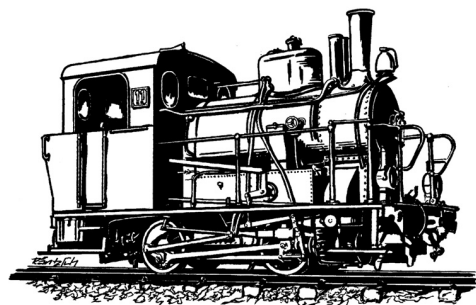


HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2024



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

70 Jahre stark und froh, JUMBO fahr nur weiter so!

Wollen wir frei nach Emil Steinberger unserem stärksten Triebfahrzeug, der Diesellok D 4 genannt „JUMBO“ zurufen.

Nur nicht warten bis zum 75. Jahr, wer weiß was noch kommt, jetzt ist Zeit zu feiern! Die Einweihungsfeier wird am 30. Mai 2024 anlässlich des Betriebstages zu Fronleichnam stattfinden. Dann ist die Lok den ganzen Tag im Einsatz zu bewundern und zu fotografieren.

15. Mai 1954 an für zwei Wochen zu Testfahrten auf die Härtsfeldbahn.



Der Jumbo in seiner Ursprungsausführung im Mai 1954 auf dem Viadukt.

Foto: Archiv HMB



Der Jumbo mit dem Holzklassezug auf dem Klosteracker Richtung Neresheim unterwegs, 14. Mai 2023.

Foto: Walter Gekeler

Im April 2023 hatte die Lok endlich ihre Zulassung zum öffentlichen Personenverkehr auf deutschen Gleisen erhalten. Das war gar nicht so einfach, hatte sie doch eine Odyssee von Probefahrten in Deutschland, erster Einsatzperiode in Finnland, zweitem Leben in der Schweiz und dann Rückholung nach Deutschland und Aufarbeitung bei der Härtsfeld-Museumsbahn hinter sich.

Übers Härtsfeld nach Finnland, in die Zentralschweiz und wieder zurück

Die von der Lokomotivfabrik Jung in Jungenthal angefertigte Gelenk-Diesellokomotive kam zunächst vom

Ursprünglich war die Lok für den Export nach Brasilien zur E.F.L. Estrada de Ferro Leopoldina, Rio de Janeiro, bestimmt. Den Weg auf den süd-amerikanischen Kontinent fand die Lok jedoch nie, hingegen verschlug es sie dann zunächst in nördliche Gefilde zur Werkbahn Virkkala der Lojo Kalkwerk AB, Virkby, als Lok 4.

Nach ihrem ursprünglichen rot-bräunlichen Farbleid war sie dort kakadufarben in gelb und grün bis zur Stilllegung 1970 unterwegs. An ihren Formen änderte sich jedoch erst mit dem Wechsel 1972 zur Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) in die Schweiz etwas: Wie auf dem Foto erkennbar, wies die Lok ursprünglich Frontaufstiege sowie zwei asymmetrisch aufgeteilte Führerstandsfenster über die gesamte Führerhausbreite auf, dafür endeten die Auspuffrohre noch unter dem Umlauf. Die LSE veränderte die Lok für ihre Bedürfnisse auf das heutige Aussehen mit Auspuffanlagen an den Enden der Vorbauten direkt am

Führerstand, zudem mit seitlichen Aufstiegen an den Fronten, Ausrüstung mit automatischen GF-Kuppungen sowie weiteren Anpassungen der Elektro- und Bremstechnik wie auch im Führerstand.

Mit dem Spitznamen „JUMBO“ versehen kam die offiziell als Gm 4/4 111 bezeichnete Maschine nach Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr 1974 auf der LSE im Güter- und Bauzugdienst zum Einsatz, hatte aber nach der letzten großen Hauptuntersuchung 1991 immer weniger zu tun und verzeichnete in den letzten Einsatzjahren bis 2005 nur noch niedrige dreistellige Laufleistungen. Bei der Abschiedsfahrt am 10. Juli 2005 kam es wegen eines gerissenen Schlauchs zu Kühlwassermangel und dadurch zu Zylinderschäden an einem Motor, so dass die Lok nicht mehr aus eigener Kraft ins Depot Stansstad zurückkehren konnte. In diesem Zustand konnten wir die Lokomotive übernehmen. Ein Vereinsmitglied konnte die Firma Voith aus Heidenheim als Sponsor für den Transport der Maschine als Museumslokomotive nach Neresheim gewinnen, da die Lok über zwei Getriebe Typ L33yu von Voith verfügt.

