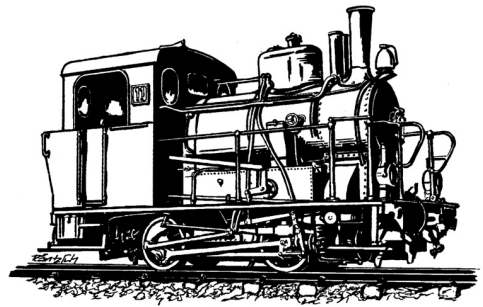


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2021



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

Der mühsame, steinige und stählerne Weg nach Katzenstein – ein Resümee

Hurra, die Neubaustrecke wird fertig! 120 Jahre nach der Eröffnung der Härtsfeldbahn und 20 Jahre nach Eröffnung des ersten Teilstücks der Härtsfeld-Museumsbahn wird am 1. und 2. Mai 2021 der zweite Teilabschnitt der Härtsfeld-Museumsbahn dem öffentlichen Betrieb übergeben.

Dem Baubeginn vor 14 Jahren vorgegangen waren umfangreiche Planungen bereits seit dem Jahr 2003. Im Vorfeld mussten mit vielen Behörden die Pläne durchgesehen, Bedenken ausgeräumt, Verhandlungen geführt, und schließlich Zustimmungen eingeholt werden. Das Planfeststellungsverfahren war eigentlich im März 2006 abgeschlossen. Danach musste auf Wunsch der Gemeinde Dischingen in einem weiteren Genehmigungsverfahren der Verlauf des Radweges geändert werden. Leider entstanden dadurch zwei zusätzliche Radwegübergänge.

Zuvor mussten zur Finanzierung der Fremdkosten (die übrigens ziemlich genau eingehalten wurden) von

ca. 600.000 € Fördermittel beantragt werden. Auch das ist eine hohe Kunst, soll das zum Erfolg führen. Die „Schreibtischtäter“ haben es bequemer, gehören aber genauso zur Leistung des Wiederaufbaus wie die Aktiven im Felde bei Wind und Wetter, Tag und Nacht. Tatsächlich wurde das Projekt zu ca. 2/3 aus Fördermitteln finanziert, zunächst mit EU-Mitteln aus dem Förderprogramm „Leader“, später aus Landes- und kommunalen ELR-Mitteln zur Förderung des ländlichen Raumes.

Die erforderliche Eigenleistung wurde aus Vereineseinnahmen und Spenden aufgebracht. Dazu wurde eine Gleisbausteinaktion aufgelegt. Für 25,- Euro je Meter Gleis kann noch der Wiederaufbau der Strecke gefördert werden. Dafür gibt es eine repräsentative Urkunde. Es kamen über 80.000 € zusammen! An dieser Stelle sei allen Spendern noch einmal herzlich gedankt!

Hier nun einige Meilen-, nein eigentlich Kilometersteine des Wiederaufbaus:

Die Teilstrecke zum Härtsfeldsee beginnt am jetzigen Gleisende an der Sägmühle bei km 3,00. Dort erfolgte der feierliche erste Spatenstich am 25. September 2007. Von hier bis zum Bf. Katzenstein sind es 2,65 km, da sind wir heute.

Unmittelbar nach Überquerung des Wegs zum Hochstatter Hof fährt die Bahn in den Landkreis Heidenheim ein. An dieser Stelle erlebte man auch gleich die ersten Überraschungen: der alte Bahndamm war nicht ganz da, wo ihn die alten Pläne und dementsprechend die Planfeststellung wähten, sondern die Gleisachse musste bis zu 1,5 m näher an den Hang verschoben werden. Am Fuße des Hanges waren umfangreiche Gräben und Wasserdurchlässe erforderlich.

Bis September 2008 war km 3,80 erreicht, kurz nach dem zweiten Radwegübergang. Nun sind bis Iggenhausen drei Rad- bzw. Feldwegübergänge erforderlich. Die Übergänge wurden jeweils mit schwererem Schienenprofil, Betonschwellen und Rillenschienen dauerhaft stabil eingebaut.

Der Bahnübergang bei km 4,10 vor Iggenhausen wurde im November 2010 zunächst provisorisch erstellt. Der idyllische Haltepunkt Iggenhausen bei km 4,30 wurde im September 2011 erreicht. Er wird wieder eingerichtet, denn er wird gebraucht: von hier bieten sich schöne Wandermöglichkeiten an. Die Bahnsteigkante ist bereits fundamentiert. Auch die hölzerne Wartehalle wird wiedererstanden. Das Fundament existiert noch, die Fachwerkteile sind eingelagert.

