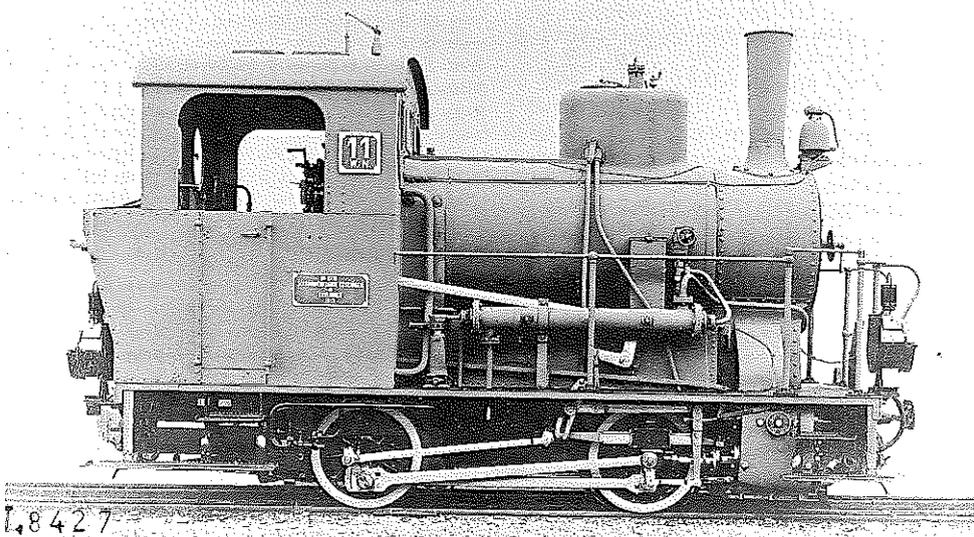


Jürgen Ranger

## Die Schättere dampft wieder

Als vor nunmehr 8 Jahren der frisch gegründete Härtsfeld-Museumsbahn-Verein die kümmerlichen Reste der ehemaligen Härtsfeldbahn-Lokomotive WN 12 von Heidenheim in ihre ehemalige Heimat nach Neresheim zurückholte, glaubte keiner so recht daran, daß das ehrgeizige Ziel, die im Volksmund "Schättere" genannte Lokomotive wieder unter Dampf zu setzen, jemals von Erfolg gekrönt sein würde. Mit viel Begeisterung, wenig Werkzeug und Know-how und ohne finanzielle Mittel fing man noch 1986 an, die Lokomotive zu zerlegen. Die Begeisterung hält bis heute an, Werkzeug und Know-how kamen im Lauf der Zeit hinzu und sogar die Finanzierung klappte. Nach ca. 15.000 Arbeitsstunden, 160.000 DM Ausgaben und nicht näher kalkulierbaren Materialspenden konnte die Lokomotive am 7. August 1994 im Rahmen der Neresheimer Bahnhofshocketse feierlich eingeweiht werden.



### Dr.-Ing. Max Mayer, der Konstrukteur der Lokomotiven 11 und 12

Max Mayer wurde am 15. Februar 1880 in Kirchheim/Teck geboren. Nach dem Schulbesuch in Esslingen und Studium an der Technischen Hochschule in Stuttgart war er Konstrukteur in der Lokfabrik Krauss & Co. AG München. Für den jungen Ingenieur war die Bekanntschaft mit dem Leiter des dortigen Konstruktionsbüros, Richard von Hahnholz, von großer Bedeutung. Mit ihm und Professor Georg Lotter blieb Mayer bis zu deren Abieben in Freundschaft verbunden. Im Jahre 1910 trat Mayer in den Lokomotivbau der ME ein. Vorstand dieser Abteilung war August Trick

Zu Mayers ersten Schöpfungen in Esslingen gehören die beiden Loks WN 11 und WN 12 für die Härtsfeldbahn. Dabei brachte er Krauss' sche Erfahrungen mit eigenen Ideen zu einer beachtenswerten Konstruktion. Ein weiteres Werk Mayers ist die Wendelsteinbahn, die erste elektrisch betriebene Zahnradbahn in Deutschland. Sein Spezialgebiet war die Konstruktion von Zahnradloks, die von ME in alle Erdteile geliefert wurden. 1918 wurde Mayer Oberingenieur. Gleichzeitig übernahm er die Leitung der Abteilung für Lokomotiv-Angebote.

1922 promovierte er an der TH Stuttgart mit der Dissertation: Die Herstellung von Eisenbahnfahrzeugen in der Maschinenfabrik Esslingen von 1846 bis 1921 in geschichtlicher Darstellung. Sie erschien 1924 im VDI-Verlag unter dem Titel: Esslinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen in ihrer geschichtlichen Entwicklung seit dem

Jahre 1846". Nachdem ME den Bau von Dieselloks und -triebwagen aufgenommen hatte, erweiterte sich Mayers Aufgabengebiet. Dr.-Ing. Max Mayer ist am 11. Februar 1961 in Esslingen verstorben.

Die Lokomotiven 11 und 12 zählen zu den Lieblingskonstruktionen Mayers. In seiner Dissertation schreibt er darüber:

"Einen neueren Esslinger Kleinbahntyp stellt Abb. 131 dar, der für die Härtsfeld-Bahn, die meterspurige Verbindungsbahn Aalen - Dillingen, hergestellt wurde. Diese Bahn besitzt eine 9 km lange Steigung von 26,3 % im Mittel und Kurvenradien von 80 m auf 25 % Steigung. Die normalen Zuggewichte betragen 38 t, die Fahrgeschwindigkeit auf der mittleren Steigung 18 km/Std., die Höchstgeschwindigkeit 30 km/Std. Außerdem wurde sparsamer Betrieb mit einmänniger Bedienung verlangt und ein doppelter Führerstand gewünscht.

Die Möglichkeit der einmännigen Bedienung wurde durch einen geräumigen Kessel mit großer Rosifläche und die Wirtschaftlichkeit durch den Kleinrauchrohrüberhitzer und Abdampfvorwärmer erreicht.