Das Härtsfelder Museumskrokodil

Die Aufarbeitung der Maschine begann unmittelbar nach ihrer Ankunft, um vor allem den defekten Motor wieder funktionstüchtig zu bekommen. In der Folge ging es dann um eine grundlegende Sanierung und Anpassung an die Bedürfnisse auf dem Härtsfeld, wobei ein Großteil der Arbeiten im Jahr 2008 auch als Ausbildungsprojekt der Heidenheimer Voith-Lehrwerkstatt stattfand.

In Anlehnung an ihre finnische Betriebsnummer erhielt die Lok die Betriebsnummer D 4.



Der Motor läuft wieder! Jumbo 2006 noch mit LSE Nummer im Bahnhof Neresheim. Foto: Hannes Ortlieb



Der Jumbo-Holzklassezug bei der Ausfahrt Iggenhausen Richtung Katzenstein, 18. Mai 2023 Foto: Hannes Ortlieb

Als „Krokodil“ werden typischerweise Lokomotiven mit einem zweiseitigen gelenkig-kurzgekuppelten Fahrwerk und mittelhohen Vorbauten bezeichnet, auf dem mittig das Führerhaus, bei Elektroloks noch inklusive Maschinenraum mit elektrischer Ausrüstung, montiert ist. Der Begriff wurde ursprünglich vom Modellbahnhersteller Märklin aus Göppingen für das Modell der Schweizer Güterzugellok Ce 6/8¹ und Ce 6/8² verwendet. Der Begriff wurde aber ab den 70er-Jahren auch verstärkt für andere Lokomotiven mit mehr oder weniger langen mittelhohen Vorbauten und auch mit nur Einrahmenfahrwerk verwendet.

Zum Abschluss wurde die Maschine 2009 komplett in dem Rotton lackiert, der auch bei den Triebwagen zum Einsatz kommt. Aus Zeitmangel kam es jedoch zu keinem Siegelack, so dass sich der optische Zustand der Maschine in den Folgejahren wieder schnell verschlechterte. Das Zulassungsverfahren wurde 2014 begonnen, zog sich jedoch aufgrund einer Vielzahl von vereinsinternen Projekten und einem Wechsel in der Betriebsleitung in die Länge. Nach der Erfüllung zusätzlicher Auflagen wie dem Einbau einer Notbremseinrichtung auf dem Führerpult in Form eines Handgriffs zur Betätigung eines Ackermannventils unter dem

Führerpult und dem Einbau eines Läutewerks konnte die Zulassung schließlich im Frühjahr 2023 erreicht werden. Seine Qualitäten als Zuglok für die Personenzüge und Blickfang konnte der „JUMBO“ dann direkt zum Saisonstart 2023 beweisen als er die defekte Lok 12 an mehreren Betriebstagen im Mai vertreten durfte. Seither ist er immer wieder im Einsatz, planmäßig zum Tag des offenen Denkmals – dann fährt er mit dem Holzklasse-Zug an Stelle der Triebwagenkurse TP 11/12 und TP 13/14.

Jürgen Ranger, Hannes Ortlieb und Dr. Walter Gekeler

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

Kiosk am Härtsfeldsee



Die Ausflugsgaststätte liegt direkt am Rundwanderweg Härtsfeldsee, neben Spielplatz und Wasserspielplatz

Wir bieten verschiedene Gerichte, hausgemachte Kuchen uvm.

Telefon: 07327 5954

Handy: 0176 97738865

Mail: haertsfeldsee@web.de

Webseite: kioskamhaertsfeldsee.de

Öffnungszeiten täglich 10 - 20 Uhr
Im Winter verkürzte Öffnungszeiten

Gerne bewirten wir Sie auch bei Familienfeiern, Kindergeburtstagen, bei Ausflügen usw.

Wir freuen uns, Sie als Gäste begrüßen zu dürfen.

Baujahr 1934 – Modernisierung 1964 – Rettung 1984: Jubiläumsjahre des T 33

Werner Kuhn erzählt uns über die bewegte und spannende Geschichte „seines“ Triebwagens T 33:

„Schon als Kind habe ich mich sehr für die Härtsfeldbahn interessiert. Sie fuhr am Haus der Großeltern in Aalen-Unterkochen oberhalb am Heulenberg vorbei. Ich habe also die Schättere noch im Betrieb erlebt. Später bin ich dann die Strecke abgelaufen und habe Reste wie Gebäude und Brücken fotografiert.“

Anlässlich der Renovierung des Denkmals Lok 11 im Sommer 1984 lernte ich den Initiator, Clemens Lüffe, die ehemaligen Härtsfeldbahner Martin Kienle und Josef Bosser, sowie Stadtbaumeister Egon Weber und Karl Ziegelmüller kennen.

