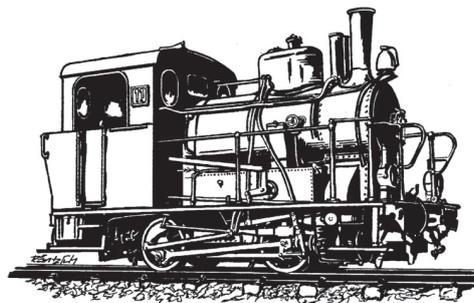


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2022



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

Es ist erreicht! Katzenstein: Die neue Endstation der Härtsfeld-Museumsbahn

Seit 1. August 2021 fährt die Härtsfeld-Museumsbahn nun zum neuen Endbahnhof am Härtsfeldsee. Wegen Liefer- und Personalengpässen, coronabedingten Einschränkungen und kurzfristigen Nachforderungen musste der ursprünglich für Ende April 2021 vorgesehene Eröffnungstermin mehrfach verschoben werden. Nun wurde die Strecke ohne große Feier in Betrieb genommen, ein stolzer Tag, eine erhebendes Gefühl für alle Beteiligten, auch ohne Honoratioren. Die festliche Eröffnungsfeier soll nun zusammen mit dem Tourismusverband „Gastliches Härtsfeld“ Ende April 2022 erfolgen. Dies und der geplante Saisonauftakt zum 1. Mai 2022 stehen natürlich unter Pandemievorbehalt.

Hauptbahnhof für einen Tag

Am 1. August 2021 zierte ein Zusatzschild „Hauptbahnhof“ das kleine Bahnhofsgebäude.

Das gab es schon einmal, und zwar am 21. September 1956. Damals konnte man nicht nur das 50-jährige Jubiläum des bayerischen Streckenteils feiern, sondern es galt, die moder-



Der festlich geschmückte „Hauptbahnhof Katzenstein“ am 21. September 1956

Foto: Archiv Härtsfeld-Museumsbahn

nierte Härtsfeldbahn einzuweihen. Groß war die Freude auf dem ganzen Härtsfeld, als sich Landtagsabgeordnete und Regierungsmitglieder aus Baden-Württemberg und Bayern sowie der ehemalige Ministerpräsident Baden-Württembergs, Reinhold Maier, zu einer feierlichen Fahrt mit der Härtsfeldbahn einfanden. Neben einer Besichtigung des Neresheimer Klosters und einem Festessen in Wittislingen gab es in Katzenstein ein Vesper.

Dazu wurde das Katzensteiner Bahnhöfle kräftig herausgeputzt: Tänn-

chen schmückten den Bahnhof, Trachtenmädchen die Gesellschaft, und der Musikverein Dischingen spielte auf. Das wurde 65 Jahre später wieder aufgegriffen.

Vom Haltepunkt zum Zielbahnhof

Was früher ein eher unbedeutender Zwischenhalt auf der 55,5 km langen Härtsfeldbahn war, ist nun die Endstation der 5,6 km langen Härtsfeld-Museumsbahn.

Als die Härtsfeldbahn im Jahr 1901 gebaut wurde, entstand mitten in den Wiesen bei Strecken-Kilometer 33,610 ein einfacher Haltepunkt mit einer offenen hölzernen Schirmhalle und einem kurzen Bahnsteig. Die Station liegt an einer Stelle, an der das Flüsschen Egau von seiner bisherigen südöstlichen Richtung um beinahe 90 Grad nach Südwesten abknickt. Ab 1972 wurde hier der Härtsfeldsee aufgestaut, der den Talkessel bis auf das Bahnhofsgebiet ausfüllt und ein beliebtes Ausflugsziel ist.