Die gute Übersicht über die Strecke und der Übergang vom Zug zur Maschine ist durch geschickte Anordnung des Wasserkastens zwischen den Rahmen und unter dem Langkessel, sowie durch Geländer und Übergangsbrücken erzielt worden. Diese Anordnung ergab ein wesentlich günstigeres Bild für die Maschine, als die vom Besteller beabsichtigte Trambahnausführung für das Führerhaus (...)"

Warum, so mag sich mancher fragen, mußte es ausgerechnet die Lokomotive WN 12 sein? Der Zustand der Lokomotive war 1986 denkbar schlecht. Man hätte sicher für weniger Geld und Aufwand eine andere Dampflokomotive haben können. Da sich der Härtsfeld-Museumsbahn-Verein ausdrücklich auf die Härtsfeldbahn konzentriert, kamen eben nur ehemalige Härtsfeldbahn-Dampfloks in Frage. So war es naheliegend, daß man sich um die beiden noch erhaltenen Dampflokomotiven WN 11 und WN 12 kümmerte. Lok WN 11 wurde 1984 renoviert und stand sicher auf einer Verkehrsinsel in Neresheim. Das Ende der Lok WN 12 hingegen war absehbar. Ein 20 Jahre währendes Dasein als Kinderklettergerät hatte der Lok reichlich zugesetzt. Es konnte nicht mehr lange dauern, bis man die Lok wegen Unfallgefahr verschrottete. Die Lok stand also kurz vor dem Ende ihres Lebens. Dieses hatte Weihnachten 1913 begonnen.

### Entstehung der Loks WN 11 und WN 12

Bei der Härtsfeldbahn waren vor 1913 außer den bekannten Mallet-Lokomotiven mehrere Kastenloks im Einsatz, die alle von der Maschinenfabrik Esslingen (ME) gebaut worden waren und zuvor bei der Filderbahn im Einsatz gestanden hatten. So richtig geeignet für den Einsatz auf der ganz anders gearteten Härtsfeldbahn schienen diese Loks nicht zu sein, sonst hätte man nicht bereits frühzeitig nach Ersatz gesucht. Das Kastenlokinnenprinzip scheint aber die Betreibergesellschaft Württembergische Nebenbahnen AG überzeugen zu haben, denn man bestellte bei der ME zwei Kastenloks, die auf die Bedürfnisse der Härtsfeldbahn zugeschnitten sein sollten. Der dafür zuständige Konstrukteur Max Mayer überzeugte offensichtlich den Besteller, von dem Wunsch nach Kastenloks abzuweichen (siehe Kasten). Sein Entwurf sah den tatsächlich realisierten Lokomotiven bereits sehr ähnlich. Er unterschied sich im wesentlichen durch ein anderes Führerhaus, einen kleineren Kohlenkasten und die etwas andere Anordnung der Steuerung. Die dazu angefertigte technische Beschreibung ist erhalten geblieben (siehe Kasten). Sie dürfte sich nur unwesentlich von der tatsächlichen Ausführung unterscheiden. Auch gegenüber der dann endgültigen Konstruktionszeichnung gibt es eine Abweichung: Der vorgesehene hintere Übergang entfiel zugunsten einer Vergrößerung des Kohlenkastens. WN 11 war bei Auslieferung mit einem Vorwärmer ausgestattet.

Durch die Möglichkeit der einmännigen Bedienung und durch den Einbau eines Überhitzers der Schmidtchen Heißdampfgesellschaft mbH zu Cassel-Wilhelmshöhe zählten die Loks damals zu den fortschrittlichsten Lokomotivkonstruktionen. Sie gehörten zu den ersten Kleinbahndampflokomotiven, bei denen die Heißdampf-Technik angewendet wurde. Die ME versuchte dann auch, solche Lokomotiven an andere Kleinbahnen zu verkaufen und pries die Konstruktion als neueren Esslinger Kleinbahntyp an. Es kam allerdings zu keiner weiteren Nachbestellung - wohl auch durch den I. Weltkrieg verursacht.

Werkfoto von Lok WN 11, das runde Rohr über dem Umlauf ist der Vorwärmer, Foto: ME, Archiv der Mercedes-Benz AG