Im August desselben Jahres, Ich hatte noch Urlaub, machte ich mich auf die Suche nach den erhaltenen Triebwagen und Beiwagen der Härtsfeldbahn bei der WEG-Nebenbahn Amstetten – Laichingen. Die war damals ja grade noch so in Betrieb. Ich erinnere mich daran als wäre es heute: am 23. August 1984 habe ich bei der Fahrt über eine Eisenbahnbrücke in Amstetten ein kleines rot gelbes Fahrzeug stehen sehen ... Recht schnell hatte ich zum Fahrzeug gefunden: Es war der Triebwagen T 33 der ehem. Härtsfeldbahn. Er rostete als Ersatzteilsponder auf einem Abstellgleis am Ende des WEG-Bahnhofsgeländes vor sich hin. Das war die Initialzündung für mich! Bei einem Mädle würde man sagen, das war Liebe auf den ersten Blick.

Der Zustand war sehr schlecht: Die Fenster eingeschlagen, viele wesentliche Teile waren ausgebaut oder mutwillig zerstört. Aber was mich sehr beeindruckt hat, am Wagenkasten stand noch „Heimatbahnhof Neresheim“!

Auf der Weiterfahrt nach Laichingen konnte ich den ehemalige Härtsfeldbahn-T 30 im aktuellen WEG-



Der Fundzustand des T 33, August 1984 in Amstetten: original, aber desolat

Foto: Werner Kuhn

Farbkleid beobachten. T 31, ebenfalls in den neuen Farben, stand im Loksuppen. T 37 war beim Loksuppen wegen Fristablauf abgestellt, auch er hatte die creme-rote Lackierung behalten.

Der Bahnverwalter Werner Morlok sagte auf Nachfrage zu mir „der T 33 gehört nicht mehr der WEG, sondern einem Privatmann aus Ulm“ – ein gewisser Uwe Jöstingmeier.

Ich war total überwältigt und machte mich auf den Heimweg. Zuhause angekommen habe ich als Erstes Herrn Lüffe informiert, und ihm die Tel.-Nummer von Uwe Jöstingmeier herausgefunden. Herr Lüffe rief mich dann abends zurück und sagte mir „ich habe den T 33 gekauft, kümmern Sie sich um den Transport nach Aalen“ ... !

Herr Jöstingmeier wollte den T 33 ja eigentlich für das Öchsle umspuren. Dies war aber technisch nicht möglich. Der T 33 sollte nun bereits verschrottet werden, der Schrotthändler hatte aber keine Zeit. Zufälle gibt es! Das waren viele Neuigkeiten für nur einen Tag.

Ich habe das gleich am Tag darauf meinem Arbeitskollegen Obermeister Artur Grimm bei RUD Ketten in Unterkochen erzählt. In dieser Zeit erstellte die Fa. Aisslinger bei RUD eine neue Trafostation. Nach Rücksprache mit dem Polier und seinem Vorgesetzten stellte uns die Fa. Aisslinger einen Tieflader für den Transport des Triebwagens kostenfrei zur Verfügung. Der musste ja rasch abgeholt werden. ... noch heute bin ich denen sehr dankbar! Zum Verzurren des Triebwagens haben wir natürlich bei RUD die nötigen Zurrketten erhalten, sowas hat man ja im Hause.

Der Triebwagen fand dann eine erste provisorische Aufstellung auf einem fliegenden Gleis unter der Brücke der Kreisstraße 3332 in Unterkochen. Ja, er musste nicht nur unter der

Brücke schlafen, er sah auch recht heruntergekommen aus.



Der T 33 wurde auf dem Tieflader der Fa. Aisslinger nach Unterkochen gebracht und unter der Brücke provisorisch aufgestellt.
Foto: Werner Kuhn

In den Tagen danach habe ich Peter Weis ausfindig gemacht, der in einem Leserbrief den Anstoß zu den Museumsaktivitäten gegeben hatte. Dadurch habe ich dessen Interesse geweckt und wir haben uns getroffen. Beim nächsten Treffen kam noch Ulrich Knödel aus Aalen dazu, den ich über den Kauf des T 33 informiert hatte. Am 9. Oktober 1984 hat sich dann der „Freundeskreis Schättere“ erstmalig im Vereinsheim des SVU in Unterkochen getroffen. Im Januar 1985 wurde daraus der Härtsfeld-Museumsbahn Verein gegründet. Alles Weitere ist Vereinsgeschichte, die Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme des T 33 eine großartige Leistung der Aktiven des Vereins!“