Der namensgebende Ort Katzenstein mit seiner weithin sichtbaren und bekannten urigen Stauferburg liegt



Der wieder aufgebaute Bahnhof fast genau 65 Jahre später Foto: Dr. Walter Gekeler



Der Dampfzug der Härtsfeld-Museumsbahn vor der Kulisse der Burg Katzenstein
Foto: Jürgen Ranger

etwa zwei Kilometer entfernt – und deutlich oberhalb der Bahn, daher der Abstand. Vom Dorf Katzenstein aus erreichte man den Haltepunkt auf einem Trampelpfad, der entlang des Katzensteiner Bachs verlief. Heute ist dieser Weg als gemütlicher Wanderweg vom Härtsfeldsee zur Burg ausgebaut. Auch die Bewohner der nordöstlich liegenden Dörfer Frickingen, Dunstelingen, Eglingen und Osterhofen erhielten hier ihren Bahnanschluss.

Nun ja, manchmal etwas unzuverlässig. Der Schusterjunge von Katzenstein hatte die Briefe zum Bahnhof zu bringen und im Gepäck/Postwagen aufzugeben. Es ist überliefert, dass einmal, als nur ein einziges Poststück aufzugeben war, der Lokführer dem Jungen beschied „Wäga oim Brief halt i net!“ und ohne Passagierein- oder ausstieg und ohne Halt weiterfuhr.

Die ursprünglich hier stehende, hölzerne Wartehalle hielt im Frühjahr 1917 einem starken Sturm nicht stand. Sie wurde damals einfach weggeblasen. Die Bahnverwaltung zögerte jedoch nicht lange und ließ auf dem Fundament eine stabil gemauerte „Schutzhütte“ errichten. Offensichtlich hatte die Menschlichkeit gesiegt und es war wichtig, hier den Fahrgästen Schutz vor den Unbilden des Wetters zu bieten.

Zu einem richtigen Bahnhof wurde der Haltepunkt erst nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung und der Ansied-

lung von Gewerbebetrieben wuchs auch die Bedeutung der kleinen Unterwegsstation. Nach der Währungsreform im Juni 1948 erhielt sie ein Umfahrgleis und ein Abstellgleis mit einer Verladerrampe. Nun konnten nicht nur Güterwagen ent- oder beladen werden, durch die Verlagerung von Zugkreuzungen von Neresheim nach Katzenstein ließ sich auch der Fahrplan verbessern.

Mit dem Abbau der Härtsfeldbahn nach deren Einstellung Ende 1972 wichen die Gleisanlagen und das kleine, liebenswürdige Gebäude einem Parkplatz.

Der Bahnhof wurde in den letzten Jahren wieder aufgebaut – im Prinzip wie einst, aber den heutigen Anforderungen und Vorschriften entsprechend. Den Härtsfeld-Museumsbahnen war es dabei wichtig, dass die historischen Besonderheiten des kleinen Bahnhofs wieder dargestellt werden.

Das Umfahrgleis mit nur 37 m Nutzlänge wäre für die Museumszüge zu kurz. Der Bahnsteig, früher nur ein wenig angehäufter Schotter, muss nun 60 m lang und vorschriftsmäßig hoch sein. Ein Wiederaufbau des Ladegleises mit Laderrampe ist vorgesehen, muss aber nach Ende der Fördermaßnahmen ganz aus Ver einsmitteln erstellt werden.

Es war auch gar keine Frage, dass das „Bahnhöfle“ zum Erscheinungs-



Das „Bahnhöfle“: Dank den Wieder-Erbauern!
Foto: Hannes Ortlieb

bild einfach dazu gehört. Doch die Finanzen reichten dafür erst einmal nicht aus. Als der Stammtisch im Gasthaus zum Alten Bahnhof in Neresheim davon erfuhr, war klar: wir machen das! Und so wurden Gelder und Material eingesammelt und in gemeinsamer Arbeit der Fachleute ist das Bahnhöfle nach den alten Plänen wieder erstanden. Vielen herzlichen Dank!

Das kleine, eiserne „Katzensteiner Brückle“ gleich nach dem Bahnhof konnte nur durch einen modernen Wellrohrdurchlass ersetzt werden. Dieser brachte es mit sich, dass der gesamte Bahndamm etwas höher gelegt werden musste als dies früher der Fall war. Nur so konnte eine Durchlassfähigkeit erreicht werden, die auch heutigen Starkregen standhalten sollte. Der positive Effekt: Die weitblickende Maßnahme beim Bau des Härtsfeldsees kommt nun den Besuchern der Museumsbahn verstärkt zu Gute. Mit einem wunderschönen Blick über den See rollt man heute der vorläufigen Endstation Katzenstein entgegen. Vorläufig, denn der Blick richtet sich schon nach Dischingen!