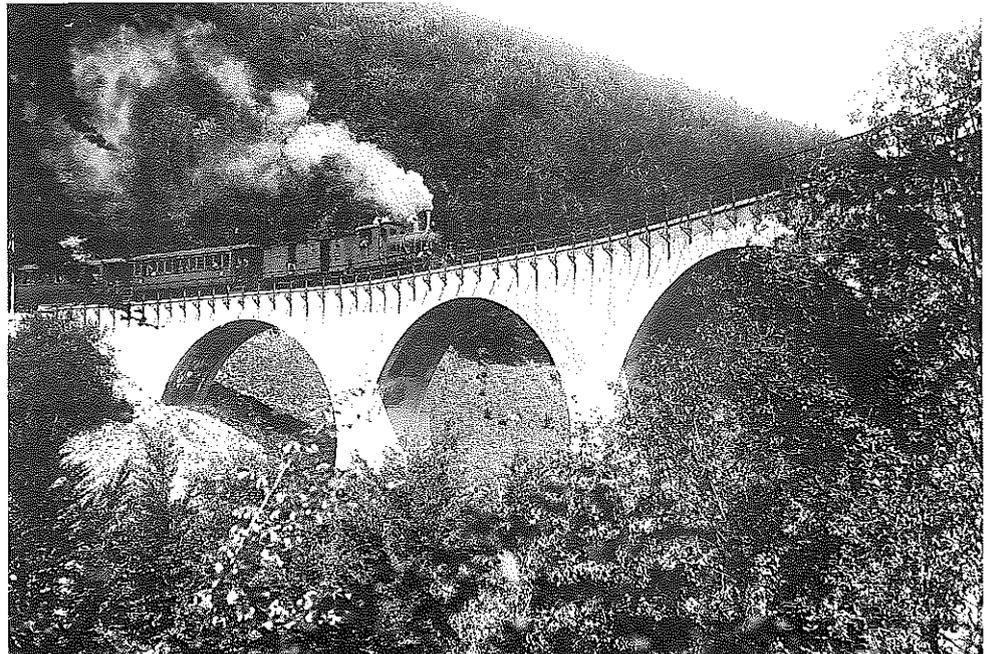
## Einsatz bei der Härtsfeldbahn

Über den Einsatz bei der Härtsfeldbahn ist wenig bekannt. Die Lokomotiven scheinen ihre Aufgabe problemlos bewältigt zu haben und waren deshalb beim Personal beliebt. Entgegen manch anderen Behauptungen wurden die Lokomotiven tatsächlich einmännig gefahren. Ihr Einsatzgebiet bestand überwiegend in der Förderung von Personenzügen. Für Güterzüge waren sie in der Regel zu schwach. Solche wurden höchstens auf dem ebeneren Streckenabschnitt Ebnat-Dillingen gezogen. Aber auch hier kam eher eine der großen Loks zum Einsatz.

Eine feste Zuteilung des Betriebspersonals zu den einzelnen Fahrzeugen gab es bei der Härtsfeldbahn nicht. Jeder fuhr dasjenige Fahrzeug, das ihm gemäß Dienstplan zugeteilt wurde. Natürlich hatte der eine oder andere sein Lieblingsfahrzeug, mit dem er gerne fuhr oder ein Fahrzeug, mit dem er überhaupt nicht zurecht kam. Dies war bekannt und wurde anscheinend auch in der Gestaltung des Dienstplans berücksichtigt. Sollte es doch einmal vorkommen, daß ein Lokführer auf ein Fahrzeug kam, das er nicht ausstehen konnte, so konnte er versuchen zu tauschen. Rein rechnerisch gesehen haben es die beiden Lokomotiven im Laufe ihrer Einsatzzeit mit ca. 15 Lokomotivführern zu tun gehabt.

In den vorliegenden Betriebsbüchern sind keine Informationen über die Zeit vor 1950 zu finden. Es ist anzunehmen, daß die ursprünglichen Betriebsbücher den II. Weltkrieg nicht oder nur unvollständig überstanden haben, so daß danach neue Betriebsbücher angelegt werden mußten. Der Vorwärmer von WN 11 scheint sich nicht bewährt zu haben, denn schon Mitte der 20er Jahre war dieser nicht mehr vorhanden. Anfang der 30er Jahre wurde bei beiden Lokomotiven ein Schalldämpfer hinter den Schornstein montiert. Welches Aggregat hierdurch den verbrauchten Dampf abließ, konnte noch nicht festgestellt werden. Zu dieser Zeit wurden auch die Wassereinflüsse erhöht.

Lokomotive WN 12 wurde am 20. 2. 1945 durch einen Tieffliegerangriff beschädigt, aber Lokomotive WN 11 überstand den II. Weltkrieg unbeschadet. Anfang der 50er Jahre wurden alle Fahrzeuge der Härtsfeldbahn von Saugluft- auf Druckluftbremse umgebaut. Beide Loks erhielten vorne links eine Luftpumpe. WN 11 erhielt einen zusätzlichen Schalldämpfer, der neben dem bereits vorhandenen montiert wurde. WN 12 wurde mit einem Turbogenerator und elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Der Turbogenerator wurde anstelle des vorhandenen Schalldämpfers quer hinter den Schornstein montiert. Der Schalldämpfer für die Luftpumpe fand seinen Platz vor dem Schornstein. Das Läutewerk wanderte nach hinten zwischen Dom und Führerhaus.



Oben: Das Lokomotiv- und Werkstattpersonal hat sich anfangs der 20er Jahre in Neresheim vor WN 11 aufgestellt. Man beachte, was die Herren alles in den Händen halten.  
Foto: Archiv der Stadt Neresheim

Mitte: Typischer Zug im engsten Radius (80 m) im Pflaumbachtal bei Aalen, ca. 1930, Foto: Ernst Neubert

Unten: Werbefoto aus den 30er Jahren mit Zug auf dem Viadukt bei Unterkochen, Foto: Baur

**Technische Daten WN 11 und WN 12**

Spurweite:	1000	mm
Höchstgeschwindigkeit:	30	km/h
Dampfüberdruck:	12	atü
Hochdruck-Zylinder:	2	Stück
Zylinderdurchmesser:	320	mm
Kolbenhub:	360	mm
Kolbenschieber-Durchmesser:	150	mm
Bauart der Steuerung:	Heusinger, außenliegend	
Treibachse:	1 (hinten)	
Kuppelachse:	1 (vorne)	
Raddurchmesser:	800	mm
Gesamtradstand:	2000	mm
Gesamtlänge:	6180	mm
Größte Breite:	2650	mm
Leergewicht:	14,5	t
Fassungsraum Wasser:	1,53	cbm
Fassungsraum Kohlen:	0,5	t
Dienstgewicht:	20,0	t
Höhe des Schornsteins ü. SO:	3600	mm
Wassereinlauf ü. SO:	2000	mm
Dampfstrahlpumpen:	2	Stück

Typ:	Friedmann 5	
Förderleistung:	4,8	cbm/h
Achslager:	Gleitlager	
Stangenlager:	Stellkeillager	
Sandstreuer:	Handbetrieb	
Geschwindigkeitsmesser:	Haushälter	
Schmiervorrichtung:	Bosch 0 33/7	
angeschlossene Schmierstellen:	6	
Beleuchtung:	el. Fabeg 250V 10 A	
Lautwerk:	Latowski	
Heizfläche der Feuerbüchse:	3,00	qm
Heizrohre:	86	Stück
Durchmesser:	52/57	mm
Länge:	2000	mm
Heizfläche in den Rohren:	28	qm
Rostfläche:	0,642	qm
Überhitzereinheiten:	80	Stück
Rohrdurchmesser:	12/17	mm
Überhitzerheizfläche:	16,7	qm