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 ab 17.00 Uhr
jeden 1. und 4. Sonntag im Monat
ab 11.00 bis 24.00 Uhr
Mittwoch Ruhetag

Neuerscheinung: Die Fahrzeuge der Härtsfeldbahn

In diesem Jahr ist das Fachbuch „Die Fahrzeuge der Härtsfeldbahn“ von Dr. Andreas Röntzsch und Jürgen

Ranger erschienen. Andreas M. Röntzsch /Jürgen Ranger Härtsfeld-Museumsbahn e.V. (Hrsg.)

304 Seiten, Hochformat 21 x 30 cm, 263 Schwarzweiß- und 32 Farabbildungen, erschienen im Druckwerk-Verlag Andreas M. Röntzsch, Göppingen, ISBN 978 3 942749 03 9, Preis 65,- €. Das Werk ist, wie auch der erste Band, im Härtsfeldbahn-Museum oder bei den Infoständen des HMB erhältlich. Online kann man es beim Verlag Siedentop beziehen: <https://brenzbahn.de//buchverkauf/wuertt-eisenbahn.html>.

Es ist der zweite Teil einer Trilogie aus dem bereits erschienenen Band „Die Härtsfeldbahn – Geschichte der Meterspurbahn Aalen – Neresheim – Dillingen“ und einem geplanten dritten Band über Strecke und Betrieb. Es ragt mit seiner Qualität und seinem Umfang, zugegeben: auch mit seinem Preis aus der Menge der eisenbahn-historischen Fachliteratur heraus.

Es bedarf nicht nur profunder Sachkenntnis aus über drei Jahrzehnten Archivtätigkeit, sondern auch eines großen Idealismus aus dem sehr persönlichen Bezug der Autoren zur alten Härtsfeldbahn und zur Härtsfeld-Museumsbahn, um so ein Werk zu verfassen.

Dieses Buch hat ein zulässiges Gesamtgewicht von 1,8 kg. Auch inhaltlich ist es ein Schwergewicht: Umfassend werden alle jemals bei der Härtsfeldbahn eingesetzten Fahrzeuge dargestellt: Dampflokomotiven und Triebwagen beanspruchen

naturgemäß den meisten Raum, aber auch Reise- und Güterzugwagen sowie Dienstfahrzeuge und auch Straßenfahrzeuge werden detailliert behandelt – soweit die Daten tragen.

Nun könnte man meinen, so eine Faktensammlung wäre dröge und langweilig. Aber nein! Zahlenreihen wurden in 17 Tabellenseiten zusammengefasst, auch 22 Seiten Literaturverzeichnis und 598 Fußnoten stehen nicht im Weg, sondern im Anhang.

Wer sich nun auf das Abenteuer einlässt, wird in den Text geradezu hineingezogen. Der Rezensent hat es an drei Tagen verschlungen. Ob „Neuling“ oder schon mit der Härtsfeldbahn vertraut: es ist nie langweilig. Spannend werden die geschichtlichen wie wirtschaftlichen und technischen Zusammenhänge erklärt.

Gegenüber der bisherigen Datenlage konnten etliche Fakten neu gefunden, ergänzt oder in Einzelfällen auch korrigiert werden. Die Datenlage ist vor 1945 verständlicherweise deutlich dürrtiger, auch die intensivste Recherche kann Zerstücktes nicht wiederbringen. Aber immer noch finden sich neue auch sehr alte Belege, so jüngst eine Fotografie der Bauzuglok 4h der Euskirchener Kreisbahn 1902 am Albausfstieg.

Die Datenlage ist die vollständigste die es gibt, und die Auswertung genügt hohen wissenschaftlichen Ansprüchen. Besser geht es nicht!

Langen, im Dezember 2023
Dr. Walter Gekeler

Bei uns erhältlich am
Fahrkartenschalter und im
Härtsfeldbahn-Museum:

Bücher über die Härtsfeldbahn



Die Härtsfeldbahn

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

Andreas M. Röntzsch



Geschichte der Bahn –
Planung, Bau und Betrieb:
204 Seiten mit 179 Bildern,
Tabellen und Zeichnungen, 42,50 €



Die Fahrzeuge der Härtsfeldbahn

Aalen – Neresheim – Dillingen

Andreas M. Röntzsch;
Jürgen Ranger



Ausführliche Darstellung der
faszinierenden Fahrzeug-Vielfalt:
304 Seiten mit 295 Bildern und
Zeichnungen sowie vielen Tabellen,
65,- €

Burg Katzenstein

eine Stauferburg aus dem 12. Jahrhundert

Ihr Wander- und Ausflugsziel

Erlebbares Museum Burgführungen um 11.+14.+16. Uhr

Besichtigung auch ohne Führung möglich

Wir bieten durchgehend warme schwäbische Küche

Kaffee und Kuchen, sowie Brotzeit.