Nach Iggenhausen wechselt die Strecke in einem großen Bogen die Talseite. Die Stahlträgerbrücke über



Ersten Spatenstich 25. September 2007: gleich werden die Honoratioren aktiv

Foto: Gabi Stempel



Vom ruinierten Ausgangszustand ...
Foto: Gerald Stempel



... über Abbruch und Neuaufbau ...
Foto: Hannes Ortlieb



... bis zur fertigen neuen Brücke
Foto: Gerald Stempel

die Egau bei km 4,80 wurde in den Jahren 2011 und 2012 neu erstellt. Die Brückenlager durften nicht mehr in Naturstein ausgeführt sein, obwohl diese eigentlich noch sehr gut und kaum zu zerstören waren, sondern mussten in Beton neu aufgeführt werden. Die Brücke selbst wurde aus Stahl neu angefertigt. Sie musste um zwei seitliche Randwege breiter werden, denn es könnte ja auf den sieben Metern ein Zug zum Stehen kommen und Fahrgäste aussteigen müssen. Nun ja. Dieses Bauwerk hat nach den Stopf- und Richtarbeiten die zweithöchsten Kosten beim Wiederaufbau verursacht. Am 27. August 2012 war dann der große Tag: die neue Brücke wurde eingebaut! Die nachfolgenden Arbeiten, Brückenschwellen einpassen und Schienen verlegen, zogen sich noch bis August 2013 hin.

Danach ging es schnurstracks mit Blick auf den Härtsfeldsee dem Bahnhof Katzenstein zu. 2018 und 2019


wurden die Gleise weiter vorgestreckt. Bei km 5,10 war ein weiterer Bahnübergang für einen Feldweg erforderlich. Auf dem Gelände zwischen der L 2033 und dem Seedamm wurde das Planum für den Bf. Katzenstein etwa einen Meter höher als früher aufgeschüttet. Im März 2020 wurde die Einfahrtsweiche bei km 5,50 verlegt. Seither wurde trotz der Einschränkungen durch die Corona-Pandemie in Absprache mit den Behörden weitergearbeitet. Nach Verlegen zweier weiterer Weichen wurde mit dem letzten Gleisjoch schließlich die Lücke im Umfahrgleis am 19. Dezember 2020 geschlossen. Habe fertig, ein weiterer Kilometerstein! Der nun vorgeschriebene 60 m lange Mittelbahnsteig (länger und höher als früher) wurde erstellt, das Ausziehgleis Richtung Dischingen fertig gestellt, und ein Abstellgleis mit Verladerampe vorbereitet.

Die gemauerte Wartehalle, die früher hier stand, ist ebenfalls wiederer-

richtet worden, dank dem Einsatz enthusiastischer und fachlich kompetenter Härtsfeldbahnfreunde vom Stammtisch der Gaststätte „Zum alten Bahnhof“ in Neresheim! Richtfest war am 11. Juli 2020. Das Bahnhöfle ist nun eingedeckt, der Boden innen und außen geebnet und mit Splitt verfeinert, innen betoniert. Jetzt können die Honoratioren kommen, wenn zur Eröffnung der „Hauptbahnhof“ Katzenstein einladend geöffnet sein wird.

Der Bahnhof Katzenstein ist ein deutlich attraktiverer Endpunkt für unsere Museumsbahn, gibt es doch den Härtsfeldsee mit Bademöglichkeit und Einkehr, sowie einige schöne Ausflugsziele und Wandermöglichkeiten. Mögen nun möglichst viele Menschen Freude an der Museumsbahnfahrt, an der schönen Gegend und an dem attraktiven Fahrtziel haben, und der Betrieb problemlos und unfallfrei vonstatten gehen!

Walter Gekeler

Gasthof  **Metzgerei**

Zur Krone

Original Härtsfelder Spezialitäten

Gut bürgerliche Küche

Gästezimmer, Sonnenterrasse

Christiane König

Hauptstraße 13 • 73450 Neresheim

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

E-Mail: info@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

außer Mittwoch ab 17 Uhr

sonntags auch ab 11 bis 14 Uhr

Mittwoch Ruhetag

Knalleffekt zu Silvester 1900

Frau Marion Zeisel schrieb uns an auf der Suche nach einem Bild vom Bau der Härtsfeldbahn, weil ihr Urgroßvater damals beim Bau der Härtsfeldbahn beschäftigt war.

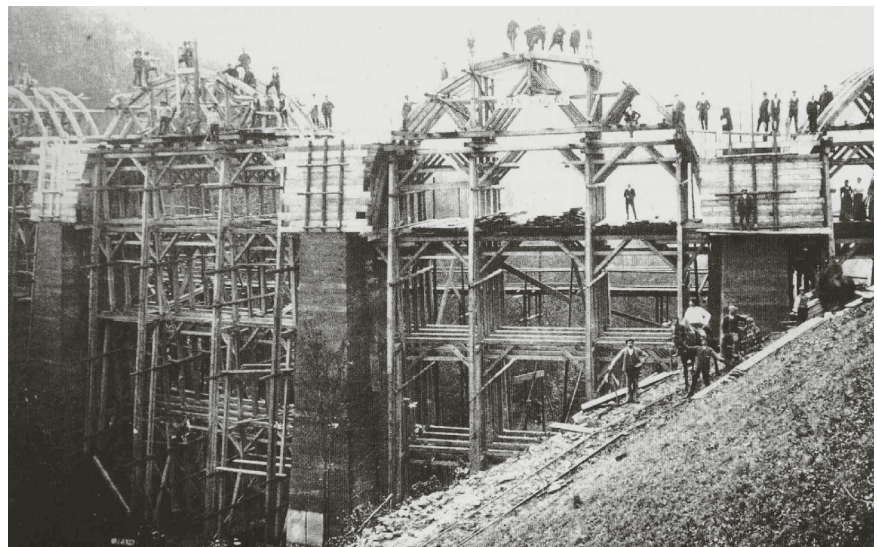
Frau Zeisel schreibt:

„Ich bin gespannt, ob ja tatsächlich irgendwo mein Urgroßvater mit abgebildet ist. Er war der Sprengmeister und hieß Georg Ognibeni, geboren 1860 in Borgo/Levico (Südtirol). Nachdem er 1881 Levico in Italien verließ und sich als Saisonarbeiter/Sprengmeister in Österreich und Deutschland Arbeit suchte, kam Georg schließlich 1900 nach Unterkochen, wo er dann meine Urgroßmutter Maria Magdalena Friedel kennenlernte und heiratete. Sie bekamen zusammen 5 Kinder – eines davon mein Opa mit gleichem Namen Georg.“

Mir ist eine Anekdote bekannt, die meine Mutter mir erzählte, und die sie wiederum von ihrem Vater erzählt bekommen hatte. (Sie kannte ihren Opa aber leider auch nicht mehr – sie wurde 1945 geboren, und er verstarb weit vorher, vermutlich 1928).

Man erzählte sich jedenfalls in der Familie, dass Georg in einer Silvesternacht (wohl die 1900/1901) eine Sprengladung „oben“ zeitlich so legte, dass er dann „ganz gechillt“ in eine Wirtschaft (Läuterhäusle?) hinunterspazieren konnte und dort einkehrte, wo man dann Schlag Zwölf die Detonation hörte – hat sich einen kleinen Scherz erlaubt, der Uropa... und niemand wusste, wer das war. Wenn ich mir die Geschichte so für mich bildlich vorstelle, kann ich fast sehen, wie sich der Uropa wohl ins Fäustchen gelacht haben muss.

Übrigens existiert ein Einbürgerungs-Antrag von 1921, den er für sich, seine Ehefrau und seine 5 Kinder beim „Oberamt Aalen, Württ. Regierung des Jagstkreises Ellwangen“ stellte und genehmigt bekam.



Der Viadukt im Bau 1901: Herr Ognibeni ist nicht zweifelsfrei auszumachen. Im Härtsfeldbahn Museum im Bahnhof Neresheim hängt das Original in sehr großem Format: da kann man vielleicht besser einzelne Menschen erkennen. Foto: Archiv HMB

„Ja, jetzt „im fortgeschrittenen Alter Ü 50“ kam ich auf die Idee, mal nachzuforschen -schließlich habe ich ja irgendwie letztlich der Härtsfeldbahn zu verdanken, dass es mich überhaupt gibt ;-). Ich muss unbedingt mal das Museum besuchen! Liegen dort die Bücher aus, die es dazu gibt?“

Schöne Grüße *Marion Zeisel*

Die Geschichte vom Sprengmeister Georg Ognibeni steht für viele ähnliche Geschichten von italienischen Gastarbeitern. Gerade die Kenntnisse als Sprengmeister, erworben bei Tunnelbauprojekten der Vorjahre in den Alpen, waren bei vielen Projekten in Deutschland begehrt. Und außer Ognibenis sind doch auch sonst einige der Italienischen Arbeitskräfte hierzulande seßhaft geworden und längst integriert.



Auf dem Familienbild (um 1924), das Frau Zeisel uns freundlicherweise zur Verfügung gestellt und die Veröffentlichung genehmigt hat, ist der Urgroßvater Georg Ognibeni mit Frau und Kindern klar zu erkennen.

Foto: Archiv Fam. Zeisel

Die Tagungshäuser®
mehr · weniger · anders

In klösterlicher Atmosphäre die schwäbische Gastfreundschaft genießen:

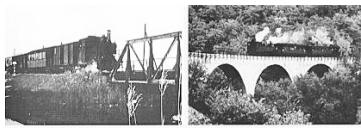


Tagungshaus im Kloster Neresheim
mit *Klostergaststätte*

73450 Neresheim • Telefon 07326 96 44 2-0
neresheim@tagungshaus.net • www.tagungshaus-neresheim.de




In unserer Klostergaststätte erwarten Sie saisonale Spezialitäten, kreative Buffets sowie Kuchen und Eisvariationen.
Ab 10:00 Uhr durchgehend warme Küche.



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!

Mit dem „Korea“ zum Kalkwerk

Der Autor dieses Berichtes, Dietmar Schweizer, wurde 1953 geboren und wohnte vom 01.08.1958 bis 31.10.1963 im Neresheimer Bahnhof. Sein Vater war in dieser Zeit Bahnverwalter (Betriebsleiter) der Härtsfeldbahn. Er schrieb uns seine Beobachtungen aus dem Betriebsalltag aus der Erinnerung auf. Und das liest sich sehr authentisch:

„Ein ganz besonderes Erlebnis, neben vielen anderen, war die Fahrt mit dem T 32 („Korea“) von Neresheim zum Kalkwerk (Härtsfeldwerke Neresheim), um dort zu rangieren, hauptsächlich jedoch, um einen Normalspur-Kokswagen (Gattung Omm) auf Rollböcken am Kohlenlager des Kesselhauses zur Entladung bereitzustellen.