Mit Beginn des Triebwagen-Einsatzes zum Sommerfahrplan 1956 wurden die beiden Lokomotiven nur noch als Reserve vorgehalten. Sie konnten in der Regel auf einem Abstellgleis bei den Lokomotivschuppen in Neresheim angetroffen werden. Bekannt sind Einsätze beider Lokomotiven zum Elchinger Flugtag im Jahre 1959. WN 12 soll im September 1961 drei Wochen im Einsatz gewesen sein. Dr. Kurt Seidel initiierte am 13. Juli 1962 einen dampfbespannten Schüleronderzug, der von WN 12 gezogen wurde. Dies dürfte einer ihrer letzten Einsätze gewesen sein. Die endgültige Abstellung beider Lokomotiven ist im Jahre 1963 erfolgt. Die letzten Untersuchungen fanden laut Betriebsbüchern bei Lok 11 am 6. Januar 1958 und bei Lok 12 am 1. September 1956 statt. Beachtet man eine mehrfache Verlängerung der Untersuchungsfristen, so sind die Loks spätestens am 6. Januar 1964 (Lok WN 11) und am 1. September 1962 (Lok WN 12) außer Betrieb gestellt worden.

**Erläuterungsber. zu Projekt Nr. 702**

2/2 gekuppelte Heißdampf-Zwillingslokomotive für einmännige Bedienung

Spurweite 1000 mm

Die Bedienung der Lokomotive ist als einmännig gedacht, alle Einrichtungen sind deshalb diesem Sonderzweck angepasst.

Die Kesselabmessungen und der Dampfraum sind so gewählt, daß das Bestücken der Feuerung nur auf den Stationen zu erfolgen hat.

Die Übersichtlichkeit über die Strecke vom Standplatz des Führers aus ist nach allen Seiten gewährleistet, sogar über den Kessel hinweg schräg nach vorn auf die dem Führerstand gegenüber liegende Bahnseite. Der freie begehbarer Laufblech, Sand-, Wasserkasten nicht gehindert. Der Übergang vom Zug zur Lokomotive ist sowohl vorn als hinten ermöglicht durch Übergangsbrücken in Maschinenmitte und Laufblecher an den Längsseiten der Maschine. Die frei begehbaren Laufbleche zu beiden Seiten des Langkessels sind mit Geländer versehen, so daß der Aufenthalt auf diesen auch während der Fahrt ohne Gefahr möglich ist.

**Leistung.** Die Lokomotive ist bestimmt zur Förderung einer normalen Zuglast von 38 t ohne Maschine auf kurvenreichen Strecken mit anhaltenden Steigungen bis 1 : 38. Die Maschinenabmessungen sind so gewählt, daß das Reibungsgewicht bei Einhaltung der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit voll ausgenutzt werden kann. Die Maschine eignet sich infolgedessen zur Förderung eines etwas größeren Zuggewichts als das vorgeschriebene. Die größte fahrplanmäßige Geschwindigkeit beträgt 30 km/st., die größte nach den T. V. zulässige ca. 40 km/st.

**Rahmen, Lauf- und Triebwerk.** Die Maschine hat einen als Innenrahmen ausgebildeten Blechrahmen, der nach allen Richtungen durch Bleche und Formeisen gut versteift ist. Die Rahmenversteifung zwischen den Achsen wird in wirksamer Weise durch den unteren Teil des Wasserkastens gebildet. Der obere Teil des Wasserkastens ist unter den Kessel quer über den Rahmen gelegt und nur so breit, als dies die freie Begehrbarkeit der Laufbleche gestattet. Der Rahmen ruht mittelst 4 Längsfedern auf den Achsen. Der Radstand ist so bemessen, daß

die Maschine 80 m Kurven ohne Zwänge durchlaufen kann. In diesen Kurven läuft die Hinterachse radial und übt somit keinen Seitenschub auf die Schienen aus. Praktisch genommen wird sich die Maschine noch für kleinere Kurven eignen.

Die mit Kolbenschieber ausgerüsteten Zylinder liegen horizontal und treiben auf die Hinterachse. Die Steuerung ist nach Bauart Heusinger; die Umsteuerung erfolgt mittelst Steuerhebels.

**Kessel.** Der Kessel ist ein Lokomotivkessel gewöhnlicher Bauart, bestehend aus der kupfernen Feuerbüchse mit horizontalem Rost, dem flußeisernen Feuerkasten und dem einschüssigen Langkessel. Der Betriebsdampfdruck ist auf 14 Atm. festgesetzt.

Der geräumige Dampfdom liegt hinter der Rauchkammerrohrwand. Der Kessel ist ausgestattet mit einem Schmidt'schen Überhitzer mit 12 Rauchröhren und 6 Überhitzerelementen. Heiz- und Rostfläche sind etwas größer bemessen als die vorgeschriebene Leistung erfordern würde, einerseits um die Beanspruchung des Lokomotivführers durch die Feuerung möglichst gering zu halten, andererseits um in besonderen Fällen eine höhere als die verlangte Normalleistung zu ermöglichen bzw. das Reibungsgewicht voll auszunützen.

Der Regulator ist ein Ventilregulator, dessen Gestänge sich außerhalb des Kessels befindet. Der Regulatorhebel liegt horizontal am Feuerbüchsmantel in Handhöhe, der Steuerhebel an der Führerhauswand, so daß der Führer zwischen beiden Hebeln steht und sie beide bequem in der Hand hat. An der Bequemlichkeit der Handhabung dieser Hebel wird durch die Fahrtrichtungsänderung nichts geändert.

Als weitere Kesselarmatur sind vorgesehen:

Waschuken und Waschboizen in geeigneter Anzahl, 2 Pop Sicherheitsventile, 2 Speiseventile, 2 Injektoren, Manometer, Wasserstände, Ploße, Abfallhahn, Hilfsbläser, Dampfheizungseinrichtung mit den notwendigen Flähnen und Rohrleitungen.