Mittelaltermärkte, Weihnachtsmarkt

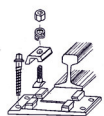
Öffnungszeiten: 15. März – 30. Oktober
von 10:00-18:00 Uhr montags geschlossen

☎ 07326 919656

E-Mail: info@burgkatzenstein.de

www.burgkatzenstein.de





Infrastruktur *aktuell*

Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



Arbeiten an der Strecke

Die Pflege der Strecke mit Grünschnitt, Gleisreparaturen und den vorgeschriebenen Prüfungen, Messungen und Dokumentationen der Maße von Brücken, Weichen und Spurweite bedeutet einen nicht zu unterschätzenden Arbeitsaufwand. Zur Forstpflge wurde im Oktober mit dem örtlichen Forstamt abgestimmt bzw. von diesem vorgegeben, welche Bäume entfernt werden müssen. Trockene Bäume und dicke Äste sind immer eine willkommene Ergänzung des Vorrats an Anfeuerholz für die Dampfloks.

Neubaustrecke:

Haltepunkt Iggenhausen: Nach der Fertigstellung des Bahnsteiges, des Geländers zur Absturzsicherung und der offenen Schirmhalle wurde der Haltepunkt am 1. Mai feierlich eingeweiht. Inzwischen wurden auch die originalgetreuen Verzierungen am Fachwerk angebracht. Der Feinsplittbelag wurde aufgebracht und die Thementafel aufgestellt.



Zum 1. Mai 2023 wurde die wiedererrichtete Warthalle in Iggenhausen mit einem kleinen Platzkonzert des Musikvereins Dischingen eröffnet.

Foto: Jürgen Ranger

Bahnhof Katzenstein: Das Ladegleis wurde im Lauf des Sommers 2023 vorgestreckt und wird nun über den Winter fertig gestopft und nivelliert.



Das Ladegleis in Katzenstein, vorgestreckt und frisch geschottert.

Foto: Gerald Stempel

Am Bahnsteigende Richtung Dischingen sorgt nun eine Abschränkung für einen geordneten Verkehrsfluss: Zugang zum Fahrkartenschalter ja, Überschreiten der Gleise zum See: nicht hier, nur über den gesicherten Bahnübergang!

Bestandsstrecke

Im Bahnhof Neresheim wurde Weiche 3 zur gründlichen Überarbeitung ausgebaut und durch ein Gleisstück ersetzt.



Die Weiche 3 ist ausgebaut, das gebogene Gleisstück wird eingesetzt.

Foto: Gerald Stempel

Weiterbau unserer Strecke bis zum Bahnhof Dischingen.

Gegenüber unserem Bahnhof in Dischingen soll das Wohnbaugebiet „Spitziger Berg“ entstehen. Der Zeitpunkt steht allerdings noch nicht fest. In einer nichtöffentlichen Gemeinderatssitzung Anfang August haben wir unsere Pläne vorgestellt. Das größte Problem hierbei scheint einigen Dischinger Gemeinderats-

mitgliedern zu sein, dass die qualmende Dampflokomotive vermeintlich einen großen Nachteil für die Vermarktung der Grundstücke bedeuten würde. In der öffentlichen Gemeinderatssitzung Anfang Oktober wurde unser Ausbauwunsch zurückgestellt. Wir sollen in die weiteren Planungen mit eingeschlossen werden... Für den Weiterbau der Strecke werden uns vom Land Baden-Württemberg Zuschüsse in Höhe von 80 % auf die Gesamtkosten in Aussicht gestellt!

Arbeiten an den Gebäuden:

Bahnhof Dischingen: Im ersten Obergeschoss wurden die Wände im Bereich Küche und WC im Frühjahr neu eingezogen.

Lokschuppen Neresheim: In der Werkstatt wurde die defekte Doppeltüre durch eine neue ersetzt. Im Wasserturm wurde eine bisher fehlende Drahtglas-Fensterscheibe eingebaut. Im Dezember wurden in der Fahrzeughalle alle Lampen ausgebaut. Nach den Nikolausfahrten wurde die Rigips-Decke des darüber liegenden Dachstuhls ausgebaut. Viel Arbeit wird es bedeuten den freigelegten Dachstuhl ansehnlich herzurichten. Eine neue zeitgemäße und energiesparende Beleuchtung wird dann im Januar eingebaut.

