Einsatz. Der Gleisbau ist inzwischen bis kurz vor der Bahnhofseinfahrt fortgeschritten.

### Weichen aus Stuttgart

Von den Stuttgarter Straßenbahnen konnten zwei Weichen günstig erworben werden. Demontage und Transport mit Sonderlänge zum bestimmten Termin mussten wir selbst organisieren. Bei der Demontage und Verladung in Stuttgart haben wir mitgeholfen, das Abladen in Neresheim war dann als krönender Abschluss auch nicht ohne.



# Fahrzeugbestand *aktuell*

## Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen



**Der Dampfdomkragen muss in drei Dimensionen angepasst werden.**

Foto: Dr. Walter Gekeler

### **Dampflokomotive 11**

(ME 3710/1913)

In Neresheim wurde die Rauchkammer hergestellt und weiter an der Komplettierung des Fahrwerks gearbeitet.

In Darmstadt wurde in drei weiteren Projektwochen am Kessel geschmiedet: Die Nietnähte wurden verstemmt, der Dampfdomkragen wurde hergestellt und eingepasst, Brückenanker und Dampfdom aufgearbeitet und diese Bauteile eingietet und verstemmt. Information: Beim Verstemmen wird mit einem Preßluftmeißel die Kante entlang der

Nietreihe eingequetscht und so die endgültige Dichtheit der Verbindung hergestellt. Eine Kräfte zehrende, einsame, Geduld erfordernde Arbeit, die Projektleiter Ingo Adam praktisch allein gestemmt hat!

### **Dampflokomotive 12 „Liesele“**

(ME 3711/1913)

Am Kessel der Lok 12 fand die abschließende Kesseldruckprüfung statt, einige Ventile wurden überarbeitet. Die Kesselhauptuntersuchung wurde am 27. April durch den Eisenbahnsachverständigen Rudolf Langeloth abgenommen. Die Maschine

war die ganze Saison ohne Ausfall im Einsatz.

### **Triebwagen T 33**

(Wismar 20233/1934, modernisiert Auwärter 1964)


Am Triebwagen T 33 wurde von Januar bis April durch den zuständigen Bereichsleiter Werner Kuhn die anstehende Hauptuntersuchung durchgeführt. Die Abnahme erfolgte durch unseren stellv. Eisenbahnbetriebsleiter und Eisenbahnsachverständigen Carsten Möckl am 20. April, ebenso wie für HMB 5 und D 4 (s. u.).

### **Triebwagen T 37 „Messias“**

(MAN 145169/1960)

Unter Leitung von Projektleiter Thomas Schmeißer wurde weiter an Rahmen und Karosserie entrostet, grundiert und lackiert. Er hat viele Einzelarbeiten erledigt: Lätewerk und Typhon eingebaut, Druckluftleitungen verlegt, Bremszylinder und Trittplattenventil aufgearbeitet und eingebaut, Verbindungsleitung der Dieseltanks aufgearbeitet, Dieseltank 2 zum Aufarbeiten ausgebaut, Steuerventil mit Halterung und Verbindungsleitungen aufgearbeitet, Kühler der Motoranlage 1 ausgebaut und verschiedene Luftleitungen angefertigt und lackiert.

Holzfensterrahmen und -zierleisten

**Gasthof  Metzgerei**

## **Zur Krone**

Original Härtsfelder Spezialitäten

Gut bürgerliche Küche

Gästezimmer, Sonnenterrasse

**Gerhard Zieglmüller**

Hauptstraße 13 · 73450 Neresheim

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

e-mail: [zieglmüller@neresheim-krone.de](mailto:zieglmüller@neresheim-krone.de)

homepage: [www.neresheim-krone.de](http://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](http://www.pizzeria-europa.eu)

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



wurden geschliffen und mit Bootslack lackiert, der Holzboden eingepasst. Für die Aufarbeitung der Fensterrahmen einiger Klappfenster waren neue Beschlagteile anzufertigen, und von einem Gummiprofilhersteller wurde extra ein Sonderprofil für die Fensterrahmen gefertigt (davon wird ja später noch mehr gebraucht). Eine Sonderanfertigung sind auch die neuen Lampenringe für die Stirnlampen, die ein Metalldruckbetrieb mit viel Liebe zur Sache gefertigt hat.



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

Die Hauptuntersuchung wurde abgeschlossen und abgenommen. Am 18. Mai wurde die Lokomotive von der Landeseisenbahnaufsicht besichtigt. Nun warten wir auf die Zulassung.

**Triebwagenanhänger TA 101**

(Herbrand 1901, modernisiert Auwärter 1955) Der Wagen ist betriebsfähig. Dieser und die anderen Wagen im Einsatz erhielten wagentechnische Untersuchungen und laufende Reparaturen (Lack, Trittbretter, Fenster. . .)