Jürgen Ranger, Dr. Walter Gekeler

Ab 2022 geschlossen!

... bis auf weiteres
wegen vorgesehener
Renovierung/
Modernisierung!

Die Tagungshäuser®
mehr-weniger-anders

RÖVVERBURG-STUTTGART

**Tagungshaus im Kloster Neresheim
mit Klosterergaststätte**

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

Die Härtsfeldbahn

Aalen – Neresheim – Dillingen

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

Andreas M. Rätzsch

Dieses Buch ist bei uns erhältlich!

Härtsfeldbahn vor 75 Jahren: erst Beförderungsrekord – dann Stilllegung

Mit 742.910 beförderten Personen wurden im Jahr 1947 so viele Menschen wie in keinem anderen Jahr auf der Härtsfeldbahn befördert. Das waren fast drei Mal so viele Fahrgäste wie im langjährigen Durchschnitt! So groß die Zahlen waren, so wenig ist sonst bekannt über jenes Jahr. Der Geschäftsbericht der Württembergischen Nebenbahnen AG (WN) listet nur sachlich die Zahlen auf. Das Rekordergebnis wird mit keiner Zeile gewürdigt. Nur ein Satz deutet auf den Hintergrund hin: „Die Kriegsschäden sind zum größten Teil behoben.“

Die Fahrpläne wurden nicht verstärkt, man war froh die Standardfahrten abwickeln zu können. Die Woche über waren zwei Zuggarnituren unterwegs, die früh morgens von Neresheim in Richtung Aalen bzw. Dillingen starteten, dann vom jeweiligen Endpunkt die ganze Strecke mit Kreuzung in Wittislingen befuhren und sich Abends wieder in Neresheim trafen. Am Sonntag war gar nur eine Zuggarnitur unterwegs. Das ergibt im Schnitt, dass alle Züge mit etwa 300 Personen besetzt waren. Bei vier Personenwagen pro Zug hätten sich damit in jedem Wagen 75 Personen aufgehalten. Die Züge müssen also zeitweise mehr als überfull gewesen sein.

Die Härtsfeldbahn war damals noch das einzige funktionierende Verkehrsmittel. Den größten Anteil der Fahrgäste machten wohl die so genann-



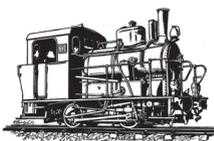
Ähnlich groß wie hier beim letzten regulären Zug ab Aalen am 24. September 1972 dürfte der Andrang im Jahr 1947 oftmals auch gewesen sein ...

Foto: Archiv Härtsfeld-Museumsbahn e.V.



...wie am Eröffnungstag der Museumsstrecke auch wieder! Foto: Dr. Walter Gekeler

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

www.bairle.de · www.bairle-media.de



ten Hamsterfahrten aus: Menschen aus den Städten reisten auf der Suche nach Nahrung auf's Land. Die Reichsmark war nahezu wertlos, die Zigarette war Ersatzwährung. Wer solche nicht hatte, versuchte andere Sachwerte gegen etwas Essbares zu tauschen. Man hört von dem Reisenden mit dem Akkordeonkoffer, in dem sich so gut ein Schweinskopf transportieren ließ. Auch Jugendliche, die sich als Erntehelfer verdingten, und die Marktfrauen waren auf die Bahn angewiesen. Schließlich kamen viele Heimatvertriebene, sogenannte Neubürger, die auf dem Härtsfeld angesiedelt wurden, mit dem Zug.

Erst mit der Währungsreform am 20. Juni 1948 änderte sich dies. Es gab wieder Waren gegen Geld, und die Beförderungszahlen fielen wieder auf ein normales Niveau. Ab 1950 fuhr die Härtsfeldbahn gar Verluste ein. Dank einer grundlegenden Modernisierung 1956 fing sich die Bahn aber wieder.