Zum Zeitpunkt meiner Mitfahrten wurde der T 32 nur von einem ganz kleinen Kreis von Triebwagenführern der Härtsfeldbahn gefahren. Vermutlich war es das mechanische Getriebe des Triebwagens mit seinem Ensemble aus Kupplungs-, Schalt- und Gashebel (zusätzlich zum Führerbremssventil) auf dem Führerstand, welches die älteren Lokführer, die zumeist auch als Dampflokomotivführer im Einsatz waren, davon abhielt, den Wismarer Triebwagen zu fahren.

Mein Lieblingstriebwagenführer, der mir auch in sehr frühen Jahren das Fahren mit den Fuchs-Triebwagen beibrachte, war Xaver G. Er, Albert H. jun. und später Martin E., genannt Märte, fuhren den Korea. Es waren wahre Könnner am Führerstand des T 32. Die durchgewetzte Ärmelunterseite links an der Uniformjacke zeugte vom ständigen Drücken der Sifa auf dem Kupplungshebel. Ganz rechts war der Gashebel und in der Mitte der Kurbelhebel für den zu wählenden Gang.

Der Kokswagen für das Kalkwerk wurde ausschließlich im Übergangsbahnhof Aalen Gbf von der Deutschen Bundesbahn übernommen, da die Kohle aus dem Norden kam (Ruhrgebiet). Von Aalen Gbf bis Neresheim wurde der Omm mit dem Güterzug 304 befördert. Von Neresheim bis zur Betriebsstelle Härtsfeldwerke beförderte der Zug 304, der von Neresheim bis Dillingen (Donau) nunmehr als Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) unterwegs war, den Kohlewagen weiter.

Um die Fahrplanzeiten einzuhalten und gleichzeitig auch die fahrplanmäßige Kreuzung in Katzenstein mit dem von Dillingen (Donau) nach Neresheim verkehrenden GmP 355 planmäßig durchführen zu können,



Der T 32, gekuppelt über den Gw 118, schiebt den mit Koks beladenen Wagen die steile Rampe hinauf.

Foto: Dr. Kurt Seidel/Archiv HMB

stellte der GmP 304 den Güterwagen nicht an der Verwendungsstelle im Gleis 4 des Kalkwerkes ab, sondern über die Weiche 2 auf Gleis 2 der Betriebsstelle und zwar an der Rollbockdeichsel des schmalspurigen Güterwagens Gw 118, der immer in Gleis 2 abgestellt war. Der Gw 118 war als Bremswagen im Einsatz.

Nach der Zuglaufmeldung des Zugführers von GmP 304 aus der Fernsprechbude der Betriebsstelle Härtsfeldwerke beim Zugleiter in Neresheim, setzte sich der T 32 dort als Leertriebwagen in Bewegung. Er war kurz nach 9 Uhr von Aalen Pbf als P 6 angekommen. Der Triebwagenführer war meistens im Einmanndienst, d.h. ohne Zugbegleiter, unterwegs.

Im Kalkwerk angekommen, fuhren wir über die Einfahrtweiche 1 direkt in das Gleis 2 auf den Gw 118 und den per Rollbockdeichsel angehängten Kokswagen auf Rollböcken. Die Weiche 1 musste wieder auf den geraden Strang zurückgestellt werden, da ja der aus Dillingen (Donau) kommende GmP 355 die Härtsfeldwerke während des Rangiervorgangs des T 32 passierte.

Mit den beiden Güterwagen (Gw 118 am T 32, Omm an der Rollbockdeichsel des Gw 118) im Schlepp, fuhren wir von Gleis 2 auf den Gleisstumpf (Gleis 2b) vor dem Härtsfeldwerke-Verwaltungsgebäude mit Wohnhaus. Von dort aus schob der T 32 mit seinen 170 PS die beiden Wagen auf dem zum Privatgleisanschluss des Kalkwerkes gehörenden Gleis 4 steil bergan (34,5 Promille Steigung) bis zum Kohlenlager am Abschluss

dieses Gleises. Wie weiter oben schon erwähnt, waren die Triebwagenführer des T 32 „Meister ihres Fachs“. Bis auf wenige Ausnahmen klappte die Bedienung fast immer beim ersten Mal. Nur in absoluten Ausnahmefällen (nasse, schmierige Schienen) musste ein zweites Mal Anlauf genommen werden. Das Sandfallrohr durfte nicht verstopft sein und genügend Sand im Sandkasten musste ebenfalls verfügbar sein.

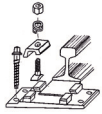
Am Kohlenlager angekommen, wurde zuerst beim Gw 118 die Bremse im Bremserhäuschen per Handbremskurbel angezogen, dann der T 32 abgehängt und wenige Meter vorgefahren. Dort war nämlich die Betriebskantine des Kalkwerkes. Auch am T 32 wurde die Handbremse mit dem Handrad arretiert.