**Triebwagenanhänger TA 103**

(Herbrand 1901, modernisiert Auwärter 1955)

**Triebwagenanhänger TA 253 und TA 254**

(SIG 1892, 1889, modernisiert Auwärter 1963)

Am TA 253 wurden lose Lackreste entfernt, der Wagenkasten wurde an den freigelegten Stellen entrostet, grundiert und lackiert. Die Substanz des Beiwagens ist nun wieder für einige Jahre gesichert.

**T 33 nach erfolgreich abgenommener HU mit stolz geschwellter Brust.**  
Foto: Jürgen Ranger

**Personenwagen HMB 1 (ME 1896)**

An dem Wagen muss über den Winter eine Seitenwand erneuert werden – viel Schreinerarbeit, bis er wieder betriebsfähig ist.

**Personenwagen HMB 2 und 4**

(ME 1896, Modern. 1927, ME 1898)

**Personenwagen HMB 5**

(Herbrand 1909)  
Der Wagen hat eine Hauptuntersuchung erhalten und ist betriebsfähig.

**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 und Gw 155 sind betriebsfähig, Ow 301 ist abgestellt, Ow 303 erhält eine Hauptuntersuchung.

**Normalspur-Wagen 3**

(ME 1868)


Am weiteren Bestand (Pw 154, Gw 156, Rw 322, Rollböcke, Schneepflug, Arbeitsgeräte) gab es keine Veränderung. An Radlader, Mobilkran und Bagger wurden Reparaturen für die anstehenden Hauptuntersuchungen durchgeführt.



**Die Härtsfeldbahn**  
Aalen - Neresheim - Dillingen

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

Andreas M. Rantzsch



**Dieses Buch ist bei uns erhältlich!**

----- 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 und Unterschrift) .....

Von den Datenschutzhinweisen\* habe ich Kenntnis genommen und ich willige in die Datenverarbeitung ein (bitte ankreuzen).

\*Näheres siehe www.hmb-ev.de unter Downloads/Ausdruckbares oder in unseren Vereinsräumen.

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.

IBAN: D E \_ \_ | \_ \_ \_ \_ | \_ \_ \_ \_ | \_ \_ \_ \_ | \_ \_ \_ \_ | \_ \_ \_ \_ bei .....

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

## Termine rings ums Liesele

### Betriebstage

siehe das Faltblatt Fahrplan 2019

### 16. März Generalversammlung

Gasthaus „Zum Alten Bahnhof“

Neresheim

### 18. Mai

### Schnuppertag für aktive

### Mithelfer

Anmeldung an [reservierung@hmb-ev.de](mailto:reservierung@hmb-ev.de) erforderlich.

### 30. Mai

### Tag der offenen Lokschuppentür

Mit bewirtschaftetem Lokschuppen und Oldtimerbus-Rundfahrten

### 10. / 11. August

### Neresheimer

### Bahnhofshocketse

Bewirtschafteter Lokschuppen

Andenken- und Infostände, Oldtimer-Treffen, Oldtimerbus-Rundfahrten

### 8. September

### Tag des offenen Denkmals

Öffnung des Bahnhofs Dischingen,

große Modellbahnanlage, Oldtimer-Pendelbus ab Sägmühle.

### 19. Oktober

### Lichternacht

Mit Kneipenfest, Sambazug und Livemusik

### 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: 07326 / 5755

(während der Arbeitseinsätze)

#### 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

**Webseite:** <http://www.hmb-ev.de>

**Email:** [information@hmb-ev.de](mailto:information@hmb-ev.de)

### ● Mitarbeiter an diesem

### Härtsfeldbahn-Anzeiger

Dr. Walter Gekeler, Jürgen Ranger,

Gottfried Hiesinger, Eberhard Stützel

Beiträge sind herzlich willkommen!

Druck: BAIRLE Druck & Medien 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 der Kreissparkasse Aalen (BIC OASPDE6A).

Verwendungszweck: Spende. Für Spenden ab 25,- Euro zum Wiederaufbau der Strecke geben Sie bitte „Spende Baustein“ an. Sie erhalten 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 unseren 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 J., mindestens Schüler, Rentner,

Behinderte: 30,- Euro

Erwachsene: 40,- Euro

Familien, Firmen: 50,- Euro

Die Tagungshäuser®  
mehr.weniger.anders

*In klösterlicher Atmosphäre die schwäbische Gastfreundschaft genießen:*



### Tagungshaus im Kloster Neresheim mit Klostergaststätte

73450 Neresheim • Telefon 07326 96 44 2-0

[neresheim@tagungshaus.net](mailto:neresheim@tagungshaus.net) • [www.tagungshaus-neresheim.de](http://www.tagungshaus-neresheim.de)



In unserer Klostergaststätte erwarten Sie saisonale Spezialitäten, kreative Buffets sowie Kuchen und Eisvariationen.

Ab 10:00 Uhr durchgehend warme Küche.