Der Kessel ist durch Asbestmattzen allseitig gegen Wärmeverluste geschützt und mit einer Blechverkleidung umhüllt.

**Bremse.** Die Lokomotive ist mit einer Hardy-Luft-

saugebremse und mit einer Exter'schen Wurfbremse versehen; die beide durch ein ausgeglichenes Gestänge mit 4 Bremsklötzen auf beide Achsen wirken.

Die Bedienungsgriffe für die Hardy-Bremse sind dem Führer ohne Platzwechsel bequem erreichbar.

Damit die Lokomotive auch von der linken Führerstandseite aus gebremst werden kann, befindet sich auf dieser Seite ebenfalls ein Bremsventil.

**Führerstand.** Das seitlich offene Führerhaus besitzt 2 seitlich halbhohe Eingangstüren, je eine Türe an der Rückwand und Stirnwand, durch welche man zu den Übergangsbrücken bzw. den Laufblechen gelangt.

Je ein festes und 2 bewegliche Fenster in diesen Wänden gestatten sowohl nach vorn als auch nach hinten einen ungehinderten Ausblick auf die Strecke.

Die Kohlenkästen liegen an der Führerhausrückwand zu beiden Seiten der Übergangsbrücke; sie sind mit Klappdeckeln versehen und fassen soviel Kohle als zur Fahrt zwischen den Endstationen der Bahn notwendig ist.

**Ausrüstung.** Außer den üblichen Werkzeugen, Laternen und einem Dampfplautwerk ist die Maschine noch mit einer von Hand zu bedienenden für beide Fahrtrichtungen wirkenden Sandstreuervorrichtung ausgerüstet.

Der Sandkasten ist mit der Domverkleidung zusammengebaut und so geformt, daß durch ihn der freie Ausblick auf die dem Führerstand gegenüberliegende Bahnseite nicht gehindert ist.

**Material.** Die beim Bau der Lokomotive zur Verwendung gelangenden Materialien entsprechen den Staatsbahnvorschriften.

**Anm.:** Der Wortlaut ist beibehalten worden, ebenso die Ausdrucksweise. Anstelle von ae, oe und ue wurde ä, o und ü gesetzt, ss wurde mit ß geschrieben.

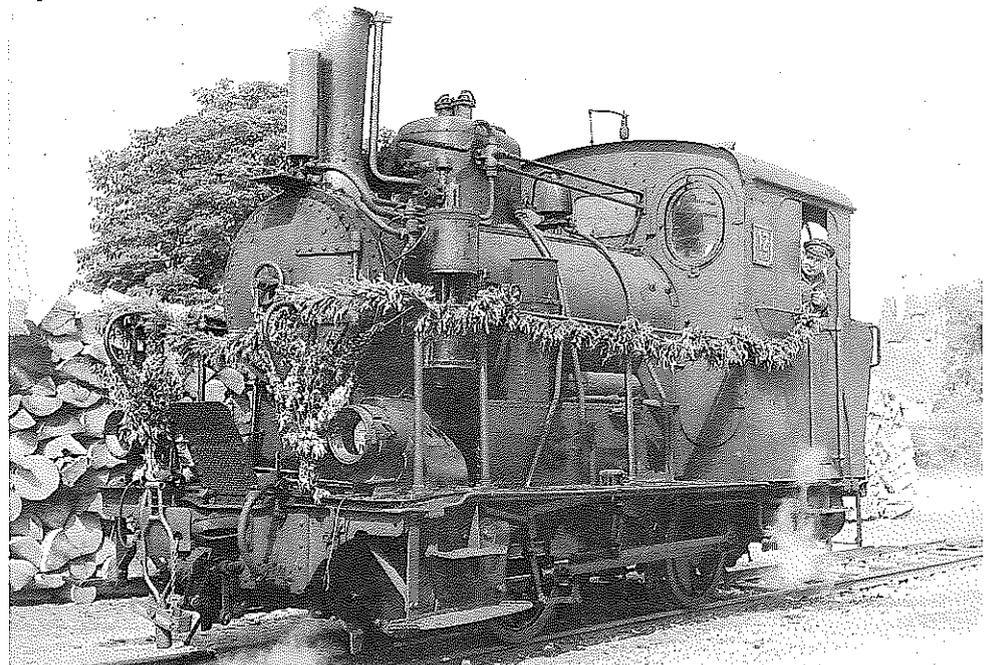
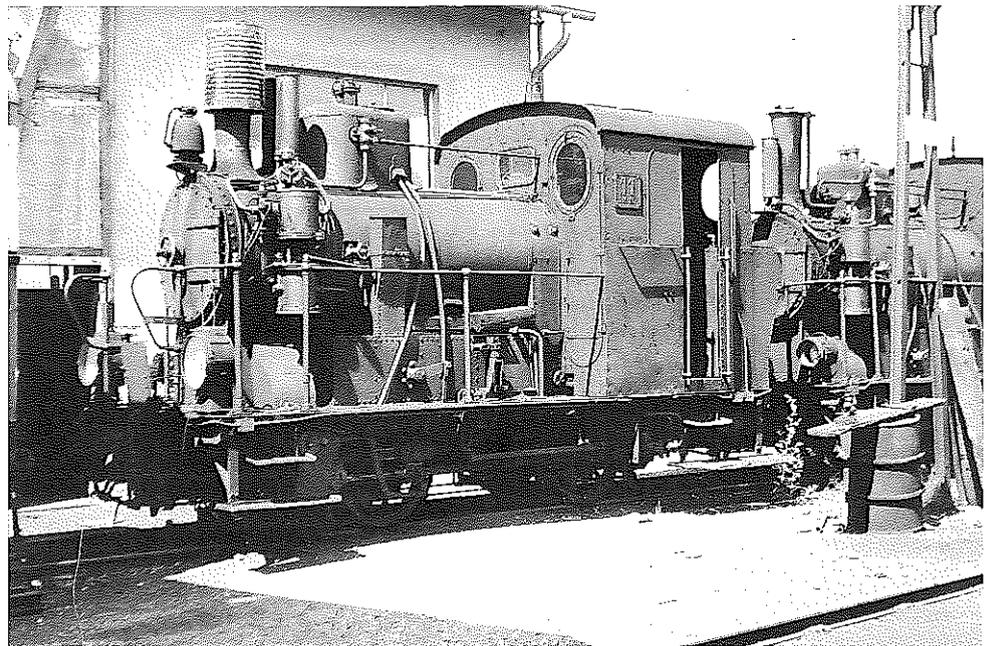
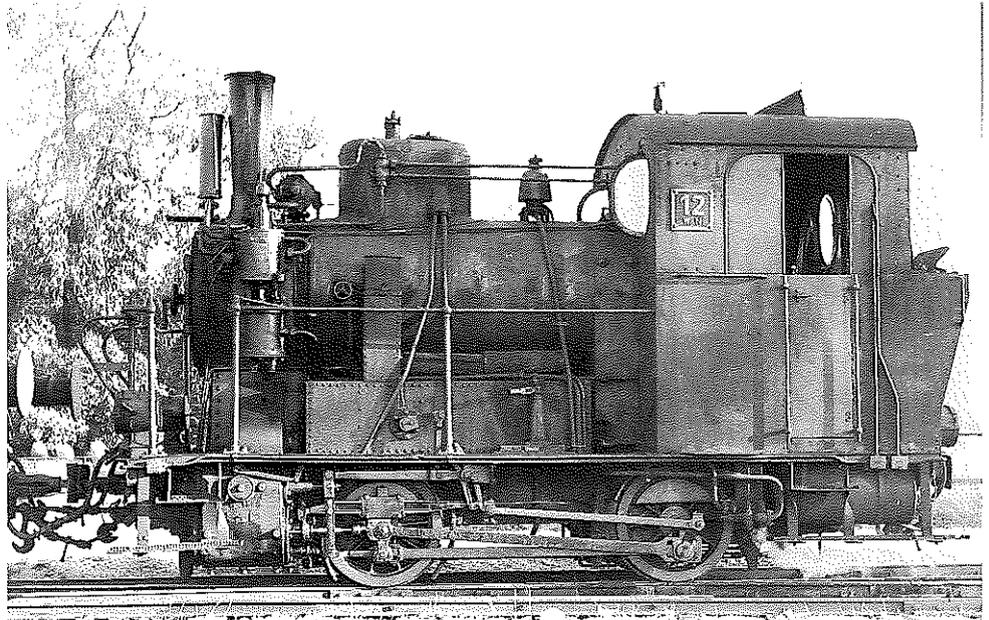
Quelle: Sammlung Brattmayer, Nachlaß Mayer