Im Lagerschuppen gegenüber dem Lokschuppen wird derzeit eine Strahlkabine zum Sandstrahlen von rostigen Teilen eingerichtet. Wir versprechen uns davon eine Zeitersparnis bei der Aufarbeitung unserer Fahrzeuge, bisher musste das „außer Haus“ erledigt werden.



Hier sieht man den Blick auf den Bahnsteig in Dischingen, einmal ohne Grün und mit T 31

Foto: Archiv HMB, und dann umgekehrt Foto: Dr. Walter Gekeler





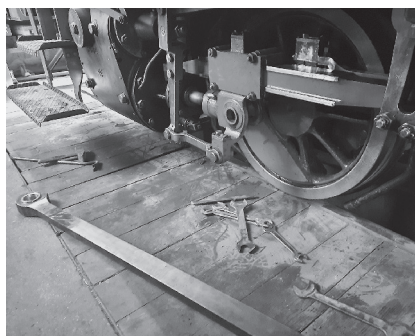
Fahrzeugbestand *aktuell*

Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

Dampflokomotive 11

(ME 3710/1913) in Aufarbeitung

Die Aufarbeitung wird je nach verfügbaren Kapazitäten so rasch wie möglich vorangetrieben. Die Ein- und Ausströmröhre zu den Zylindern („Hosenrohr“) wurden angepasst. Die Rauchkammertür wurde erneut angefertigt, die Scharniere angepasst und die Rauchkammertürringe angepasst, eingemessen und genietet. Die Druckluftanlage der Bremse wurde geprüft und abgedichtet. Die Feuerlochwand der Feuerbüchse wird diesen Winter fertig gekümpelt und die Feuerbüchse fachgerecht geschweißt.



Ein Stilleben aus der Werkstatt: An Lok 12 ist die Treibstange abgenommen, um den Kreuzkopf und die Kolbenstange mit der Gleitbahn auszurichten.

Foto: Walter Gekeler



Mit vereinten Kräften wird hier das Fahrgestell der Lok 12 unter dem frisch reparierten und geprüften Kessel platziert, um diesen aufzusetzen – das ist Millimeterarbeit!

Foto: Walter Gekeler



Hier sehen wir die Mannschaft beim Nieten der Rauchkammertürringe. Die braucht man, und müssen genau passen, damit die Tür dann auch dicht schließt.

Foto: Walter Gekeler

Dampflokomotive 12 „Liesele“

(ME 3711/1913) im Einsatz

Das „Liesele“ hat über den letzten Winter eine Kessel- und Fahrwerks-Hauptuntersuchung erhalten. Es waren umfangreiche Arbeiten, insbesondere an Kolbenstangen und Kreuz-

köpfen erforderlich. Die abgezehrte Rauchkammertür wurde durch die eigentlich für Lok 11 vorgesehene neu gebaute ersetzt. Die Hauptuntersuchung wurde Anfang April erfolgreich geprüft und abgenommen.

Leider ist dann bei der Probefahrt ein Stehbolzen gerissen. Einen allein darf man verdrübeln und den Kessel weiter betreiben. Nun war es aber leider schon der zweite in direkter Nachbarschaft. Das geht dann nicht mehr. Deshalb musste der Kessel zur Reparatur abgenommen werden. Sämtliche Stehbolzen der Stiefelknechtplatte wurden ersetzt – wenn man schon dabei ist, tauscht man alle aus, die Anderen sind nämlich dann auch schon abgezeht. Gottseidank war der zertifizierte Schweißfachmann kurzfristig verfügbar. Dann musste so bald als möglich der Kessel wieder aufgesetzt werden. Seit Pfingsten war die Lok wieder im Einsatz. Im Betrieb an der Hocketse ließ

sich der Regler nicht zuverlässig schließen, so dass sicherheitshalber noch einmal die Diesellok einsprang. Aber sonst geht's der alten Dame gut!

Triebwagen T 33

(Wismar 20233/1934, modernisiert Auwärter 1964) im Einsatz

Bis auf ein Problem mit dem Schnelldruckregelventil war der T 33 immer zuverlässig im Dienst! Über den Winter wird die Hauptuntersuchung durchgeführt.

Triebwagen T 37 „Messias“

(MAN 145169/1960) in Aufarbeitung

Der T 37 ist weiterhin aufgebockt wettergeschützt unter einer Plane abgestellt. Drehgestell 1 befindet sich in der Aufarbeitung.