Trotzdem ging es ab 1964 bergab. Das Wirtschaftswunder hatte nun auch auf dem Härtsfeld Einzug gehalten und der Verkehr wanderte auf die Straße ab. Ab 1967 schrieb die Bahn abermals rote Zahlen. Sah man noch wenige Jahre vorher die Bahn als absolut notwendig für das Härtsfeld an, hielt man sie jetzt für veraltet und sah in ihr gar einen Störfaktor. Zuschüsse wollte man ihr schon gleich gar nicht mehr geben. Und so geschah, was absehbar war: zwei Tage nach der Landtagswahl 1972 stellte die WN bei der Landesregierung den Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht zum 28. Mai 1972.

Ganz so schnell ging es dann doch nicht. Erst einmal wurde mit Bundesbahndirektor a. D. Albrecht Zahn ein Gutachter beauftragt, dessen Ruf bereits das Ergebnis vorwegnahm. Sein Gutachten zur wirtschaftlichen Situation der Bahn lag am 31. August 1972 vor: Er sah keine Möglichkeit, diese Strecke zu erhalten. Folgerichtig wur-

de am 19. September 1972 der Antrag vom Ministerrat des Landes Baden-Württemberg genehmigt.

Mit Ablauf des 30. September 1972 endete die Betriebspflicht für den Personenverkehr, die für den Güterverkehr wurde aufgrund der Ernte auf den 30. November festgelegt.

Am 1., 8. und 22. Oktober nahmen im Rahmen von Abschiedsfahrten Hunderte die Gelegenheit zu einer letzten Fahrt wahr. Damals waren die Züge vermutlich in etwa so voll wie dies zeitweise bei den Hamsterfahrten der Fall war. Trotzdem bilanzierte die WN am Ende des Jahres 1972 gerade einmal noch 72.074 beförderte Personen auf der Härtsfeldbahn, ein knappes Zehntel dessen, was sie 25 Jahre vorher transportiert hatte und nur noch 30 % im Vergleich mit dem langjährigen Durchschnitt.

Jürgen Ranger

Rabenschlauer Eingriff in den Betriebsablauf

Theresia Ehlert hat bei einem unserer Museumsbahnertreffen unserem Vereinsmitglied Jürgen Bucher die hier wiedergegebene Geschichte erzählt:

„Der Zugführer vom Härtsfeldbähnle hat öfters beim Aufenthalt auf meinem Bahnhof zu mir neigschaut und ein Schwätzle g'halte...“

Immer wieder haben sich zu der Zeit ein paar Raben am Bahnhof rumgetrieben. Einer davon ist immer auf die Milchkanne gsesse und hat de Leut zugschaut.

Eines Tages, als der Zugführer wieder zu seinem Züggle wollt, war es aber nicht mehr da.



Auf einer alten Mehrbild-Postkarte wurde der Bahnhof Ebnat abgebildet. Der Scan musste stark vergrößert werden, aber die Milchkannen kann man eindeutig ausmachen.

Foto: Archiv HMB



So könnte es gewesen sein...

Foto: Jürgen Bucher

Ganz entsetzt hat er die ausgestiegenen Reisenden gefragt, wo denn der Zug sei?

Da haben die Leute zu ihm gesagt: „Der Rab do hat d'Abfahrt piffal!“ - ...

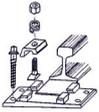
Der Lokführer hat sich wohl nicht umgeschaut, dann ist der Zug halt tapfer abgefahren.