## Denkmalloks

1965 sollten die beiden Lokomotiven verschrottet werden. Hierüber informierte ein Artikel in der Heidenheimer Zeitung. Der Architekt und Stadtrat Adalbert Haas berichtet dazu:

„Als ich am Freitag, den 23. April 1965 an meinem Namenstag, die zwei alten ‚VETERANEN‘ in der Zeitung sah, die verschrottet werden sollten, da trank ich beim Frühstück eine halbe Tasse Kaffee . . . und bin sofort mit der Zeitung in der Hand nach Neresheim gefahren. Unterwegs überlegte ich, was wohl eine dieser Loks kosten würde, und ich war bereit, bis zu DM 6.000,- zu bezahlen. Nur schnell, damit nicht einer dieser ‚Schrotthändler‘ die schöne Lok entführt. In die Amtsstube des Bahnhofsvorstehers Volz trat ich mit Herzklopfen ein und fragte, ob ich eine Lok kaufen könnte und welcher Preis? DM 3.000,- kostet eine. ‚Ich nehme zwei!‘ war meine sofortige Antwort. Herr Volz war hocherfreut, ‚ich auch!‘ Ein ‚Schrotthändler‘ hatte also keine Chance mehr. Die Loks gehören mir! Als Herr Volz Herrn Bürgermeister Hegele von dem Kauf informierte, wollte dieser auch für Neresheim eine Lok erwerben. Wenn die Lok in Neresheim einen schönen Platz erhält, überlasse ich gerne eine Lok der Stadt. (. . .) Ich glaube, zwei Tage nach dem Kauf, rief der Rektor der Ingenieurschule (Aalen) bei mir an und bot mir das Mehrfache des Kaufpreises, wenn ich ihm die Lok verkaufe. ‚Die Lok verkaufe ich um kein Geld der Welt!‘ Meine Antwort mußte den Herrn Rektor sehr beeindruckt haben, denn aus Aalen kam kein Anruf mehr!“