Wir hatten uns wirklich eine Belohnung verdient. Es gab ein Vesper, bestehend aus warmen Saitenwürstchen, jeweils mit einer Scheibe Brot, dazu für mich eine Bluna, spendiert von Xaver G.

Nach dem Kantinenbesuch ging es wieder als Leertriebwagen zurück nach Neresheim, nachdem zwischenzeitlich dort der Zug 355 aus Dillingen (Donau) auch angekommen war.“

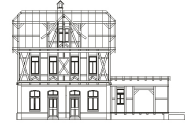
Dietmar Schweizer

*: Der Grund für den Spitznamen des Triebwagens ist nicht überliefert. Möglicherweise hat er mit seinem etwas abgerockten Zustand und dem damals beendeten Korea-Krieg zu tun.



Infrastruktur aktuell

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Die Webseite unseres Vereins, seit Jahrzehnten getreulich von Gerald Stempel gehostet, erstellt und betrieben, ist neu gestaltet, modernisiert und aktualisiert worden. Erstellt haben die neue Seite unser Mitglied Gerhard Schneider (IT-Profi) und seine Frau Claudia (Designerin), und im Team (Gerald Stempel, Hannes Ortlieb, Jürgen Ranger und Walter Gekeler) haben wir nun die Inhalte zusammengetragen. Seit 1. August 2020 ist die Seite freigeschaltet. Unter derselben Adresse www.hmb-ev.de wie bisher können Sie das Ergebnis sehen. Wir sind gespannt auf Ihre Kritik und Verbesserungsvorschläge – denn wir maßten uns nicht an, sofort vollständig und perfekt zu sein. Schreiben Sie uns dazu, am besten per E-Mail.

Um immer aktuell informiert zu werden, können Sie auf der Webseite unseren Newsletter bestellen.

Eisenbahnbetriebsleiter Volker Feldheim gestorben

Unser langjähriger Eisenbahnbetriebsleiter Volker Feldheim ist nach kurzer schwerer Krankheit am 28.12.2019 im Alter von 72 Jahren verstorben. Volker Feldheim wurde im Juni 2001 zunächst als stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter bestellt, später übernahm er die Funktion des Eisenbahnbetriebsleiters für unser Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen. Im Lauf der Jahre war uns Volker Feldheim ein kompetenter und sachkundiger Partner und Freund. Bei Vereinsausflügen und der Jahresabschlussfeier war er sehr gerne unser Gast. Sein überraschender Tod hat uns tief betroffen. Sein Denkmal steht in unseren Herzen!

Neue Eisenbahnbetriebsleitung

Nach dem plötzlichen Tod von Volker Feldheim hat sich sein Stellvertreter, Dipl.- Ing. (FH) Carsten Möckl dankenswerterweise bereit erklärt, die Funktion des Eisenbahnbetriebsleiters zu übernehmen. Mit Dipl.- Ing. (FH) Dietmar Litterscheid konnten wir einen sehr kompetenten Stellvertreter des EBL gewinnen. Mit diesen Eisenbahnbetriebsleitern sind wir sehr gut aufgestellt. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit.

Arbeiten an der Strecke

Neubaustrecke:

Der Neubau der Strecke zum Bahnhof Katzenstein hat im Frühjahr 2020 die Ufer des Härtsfeldsees erreicht.

Im Herbst und Winter 2019/2020 wurde das Planum im Bahnhof Katzenstein vorbereitet. Dazu waren über 4.500 t grober Aushub, Schotter und Kalk-Frostschutz-Tragschicht notwendig, liegt doch das Niveau ca. einen Meter höher als früher. Ein Bahnübergang wurde eingebaut. Der Katzenbach wurde durch einen Rohrdurchlass überbrückt. Darüber führt nun das Ausziehgleis in Richtung Dischingen, das zeigt, wo es künftig noch langgehen soll.

Die Bahnsteigbefestigungen wurden aus angespitzten, eingerammten Schienenstücken und Betonfertigteilen hergestellt – das ist wegen der notwendigen Maschinen durch eine Fremdfirma kostenpflichtig unterstützt worden.

Das Bahnhofsgebäude Katzenstein wurde von einer Gruppe begeisterter und gleichzeitig fachlich bewandelter und finanziell großzügiger Enthusiasten neu aufgebaut! Eingedeckt ist es, es muss noch verputzt werden. Vielen herzlichen Dank diesen Spendern, die hier nicht im Einzelnen genannt werden wollen.

Im Herbst 2020 wurde die Gleisanlage des Bahnhofs Katzenstein erstellt. Alle drei Weichen sind nun verlegt. Der Lückenschluss im Umfahrgleis war dann am 19. Dezember 2020 geschafft! Zum Redaktionsschluss dieser Z. fehlte nur noch ein Gleisjoch am Abstellgleis an der Rampe.

Der Bahnübergang vor Iggenhausen ist fertig gestellt, die Wegdecke ist für Radfahrer sicher und für uns bleiben die Rillenschienen sauber. Am Haltepunkt Iggenhausen ist der Bau des



9. August 2020: der Wellrohrdurchlass wird eingekrant

Foto: Werner Kuhn

Bahnsteigs begonnen. Die Schutzhütte wird auf dem noch vorhandenen Fundament wieder errichtet, die Fachwerkteile dafür sind schon lange vorhanden und eingelagert.