Da haben wir halt am nächsten Bahnhof angerufen, dass der Zug zurückgeschickt wird, damit der Zugführer sei Züggle wieder hat!“

Theresia Ehlert, genannt „Resle“, war Bahnagentin auf dem Bahnhof Ebnat. Sie war der Bahn und auch dem Museumsbahn-Verein ein Leben lang verbunden. Die Bahnagenten-Stelle auf dem Bahnhof Ebnat wurde von Generation zu Generation

weitergegeben, fast eine Dynastie: zuerst Christian bzw. eigentlich dessen Frau Scholastika Hafner, dann deren Sohn Josef Hafner bzw. eigentlich seine Frau, und dann ab Mitte der 1950er-Jahre deren Tochter Theresia. Ab dem 1. Mai 1966 bis zum Ende der Härtsfeldbahn im Jahr 1972 war schließlich Hilde Csrenko als Bahnagentin tätig. Man kann „das Resle“ sogar im Film sehen: In der Eisenbahnromantik – Sendung zum 100-jährigen Jubiläum, gleich der erste Link in unserer Webseite hmb-ev.de/videothek/fernsehsendungen, berichtet sie bei Minute 10:50 über Ihre Tätigkeit bei der Bahn.

Dr. Walter Gekeler



Infrastruktur aktuell

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Die neue Webseite hmb-ev.de erfreut sich kontinuierlich steigender Nutzung, zunehmend auch von Mobilgeräten aus. Aktuell wird an den „social media“ Auftritten gearbeitet, um noch mehr Nutzer zu erreichen.

Arbeiten an der Strecke

Neubaustrecke

Der Gleisbau wurde auch unter Pandemiebedingungen fortgesetzt. Mit Trupps zu je zwei Mann und großem Abstand im Freien, und nur zwei Trupps in der Werkstatt konnte, wenn auch langsamer, aber immerhin stetig weiter gearbeitet werden.

Eine große Aktion, die gut eine Woche in Anspruch nahm, war das Stopfen und Richten der Gleise ab Egaubrücke 2 (nach Iggenhausen) bis zum Gleisende im Bahnhof Katzenstein. Das konnte nur mit Einsatz der wohlbekannteren Stopfmaschine „Balu“ und dem Schotterpflug „...und die Berta“ erreicht werden.

Vorher waren noch Schächte der unter dem Gleis verlaufenden Abwasserleitung höher zu legen und vor allem der Schotter auszubringen.

Unzählige „kleinere“ Arbeiten folgten: der Zuweg zum Bahnsteig und der Fußwegübergang zum See wurden mit Split und KFT fertiggestellt. Die Weichen erhielten ihre Stelleinrichtungen. Viele Signale wurden aufgestellt. Auch erstes Grün wurde gepflanzt, um die karge Schotterwüste etwas aufzulockern. An den gebrauchten Straßenbahnschienen mussten Grate abgeschliffen werden. Weichenzungen und Herzstückrillen der Weichen in Katzenstein mussten nachgearbeitet werden. Am 23. Juli 2021 erfolgte dann endlich

die amtliche Abnahme der Neubaustrecke.

Es waren auch nach der Abnahme noch Restarbeiten zu erledigen, etwa das Verschweißen von Schienenstößen, oder als Schlusspunkt sozusagen der Bremsprellbock am Gleisende Richtung Dischingen zu installieren. Nein, hier war ein einfacher verschraubter Prellbock nicht genug, es musste einer sein, der die volle kinetische Energie des Museumszuges bei 25 km/h absorbieren kann, ohne dass es zu Verformungen oder Verletzungen kommt. Diese Einrichtung, wie auch die Länge und Höhe der Bahnsteige, der Flutdurchlass und der Durchlass für den Katzensteiner Bach sind nicht ganz originalgetreu, mussten aber der aktuellen Vorschriften wegen so ausgeführt werden.

Der Bahnsteig in Iggenhausen (siehe Bild) und das Ladegleis in Katzenstein müssen nun ganz in Eigenleistung fertig gestellt werden. Ersterer ist schon fast fertig. Zu den Arbeiten berichtet Gerald Stempel schon seit 25 Jahren und weiterhin detailliert auf der Webseite hmb-ev.de

Bestandsstrecke

Eine Messfahrt mit der „Krabbe“, die turnusmäßig durchgeführt wurde, zeigte an ein paar Stellen Verwindungen, eingesenkte Stöße, Spurerweiterungen und -verengungen auf, die so nach und nach beseitigt wurden.