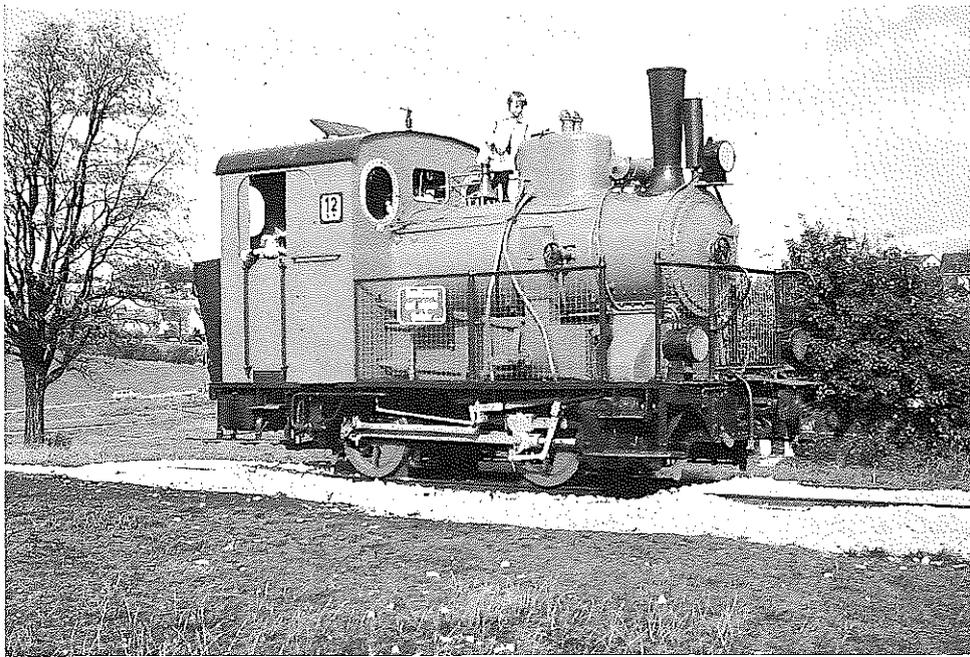
Das Geld zum Erwerb der Lokomotive WN 12 sammelte die Heidenheimer Zeitung mit einer Spendenaktion. Bereits nach gut einer Woche wurde so die Lokomotive den Heidenheimer Bürgern geschenkt. Bevor WN 12 Neresheim verließ, wurde noch ein Abschiedsfilmdreht. Generalstabsmäßig vorbereitet ging es mit zwei alten Personenwagen von Aalen nach Neresheim. Geschoben wurde die Garnitur von dem Triebwagen T 37, da die Lok ja nicht mehr fahren durfte. 16 Kameramänner der Heidenheimer Filmfreunde 08/16 filmten den mit einer Heidenheimer Trachtengruppe und Schülern des Heidenheimer Hellenstein-Gymnasiums besetzten Zug. Unter den Hauptdarstellern befanden sich auch eine Gans und eine Kuh. Auf den bei schwäbischen Eisenbahnen nahezu obligatorischen Ziegenbock verzichtete man. Heraus kam ein einzigartiges Zeitdokument, das die Schättere als typische niedliche Schmalspurbahn der alten Zeit darstellt.



*Oben: 1960 wurde Lok 12 im Güterzugdienst eingesetzt, hier steht sie in Dillingen, Foto: Franz Weinmayer*

*Mitte: Üblicherweise konnte man zwischen 1956 und 1963 die Loks abgestellt in Neresheim antreffen, hier am 30. 6. 1960, Foto: Helmut Griehl*

*Unten: Die festlich geschmückte WN 12 am 13. 7. 1962 in Neresheim, Foto: Sperle, Slg. Dr. Kurt Seidel*



Eine Woche danach, am 3. Juli 1965, wurde die Lokomotive nach Heidenheim transportiert. Zwei Tage später rollte sie als Attraktion des Kinderfestzugs unter dem Motto "Nach einem langen Arbeitsleben soll sie den Kindern Freude geben" durch Heidenheims Straßen. Danach wurde sie in der Lokomotivwerkstätte der Firma Voith für ihre zukünftige Aufgabe als Kinderklettergerät hergerichtet. Dabei bekam sie die auch heute noch bei den Voith-Werkloks verwendete blaue Lackierung. Am 20. Mai 1966 wurde sie im Rahmen einer kleinen Feierstunde auf dem Heidenheimer Gallenberg aufgestellt. Es muß erwähnt werden, daß alle Leistungen, die zur Aufstellung der Lokomotive führten, unentgeltlich erbracht wurden. Oder wie es Adalbert Haas beschreibt: "Das Wort SCHÄTTERE wurde irgendwie zu einem magischen Begriff, es hatte eine Ausstrahlung einer Königin gleich - die Schättere wurde zu einer kleinen KÖNIGIN, der viele untertänig waren, ich auch!"

Etwa zur gleichen Zeit stellte man WN 11 auf einer Verkehrsinsel am Neresheimer Bahnhof als Denkmal auf. Die Anregung dazu stammte von Oberamtsrichter Dr. Karl Setz. Vor Kindern geschützt und in den ursprünglichen Farben schien sie einer besseren Zukunft ins Auge zu blicken. Die ersten Jahre stand sie entgegengesetzt zur ursprünglichen Fahrtrichtung. Der Schornstein war mit einem "Kondom" geschützt. Mit dem Ausbau der Ulrichsteige zum Kloster wurde die Lokomotive um einige Meter versetzt und dabei in die richtige Richtung gedreht.

In den folgenden Jahren wurde es ruhig um die Härtsfeldbahn und um die Schättere-Lokomotiven. Die Heidenheimer WN 12 wurde von vielen Kinderhänden kräftig malträtiiert. Irgendwann erhielt sie einen orange-grün-schwarzen Anstrich. WN 11 wurde 1978 anlässlich der Ausstellung "Pleuer und die Eisenbahn" einige Wochen vor der Stadthalle in Aalen aufgestellt. 1979 diente die schon recht rostige Lok als Hintergrund für die Vorstellung der 2. Auflage des Buches über die Härtsfeldbahn von Dr. Kurt Seidel. Mancher mag sich in jener Zeit gefragt haben, wieso die Lok lediglich 0,64 qm Rostfläche haben sollte, war sie doch über und über mit Rost bedeckt.

### Freundeskreis Schättere und Härtsfeld-Museumsbahn e. V.

Im Winter 1983/1984 war der Restaurator Clemens Lüffe auf Geschäftsreise, wobei ihn sein Weg auch durch Neresheim führte. Diesem fiel die vor sich hinrostende kleine Lokomotive am Fuße des Ulrichsbergs auf, die sein großes Interesse weckte. Schmurstracks ging Lüffe zu dem benachbarten Postamt. Auf seine kurze Frage an den Postbeamten, wem denn die Lokomotive gehöre, kam die ebenso knappe, aber bestimmte Antwort: "Die könntet Se net kaufen!". Kurze Zeit

*Oben: Im August 1966 hatte WN 12 den ersten Ansturm der Heidenheimer Kinder hinter sich. Die Glocke des Lütewerks war bereits verschwunden. Foto: Hans Geyer*

*Mitte: Die Tage der WN 12 schienen gezählt, als dieses Bild gemacht wurde. Deutlich wird die wenig denkmalgerechte Aufstellung der Maschine, die weder einer funktionalen Einbindung noch dem Substanzerhalt auf Dauer genügen konnte. 12. 9. 1984*

*Unten: Damals erschien das Los von WN 11 besser zu sein, sie wurde vor dem Verfall besser geschützt, das Betreten der Lokomotive ist verboten, und ihre Aufstellung in Flucht des ehemaligen Hauptgleises am Neresheimer Bahnhofsgebäudes läßt auch den funktionalen Zusammenhang als Kleinbahnlok besser deutlich werden.. 12. 9. 1984, Fotos: Wolfram Bäumer*

nach diesem Dialog kursierte im Städtchen das Gerücht: "Ein Millionär wollte unsere Lokomotive kaufen".