Der von einem schweren Gewitter am 14. Juni beschädigte Abschnitt wurde mit Hochdruck wieder hergerichtet, so dass am 11. Juli eine Bauzugfahrt zum Richtfest des Katzensteiner Bahnhöfles stattfinden konnte.

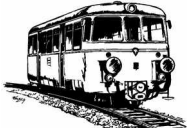
Bestandsstrecke:

Jeden Winter und Frühjahr müssen Bäume und Büsche am Gleis zurückgeschnitten werden, Aufwuchs im Gleis muss beseitigt werden. Im Bahnhof Neresheim waren Spurkorrekturen an Gleis 3a ab Weiche 8 Richtung Lokschuppen incl. der großen Arbeitsgrube erforderlich. Gleis 2a vor der Lokremise wurde nachgeschottert, ausgerichtet und gestopft. An Weiche 2, 3 und 7 wurden Spurkorrekturen durchgeführt. Weiche 1 bis 5 wurden partiell nachgestopft, ebenso das Gleis im Bereich Klosteracker, Härtsfeldwerke und Bf. Sägmühle. An der Egaubrücke 1 wurden Brückenträger abgedampft, entrostet, grundiert und gestrichen. Im Bahnhof Sägmühle wurden die Stellschwellen und weitere Schwellen an Weiche 2 erneuert.



Bf. Katzenstein, Oktober 2020: Auf diesem Bild sieht man gleich zwei Bautrupps mit dem gehörigen Abstand an der Arbeit: die Dachdecker und die Gleisbauer.

Foto: Gerald Stempel



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11 (ME 3710/1913)

In Neresheim wurden weitere Teile für Fahrwerk, Steuerung und Kessel hergestellt. Die Wasserstandsanzeiger und Prüfhähne wurden endgültig fertiggestellt. Die Rauchkammer liegt schon länger fertig genietet und vorbereitet parat. Nun wurde die Rauchkammertür von einem Fachbetrieb geformt. Die Scharniere und der Zentralverschluss wurden aufbereitet und angebracht.

In Darmstadt wurde am Kessel weiter gearbeitet: coronabedingt nicht in Projektwochen, sondern ohne Kontakt mit Anderen hat der Projektleiter Ingo Adam einsam und allein viele Niete und Kantenstöße dichtgestemmt.

Als nächster großer Teilschritt steht die Herstellung der Feuerbüchse an.



T 33 auf der Rückfahrt nach Neresheim am 4. Oktober 2020

Foto: Dr. Walter Gekeler

Mangels Marktkapazitäten soll diese in Eigenleistung entstehen. Dazu wird eine Matritze aus Stahl benötigt, über die glühende Bleche von immerhin 12 mm Stärke in Form gekümpelt werden. Dazu wurden die Schablonen zur Formgebung konstruiert. Aus dem etwa 100 mm dicken Rohling muss durch Schleifen und Fräsen die Negativform herausgearbeitet werden. Beachten Sie bitte auch unseren Spendenaufruf dazu!

Dampflokomotive 12 „Liesele“ (ME 3711/1913)

An Lok 12 wurde im Winter 2019/20 die Lichtmaschine instandgesetzt. Die Wasserstandsanzeiger wurden überarbeitet. Der Aschkasten musste repariert werden, die Aschkastklappe wurde neu angefertigt. Am 4. April 2020 wurde die Kesselhauptuntersuchung abgenommen. Mit einer Probefahrt am 20. Juni und dem ersten Betriebstag am 5. Juli begann eine kurze, aber un- und ausfallfreie Betriebsaison.

Nach letzten Fahrten zum Saisonabschluss im Oktober ist der Kessel ausgewaschen und die Lok winterfest abgestellt worden.

Triebwagen T 33 (Wismar 20233/1934, modernisiert Auwärter 1964)

Eisern stand und fest der getreue Triebwagen die ganze Saison im Einsatz

und hat bis in den November hinein alle Regel- und zahlreiche Sonderzug-einsätze zuverlässig absolviert.

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

Wie vorgesehen ist T 37 z. Zt. im Freien aufgebockt unter einer Plane abgestellt. Die Drehgestelle wurden ausgebaut und zerlegt, um sie aufarbeiten zu können.

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

Die amtliche Zulassung auf deutschen Gleisen wird nach derzeitigem Planungsstand Anfang 2021 erteilt.

Triebwagenanhänger TA 101 (Herbrand 1901, modernisiert Auwärter 1955)

Über den Winter 2020/21 wird der Wagenkasten hergerichtet: entrostet, geschliffen, gespachtelt und neu lackiert, damit er bei der Saisonöffnung in neuem Glanz erstrahlt. Zudem wird vorzeitig eine Hauptuntersuchung durchgeführt.