Die Stopfmaschine „Balu“ in der Kurve vor dem Härtsfeldsee

Foto: Dr. Walter Gekeler



Am 31. Juli 2021 kamen anlässlich einer Dampfzug – Sonderfahrt die ersten Fahrgäste an der gerade fertig gestellten Endstation an.

Foto: Dr. Walter Gekeler



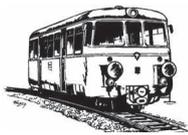
Bei schönem aber kaltem Wetter konnte man einen Ausblick auf die schneebedeckte Alb genießen

Foto: Frank Baumann



Bauarbeiten am Bahnsteig im HP Iggenhausen. Der Abstand und die Höhe müssen genau stimmen.

Foto: Gerald Stempel



Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11

(ME 3710/1913)

In Neresheim wurde über den Winter die Luftpumpe aufgearbeitet. Die Rauchkammertür wurde mit den Scharnieren und dem Zentralverschluss an der Rauchkammer angebracht. Die Manometer im Führerhaus wurden mit Kupferleitungen angeschlossen. Die Drehfenster wurden aufgearbeitet, eines bereits eingesetzt.

In Kranichstein wurde der vordere Blechanker, eine Querversteifung unter dem Dampfdom, vorbereitet und eingietet. Damit ist die Kesselhülle im Rohbau fertig.

Als nächster großer Teilschritt steht die Herstellung der Feuerbüchse an. Die Matrizen dafür wurden den Som-



Die Mannschaft in Aktion beim Kümpeln
Foto: Werner Peterlick

mer 2021 über in Neresheim hergestellt. Darüber wurden im November 2021 die Wandteile kümpelt.

Dampflokomotive 12 „Liesele“

(ME 3711/1913)

An Lok 12 wurden im Winter 2020/21 Wartungs- und Fristarbeiten durchgeführt. Im September 2021 musste die Dampfzuleitung zum Hilfsbläser erneuert werden. Nach einer letzten Dampfzug-Sonderfahrt Ende Oktober ist unser Star wieder frostsicher zur Winterruhe abgestellt worden.

Triebwagen T 33

(Wismar 20233/1934, modernisiert Auwärter 1964)

Über den Winter 2020/21 wurden notwendige Frist- und Wartungsarbeiten durchgeführt. Der Triebwagen stand dann zuverlässig für alle Regel- und zahlreiche Sonderzügeinsätze im Einsatz.

Triebwagen T 37 „Messias“

(MAN 145169/1960)

Der T 37 ist im Freien aufgebockt unter einer Plane abgestellt. Drehgestell 1 befindet sich in der Aufarbeitung. Die Teile der mechanischen Bremsanlage wurden sandgestrahlt, grundiert, wo nötig frisch ausgebucht und lackiert.



Und so sieht der Rohling für die Feuerbüchsenrohrwand fertig aus

Foto: Dr. Walter Gekeler

Diesellokomotive D 4 „Jumbo“

(Jung 12022/1954)

Die bahnamtliche Zulassung eines schweizer Fahrzeuges auf deutschen Gleisen ist nicht einfach, für den „Jumbo“ steht sie noch immer aus. Eine zusätzliche dritte rein mechanische Notbremseinrichtung wurde nachgefordert. Manche Wartungsarbeit wird auch nach dem Motto: „wenn man hinten fertig ist, fängt man vorne wieder an“ fällig. Z.B. wurden an Motor 2 alle Dichtungen der Einspritzleitungen getauscht.

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!

26. Mai: Tag der offenen Lokschantentür
14. August: Neresheimer Bahnhofshoketse
11. September: Tag des offenen Denkmals

Zum Einsatz kommen: Neoplan NH 6/7 (1958), Mercedes/Vetter O 321 H (1963), Manirius Deutz SH 110 (1970), Renault Raubr 1926



Die Oldtimer-Busse können auch gemietet werden.