Diesellokomotive D 4 „Jumbo“

(Jung 12022/1954) im Einsatz

Diesellok D4 erhielt Ende April nun endlich die Zulassung für den öffentlichen Personenverkehr auf deutschen Gleisen, nachdem die letzten Dokumente zur Zufriedenheit der Aufsichtsbehörden aktualisiert worden waren. Eine glückliche Fügung, denn die Diesellok musste ja zum Saisonbeginn bis zum 18. Mai für die Dampflok einspringen und hatte auch zur Bahnhofshocketese (überraschend) und zum Tag des offenen Denkmals (planmäßig) Streckeneinsätze.

Triebwagenanhänger TA 101

(Herbrand 1901, modernisiert Auwärter 1955) im Einsatz

die Elfenbein Lackierung im Fensterbereich wurde ausgebessert.

Zum
**Alten
Bahnhof**



Gasthaus & Bierterrasse
Gut bürgerliche Küche
Neresheim

Inh.: Zolic Muhamed
Dischinger Str. 11
73450 Neresheim
Tel.: 0 73 26 - 43 70 148
muha.zolic1310@gmail.com

Wir freuen uns
auf Ihren Besuch.

An Wochentagen
leckere Tagesessen.

Unsere Öffnungszeiten

Di. - So. 10.00 - 22.00 Uhr

Montag Ruhetag

Unsere Küchenzeiten 11.30 - 14.00
17.00 - 21.00 Uhr

Im Bedarfsfall und an Feiertagen
öffnen wir auch außerhalb
unserer Öffnungszeiten.

Triebwagenanhänger TA 103
(Herbrand 1901, modernisiert
Auwärter 1955)
nicht betriebsfähig abgestellt

**Triebwagenanhänger TA 253
und TA 254**

(SIG 1892, 1889; modernisiert
Auwärter 1964) in Aufarbeitung
TA 254: Der Wagenkasten wurde
weiter im Fensterbereich an der Stirn-
seite und über den neuen Einstieg
gespachtelt und verschliffen. Im
August wurden die fabrikneuen Ober-
lichtschiebefenster geliefert. Mit einem
Musterahmen wurden alle Fenster-
durchbrüche angepasst.



Zwischendurch darf der TA 254 auch mal
raus: ein bunter Flickenteppich aus ge-
schweißt, geschliffen, gespachtelt und
lackiert. Foto: Ingo Adam

Personenwagen HMB 1
(ME 1896) im Einsatz

Personenwagen HMB 2 und 4
(ME 1896, Modern. 1927; ME 1898)
abgestellt

Personenwagen HMB 5
(Herbrand 1909) im Einsatz
Diesen Winter soll nun auch HMB 5
seine neue Dacheindeckung bekom-
men und eine Hauptuntersuchung
erhalten.

Personenwagen HMB 7
(SIG 1888) im Einsatz

Der Personenwagen: hat letzten Win-
ter eine komplette neue Eindeckung
des Daches erhalten. Die bei einem
Rempler mit einer Schwelle am We-
gesrand verbogenen Trittbretthalter
wurden gerichtet, alle Trittbretter wur-
den erneuert.

Gedeckter Güterwagen Gw 153
(Kelsterbach 1901)
nicht betriebsfähig abgestellt.

Pufferwagen Gw 155
(Kelsterbach 1901) im Einsatz.

offene Güterwagen Ow 301 und 303
(Kelsterbach 1901) im Einsatz.
Ow 303 erhielt eine Neuverbreite-
rung einer Bordwand und einen neuen
Anstrich aller Bordwandbretter.

Rungenwagen Rw 322
(Herbrand 1899) in Aufarbeitung
Verbreiterung, Trittbretter, Bremsan-
lage und Beschriftung wurden fertig-
gestellt. Auch die durchgehende Kupp-
lungsstange ist inzwischen durch eine
Fachfirma geschweißt. Der Wagen
soll zur Neresheimer bahnhofshocket-
se eingeweiht werden.



Hier präsentiert sich der nun ganz fertig
gestellte Rungenwagen im schönsten
Wintersonnenschein – Neresheim, 10. Ja-
nuar 2024. Foto: Werner Kuhn

Rollböcke 2 und 5
(ME 1897)
Betriebsbereit, im Bauzug-Einsatz.