Triebwagenanhänger TA 103 (Herbrand 1901, modernisiert Auwärter 1955)

nicht betriebsfähig abgestellt

Triebwagenanhänger TA 253 und TA 254

(SIG 1892, 1889; modernisiert
Auwärter 1954)

Am Beiwagen TA 254 wurden alle

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.

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsdrucke | <input checked="" type="checkbox"/> Digitaldruck |
| <input checked="" type="checkbox"/> Prospekte/Kataloge | <input checked="" type="checkbox"/> Druckveredelung |
| <input checked="" type="checkbox"/> Industriedrucke | <input checked="" type="checkbox"/> Werbetechnik |
| <input checked="" type="checkbox"/> Mailingaktionen | <input checked="" type="checkbox"/> Online-Medien |

BAIRLE
DRUCK · WERBUNG · MEDIEN



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

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

Fenster ausgebaut. Die Oberlichtschiebefenster werden von der Herstellerfirma in Wuppertal aufgearbeitet. Der bei der Inselbahn Langeoog verschlossene rechte Einstieg wurde freigelegt. Inzwischen konnten geeignete Falldüren für die zweiten Zustiege in gebrauchtem Zustand aus einer Verschrottung gerettet und nach Neresheim gebracht werden. Sie müssen noch in der Größe angepasst und überarbeitet werden, dann sind sie zum Einbau bereit. Verrostete Bleche im Bereich der Fenster wurden ausgeschnitten und neue eingeschweißt. Die linke Seite wurde komplett entrostet, gespachtelt, grundiert und vorlackiert.

Personenwagen HMB 1

(ME 1896)

Der Wagen ist im Einsatz.

Personenwagen HMB 2 und 4

(ME 1896, Modern. 1927; ME 1898)

abgestellt

Personenwagen HMB 5

(Herbrand 1909)

Der Wagen ist im Einsatz. Über den Winter werden die Fenster neu lackiert.

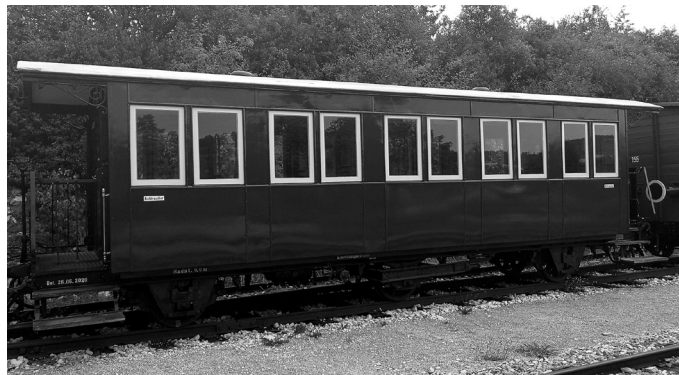
Personenwagen HMB 7

(SIG 1888)

Der Personenwagen hat eine Hauptuntersuchung erhalten. Hölzerne Dachkanten und Dachrinnen wurden teilweise erneuert. Alle Fenster wurden ausgebaut, geschliffen und komplett neu lackiert. Am hölzernen Wagenkastengestell wurden einige Holzleisten im Bereich der Fenster erneuert. Die dazu abgenommenen Deckbleche wurden grundiert und wieder eingesetzt. Der Wagenkasten wurde wo notwendig entrostet, grundiert, und komplett neu lackiert. Die Plattformgeländer wurden ebenfalls entrostet und neu lackiert, eine Fisselarbeit, die

Neresheim,
2. August 2020:
Der Personenwagen HMB 7
erstrahlt nach
seiner HU in
frischem Glanz

Foto:
Ingo Adam



extra Erwähnung verdient. Der Rahmen wurde untersucht, abgeschmiert und eine Bremsuntersuchung Br 3 durchgeführt. Durch die Corona-bedingten Einschränkungen zogen sich die Arbeiten länger hin als eigentlich gedacht. Die Hauptuntersuchung wurde am 26. Juni 2020 von unserem Eisenbahnbetriebsleiter Carsten Möckl abgenommen. Der Wagen wurde dann nach der technischen Abnahme auch äußerlich fertig gestellt. Zum Schluss wurde die Wetter- und UV- beständige Schlusslackierung und die Beschriftung aufgebracht.

Gedeckter Güterwagen Gw 153

(derzeit in Hauptuntersuchung),

Pufferwagen Gw 155, offene

Güterwagen Ow 301 und 303

(Kelsterbach 1901) im Einsatz

Hauptuntersuchung im Frühjahr 2020.

Rollböcke 2 und 5

(ME 1897)

Hauptuntersuchung im Frühjahr 2020.

Rungenwagen Rw 322

(Herbrand 1899)

Der einzige original erhaltene Güterwagen der Härtsfeldbahn ist von den Gleisen gehoben und ausgeacht worden. Rahmen und Achsen wurden bei Firma Eisenbarth in Neres-

heim sandgestrahlt, grundiert und lackiert. Danke an Herrn Grundler für die Hilfe beim Transport! Die Achsen wurden untersucht: sie sind in Ordnung. Im August wurde der Wagen wieder eingeachst. Bremsenteile wurden lackiert und teilweise schon wieder eingebaut, die Zug- und Stoßeinrichtung montiert.