Josef Albrecht, 01 71 / 7 50 51 18,
josef.albrecht@oldtimer-bus-sonja.de

Triebwagenanhänger TA 101

(Herbrand 1901, modernisiert
Auwärter 1955)

Der Wagenkasten wurde über den Winter entrostet, Reparaturbleche wurden eingesetzt, gespachtelt und geschliffen und schließlich im roten Bereich neu lackiert. Einige Polstersitze wurden frisch bezogen. Bei der Gelegenheit erhielt der Wagen eine Hauptuntersuchung, die am 21. Mai 2021 von unserem EBL Carsten Möckl abgenommen wurde.

Triebwagenanhänger TA 103

(Herbrand 1901, modernisiert
Auwärter 1955)

nicht betriebsfähig abgestellt

**Triebwagenanhänger TA 253
und TA 254**

(SIG 1892, 1889; modernisiert
Auwärter 1962)

Am Beiwagen TA 254 wurden weitere Blecharbeiten durchgeführt: praktisch alle unteren Fensterrundungen wurden herausgetrennt, Reparaturbleche eingeschweißt, verspachtelt und geschliffen. Der verschlossene rechte Einstieg wurde freigelegt und die Falttüre eingebaut.

Personenwagen HMB 1

(ME 1896)

Der Wagen ist betriebsbereit.

Personenwagen HMB 2 und 4

(ME 1896, Modern. 1927; ME 1898)
abgestellt

Personenwagen HMB 5

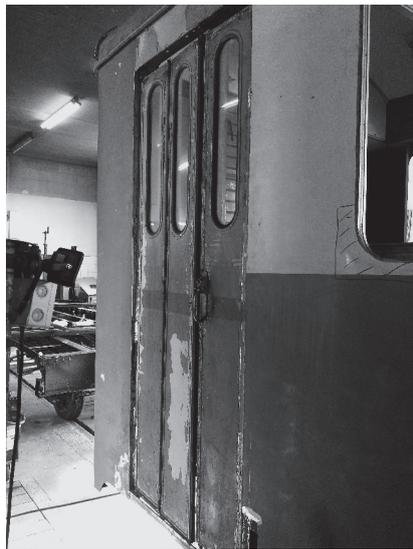
(Herbrand 1909)

Der Wagen ist betriebsbereit.

Personenwagen HMB 7

(SIG 1888)

Der Wagen ist betriebsbereit.



TA 254 mit der frisch eingepassten Falttür
Foto: Ingo Adam

Gedeckter Güterwagen Gw 155

(Kelsterbach 1901)

Der Wagen ist betriebsbereit.

**Pufferwagen Gw 153, offene
Güterwagen Ow 301 und 303**

(Kelsterbach 1901) betriebsbereit.

Gw 153: Erste Arbeiten zur HU wurden begonnen. So wurden die Bühnenbretter ausgetauscht und der Wagenkasten begonnen zu streichen.

Ow 301: Anstricharbeiten sichern den hölzernen Aufbau vor weiterer Verwitterung. Ow 301 und Ow 303 sind betriebsbereit.

An den betriebsbereiten Fahrzeugen wurden wagentechnische Untersuchungen (WTU) durchgeführt. Immer wieder müssen abgerissene Riemen zum Öffnen der Fenster ersetzt werden. Regelmäßig werden auch Lackierarbeiten, vor Allem an den Fenstern durchgeführt.

Rollböcke 2 und 5

(ME 1897)

Betriebsbereit, im Bauzug-Einsatz.

Rungenwagen Rw 322

(Herbrand 1899)

Am Rungenwagen Rw 322 wurde das gesamte Bremsgestänge aufgearbeitet und wieder eingebaut. Alle Gelenklager wurden ausgebohrt und ausgebuchst. Die schwere, geschmiedete Hauptzugstange muss noch in stand gesetzt werden, damit das Fahrwerk komplett ist. Die Ladefläche aus wohlprägniertem Holz aus einem Brückenabbruch wurde eingepasst und gehobelt. Die Auflageflächen des Rahmens wurden mit Gummidichtungen verklebt, damit sich dazwischen bei Staunässe kein Rost mehr bildet. Besser als aus dem Laden! Die Bretter für die Stirnwand werden über den Winter angefertigt und wetterfest angestrichen.