Am weiteren Bestand (**Pw 152, Gw
156, Rollböcke 6, 8 und 24; Schnee-
pflug, 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), Handhebelmaschine,
drei Gleis-Stopfmaschinen, Gleishe-
be- und Richtmaschine, Mähmaschi-
ne auf Lafette, VW-Transporter, Merce-
des-Kleinaster, Bagger, Kran, Hano-
mag-Knicklenker.



Noch im Juni 2023 sah der Kleinaster
recht gerupft aus. Inzwischen ist er fast
fertig, aber in der Halle unfotogen zuge-
stellt.

Foto: Walter Gekeler

Die Arbeitsfahrzeuge und Geräte
sind ständig im Einsatz, werden re-
pariert und gepflegt, erhalten Ersatz-
teile und müssen zum TÜV. Die stark
beanspruchte Mähmaschine bedurft
besonders intensiver Zuwendung.
Die Hauptuntersuchung des Merce-
des-Kleinasters dauert seit letzten
Winter an, es waren tiefer als be-
fürchtet gehende Schäden zu besei-
tigen, und oft musste die Arbeit un-
terbrochen werden, weil Schienen-
fahrzeuge den Platz in der Halle be-
anspruchten.

----- 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 einzu-
ziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Härtsfeld-Museumsbahn e.V. auf mein Konto gezogenen Last-
schriften 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 2024

Betriebstage siehe www.hmb-ev.de/fahrplan oder Faltblatt Fahrplan 2024

16. März

Generalversammlung
auf Burg Katzenstein

9. Mai

Tag der offenen Lokscheppentür
Mit bewirtschaftetem
Lokscheppen und Oldtimerbus-
Rundfahrten

30. Juni

Stadtfest Neresheim
Historisch gekleidete Fahrgäste
zahlen nur den halben Preis

10./11. August

Neresheimer Bahnhofshocketse
bewirtschafteter Lokscheppen,
Andenken- und Infostände, Oldtimer-
Treffen

15. September

**Anstelle des Tags des offenen
Denkmals**
Öffnung des Bahnhofs Dischingen
große Modellbahnanlage
Oldtimer-Busanschluss
Bewirtung durch den Faschings-
verein Dischingen

30. November

Jahresabschlussfeier
Landgasthof Läuterhäusle,
Unterkochen

8. Dezember

Nikolausfahrten
Fahrkarten nur im Vorverkauf
Besonderer Fahrplan



Baden-Württemberg
HÄRTSFELD 2024

• 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: 0172/9117193

2. Vorsitzender Dietmar Fischer

Eisenbahnstraße 38, 73431 Aalen
Tel.: 07361/62705
Mobil: 0172/9208304

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

E-Mail: information@hmb-ev.de

• Mitarbeiter an diesem Härtsfeld- bahn-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 verur-
sachen hohe Kosten und sind nur mit Hilfe
von Spenden möglich. Wir würden uns
freuen, auch Sie als Unterstützer zu gewin-
nen, durch Spende oder Mitgliedschaft!

Die bekannte Gleisbausteinaktion läuft noch
bis Ende 2024. Dann steht als aktuelles
Großprojekt der Abschluss der Kesselbau-
arbeiten an Lok 11 im Vordergrund. Die Feu-
erbüchse und der Überhitzer müssen noch
angefertigt und eingebaut werden. Danach
folgen Rauchkammer und Armaturen, bevor
der Kessel auf das Fahrwerk aufgesetzt wer-
den 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 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, mel-
det sich bei einem der Arbeitseinsätze mitt-
wochs gegen 16 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 Härts-
feldbahn zu bewahren. Wenn Sie Mitglied
werden möchten, füllen Sie bitte die Beitritt-
serklärung aus und lassen Sie sie uns zu-
kommen. Mitglieder können uns Änderun-
gen mit der Beitrittserklärung mitteilen.

• Jahresmitgliedsbeiträge

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

• Terminvorbehalt

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

LÖSUNGEN

VON PRINT BIS ONLINE.

☒ Geschäftsdrukke
☒ Prospekte/Kataloge
☒ Industriedrukke
☒ Mailingaktionen

☒ Digitaldruck
☒ Druckveredelung
☒ Werbetechnik
☒ Online-Medien

BAIRLE

DRUCK · WERBUNG · MEDIEN

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

www.bairle.de · www.bairle-media.de

Gasthof Metzgerei

Zur Krone

Original Härtsfelder Spezialitäten

Gut bürgerliche Küche

Gästezimmer, Sonnenterrasse

Christiane König

Hauptstraße 13 · 73450 Neresheim

Telefon: 073 26/96 39 00 · Fax: 9 63 90 25

E-Mail: info@neresheim-krone.de

Homepage: www.neresheim-krone.de