Die Abnahmen der Hauptuntersuchungen erfolgten am 26. April durch unseren Eisenbahnbetriebsleiter und Sachverständigen Carsten Möckl. Alle anderen Wagen im Einsatz erhielten wagentechnische Untersuchungen und laufende Reparaturen.

Am weiteren Bestand (Pw 154, Gw 156, Rollböcke 6, 8 und 24; Schneepflug, Normalspur-Wagen 3) gab es keine Veränderung.

Arbeitsfahrzeuge und Geräte:

Rollwagen Ua 9801 (Chur 1915) und Arbeitswagen Xw 209 (Fuchs 1950 / SSB 1969), Schotterwagen Ommt 184 (Talbot 1952), Handhebeldraisine, Radlader, Bagger, Kran, drei Gleis-Stopfmaschinen, Gleishebe- und Richtmaschine; VW-Transporter, Mercedes-Kleinlaster. An den Arbeitsgeräten und -Maschinen werden ständig Reparaturen durchgeführt, um die Einsatzfähigkeit zu gewährleisten.

----- Bitte hier abtrennen! -----

Ich trete hiermit dem Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Neresheim, ab 20.....als Mitglied mit einem Jahresmitgliedsbeitrag von Euro bei.

Name, Adresse:

E-Mail: 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 2021

Betriebstage siehe www.hmb-ev.de/fahrplan oder **Faltblatt – Fahrplan 2021**

1. und 2. Mai

Saisonbeginn mit Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke

13. Mai

Tag der offenen Lokschiuppentür

Mit bewirtschaftetem Lokschiuppen und Oldtimerbus-Rundfahrten

7./ 8. August

Neresheimer Bahnhofshocketse bewirtschafteter Lokschiuppen, Andenken- und Infostände, Oldtimer-Treffen, Oldtimerbus-Rundfahrten

12. September

Tag des offenen Denkmals

Öffnung des Bahnhofs Dischingen

große Modellbahnanlage
Oldtimerbus-Anschluss

27. November

Jahresabschlussfeier im Landgasthof „Läuterhäusle“ in Aalen-Unterkochen

5. Dezember

Nikolausfahrten

Fahrkarten nur im Vorverkauf

• **Adressen**

Härtsfeld-Museumsbahn e. V.

Vereinssitz, Betriebsgelände:

Dischinger Straße 11, 73450 Neresheim
Tel./Fax: 07326 / 5755
(nur an Betriebstagen)

Geschäftsstelle:

Postfach 9126, 73416 Aalen

1. Vorsitzender Werner Kuhn

Tilsiter Straße 35, 73432 Aalen
Tel./Fax: 07361 / 87587
Mobil: 01 72 / 9 11 71 93

2. Vorsitzender Thomas Schmeißer

Hülenstraße 2, 89567 Sontheim
Tel.: 07325 / 8899

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

E-Mail: information@hmb-ev.de

• **Mitarbeiter an diesem Härtsfeldbahn-Anzeiger**

Dr. Walter Gekeler, Satzwerk
Mediengestaltung Gabi Gerhardt
Beiträge sind herzlich willkommen!
Druck: BAIRLE Druck & Medien GmbH,
Dischingen

• **Finanzielle Unterstützung**

Erhaltung und Betrieb der historischen Fahrzeuge und der Museumsstrecke verursachen hohe Kosten und sind nur mit Hilfe von Spenden möglich. Wir würden uns freuen, auch Sie als Unterstützer zu gewinnen, durch Spende oder Mitgliedschaft!

Die bekannte Gleisbausteinaktion läuft noch bis Mitte 2021. Dann steht als aktuelles Großprojekt der Abschluss der Kesselbauarbeiten an Lok 11 im Vordergrund. Die Feuerbüchse und der Überhitzer müssen noch angefertigt und eingebaut werden. Danach folgen Rauchkammer und Armaturen, bevor der Kessel auf das Fahrwerk aufgesetzt werden kann: die sogenannte „Hochzeit“. Das dauert aber noch einige Zeit.

Bitte überweisen Sie auf unser Konto bei der Kreissparkasse Aalen. Für Spenden über 50,- € erhalten Sie eine Spendenbescheinigung. Bitte geben sie als Verwendungszweck „Spende für Lok 11“ (oder einen anderen Zweck) an.

• **Vereinskonto**

IBAN DE08 6145 0050 0110 0153 01
bei Kreissparkasse Aalen,
BIC OASPDE6A

• **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 Bahnhofs Gelände in Neresheim

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

• **Pandemievorbehalt**

Bitte informieren Sie sich auf www.hmb-ev.de, ob Veranstaltungen wie geplant stattfinden.

Finanzielle Unterstützung:

Lok 11

soll wieder fahren!



Der Kessel fehlt noch.
Dafür bitten wir um Ihre Spende!

Unser Personal
gibt gerne zum Projekt Auskunft.

Spendenkonto:
DE08 6145 0050 0110 0153 01

Oldtimer-Bus-Rundfahrten

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

13. Mai: Tag der offenen Lokschiuppentür
7./8. August: Neresheimer Bahnhofshocketse
12. 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