Am weiteren Bestand (**Fahrgestell HMB 6, 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), Handhebeldräse, drei Gleis-Stopfmaschinen, Gleishebe- und Richtmaschine; VW-Transporter, Mercedes-Kleinlaster.

Es soll nicht vergessen werden, dass Geräte und Maschinen für den Unterhalt der Strecke ebenso wichtig sind wie die Betriebsfahrzeuge und ebenfalls ständig Pflege, Reparaturen und Hauptuntersuchungen benötigen.

----- **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 Verein/Downloads/Sonstige 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 2022

Betriebstage siehe www.hmb-ev.de/fahrplan oder **Faltblatt Fahrplan 2022**

1. Mai

Saisonbeginn

26. Mai

**Tag der offenen
Lokschuppentür**

Mit bewirtschaftetem
Lokschuppen und Oldtimerbus-
Rundfahrten

13./14. August

Neresheimer Bahnhofshocketse
bewirtschafteter Lokschuppen,
Andenken- und Infostände, Oldtimer-
Treffen, Oldtimerbus-Rundfahrten
am 14. 8.

11. September

Tag des offenen Denkmals
Öffnung des Bahnhofs Dischingen

große Modellbahnanlage
Oldtimer-Busanschluss

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
Tel./Fax: 07326 / 57 55
(nur an Betriebstagen)

Geschäftsstelle:

Postfach 9126, 73416 Aalen

1. Vorsitzender Werner Kuhn

Tilsiter Straße 35, 73432 Aalen
Tel./Fax: 07361 / 87587
Mobil: 01 72 / 911 71 93

2. Vorsitzender Dietmar Fischer

Eisenbahnstraße 38, 73431 Aalen
Tel.: 07361 / 627 05
Mobil: 01 72 / 92083 04

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

E-Mail: information@hmb-ev.de

• **Mitarbeiter an diesem Härtsfeld-
bahn-Anzeiger**

Jürgen Ranger, 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 ver-
ursachen hohe Kosten und sind nur mit
Hilfe von Spenden möglich. Wir würden
uns freuen, auch Sie als Unterstützer zu
gewinnen, durch Spende oder Mitglied-
schaft!

Die bekannte Gleisbausteinaktion läuft
noch bis Ende 2022. Dann steht als aktu-
elles Großprojekt der Abschluss der Kes-
selbauarbeiten an Lok 11 im Vordergrund.
Die Feuerbüchse und der Überhitzer müs-
sen noch angefertigt und eingebaut wer-
den. Danach folgen Rauchkammer und
Armaturen, bevor der Kessel auf das Fahr-
werk aufgesetzt werden kann: die soge-
nannte „Hochzeit“. Das dauert aber noch
einige Zeit.

Bitte überweisen Sie auf unser Konto bei
der Kreissparkasse Aalen. Für Spenden
über 50,- € erhalten Sie eine Spenden-
bescheinigung. Bitte geben sie als Ver-
wendungszweck „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 Museums-
bahnbetrieb, für die Aufarbeitung von Fahr-
zeugen und Gebäuden sowie für den Gleis-
bau. Voraussetzung: Spaß am gemeinsa-
men Arbeiten. Wer mitmachen möchte,
meldet sich bei einem der Arbeitseinsätze
mittwochs gegen 18 Uhr oder samstags
ab 10 Uhr auf dem Bahnhofsgelände 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 mit-
teilen.

• **Jahresmitgliedsbeiträge**

Jugendliche bis 16 J.,
Schüler, Rentner, Behinderte: 35,- Euro
Erwachsene: 45,- Euro
Familien, Firmen: 55,- Euro

• **Pandemievorbehalt**

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

Gasthof  Metzgerei

Zur Krone

Original Härtsfelder Spezialitäten

Gut bürgerliche Küche

Gästezimmer, Sonnenterrasse

Christiane König

Hauptstraße 13 • 73450 Neresheim

Telefon: 07326/963900 • Fax: 9639025

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