Herr Lüffe hatte aber etwas ganz anderes vor. Er setzte sich mit Erfolg bei Stadtverwaltung und Gemeinderat für den Erhalt der Lokomotive ein. WN 11 wurde daraufhin im früheren Loksuppen von ABM-Kräften renoviert. Während der Aufstellung der Lok am 22. 8. 1984 traf Clemens Lüffe mit Werner Kuhn, dem heutigen Vorsitzenden des Härtsfeld-Museumsbahn-Vereins zusammen. Die Treffen fanden in der Folgezeit häufiger statt, und es entwickelte sich daraus der Freundeskreis Schättere, aus dem im Januar 1985 der Verein Härtsfeld-Museumsbahn hervorgegangen ist.

Nachdem der Verein sein Domizil in Neresheim gefunden hatte, kümmerte man sich um die Lokomotive WN 12. Mit der Stadt Heidenheim und der Heidenheimer Zeitung wurde ein Schenkungsvertrag ausgehandelt, und am 30. 10. 1986, 85 Jahre nach Eröffnung der Härtsfeldbahn, fuhr wieder eine Lokomotive auf das Gelände der Centralstation Neresheim, diesmal allerdings nicht aus eigener Kraft, sondern auf einem Tieflader.

Bereits zuvor hatte man ein Gutachten durch Dietrich A. Braitmaier, Sachverständiger im Fachgebiet Technikgeschichte, Sachgebiet Lokomotiven des Landesdenkmalamts Baden-Württemberg, anfertigen lassen (Ausschnitt daraus siehe Kasten). Dieses zeigte auch die Art und Weise der Aufarbeitung der Lok 12 in groben Zügen auf. Wenige Tage nach der Ankunft der Lokomotive wurde im Beisein von Herrn Braitmaier die Lokomotive nochmals genauer unter die Lupe genommen. Dabei wurde folgender Zustand festgehalten:

"Die Lokomotive befindet sich im Ansehen als Ganzes in einem schlechten Zustand. Die Kesselverkleidung - einschließlich Dampfdom und Sandkasten - ist stellenweise durchgerostet und gebrochen; die Asbestisolierung ist dadurch unbrauchbar geworden. Die Verkleidungen der Ein- und Ausströmröhre fehlen. Der Kaminaufsatz ist an den Nietstellen durchgerostet. Der Aufbau des Führerstandes und der Kohlenkasten sind unbrauchbar. Der Zustand des Wasserkastens konnte nicht geprüft werden. Rahmen und Fahrwerk befinden sich nach der gemeinsamen Besichtigung in einem ordentlichen Zustand. Die Steuerung ist mit einem Farbanstrich versehen; es ist davon auszugehen, daß sich dort kaum Rostansätze befinden. Die beiden Zylinderblöcke sind beschädigt. Diese Mängel lassen sich nicht übersehen. Die Kreuzköpfe sind auf den Gleitbahnen festgeschweißt. An dem Fahrzeug fehlen Teile der Grob- und Feinausrüstung, die zum Betrieb einer Dampflokomotive erforderlich sind. Vorstehende Feststellungen sind ohne technische Hilfsmittel getroffen worden. Eine detaillierte Zusammenstellung kann erst während der Aufarbeitung der Lokomotive gegeben werden."

*Oben: 85 Jahre nach Eröffnung der Härtsfeldbahn kehrte WN 12 in ihre alte Heimat zurück. Begrüßt wurde sie von 2 Polizisten, dem 2. Vorsitzenden des HMB Ulrich Knödel, Bürgermeister Dannemann, Stadtrat Voith, Heidenheims Stadtarchivar Dr. Weimert und einem Trachtenmädchen.*

*Unten: Am 30. 10. 1986 schwebte WN 12 auf das ihr zugedachte kurze Gleisstück.*

## Die Lokomotiven WN 11 und WN 12 der Härtsfeldbahn gebaut 1913 von der Maschinenfabrik Esslingen

(...)

### Zusammenfassung

Bei den noch vorhandenen Lokomotiven handelt es sich um Originalstücke, die im Jahre 1913 von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut wurden und zwar:

Bahn-Nr. WN 11 - Fabrik-Nr. 3710 - Empfänger: Härtsfeldbahn (Würt. Nebenbahnen AG)

Bahn-Nr. WN 12 - Fabrik-Nr. 3711 - Empfänger: Härtsfeldbahn (Würt. Nebenbahnen AG)

Die (...) lokomotiv- und technikgeschichtliche Entwicklung hat gezeigt, daß es sich bei diesen beiden Lokomotiven um eine nicht alltägliche und technisch sehr interessante Konstruktion handelt.

- Kulturdenkmal -

Baugleiche oder ähnliche Lokomotiven sind von der Maschinenfabrik Esslingen nicht mehr geliefert worden. Es läßt sich daher für die Maschinen der Begriff des Seltenheitswerts ableiten. Aus der

Geschichte der Härtsfeldbahn ist bekannt, daß diese Lokomotiven nur dort, nämlich auf der Strecke Aalen - Neresheim - Dillingen, bis zur Ausmusterung eingesetzt wurden; die Fahrzeuge verkörpern auch ein Stück Härtsfelder Heimatgeschichte.

Es ist deshalb notwendig, daß beide Maschinen unter allen Umständen erhalten werden müssen.

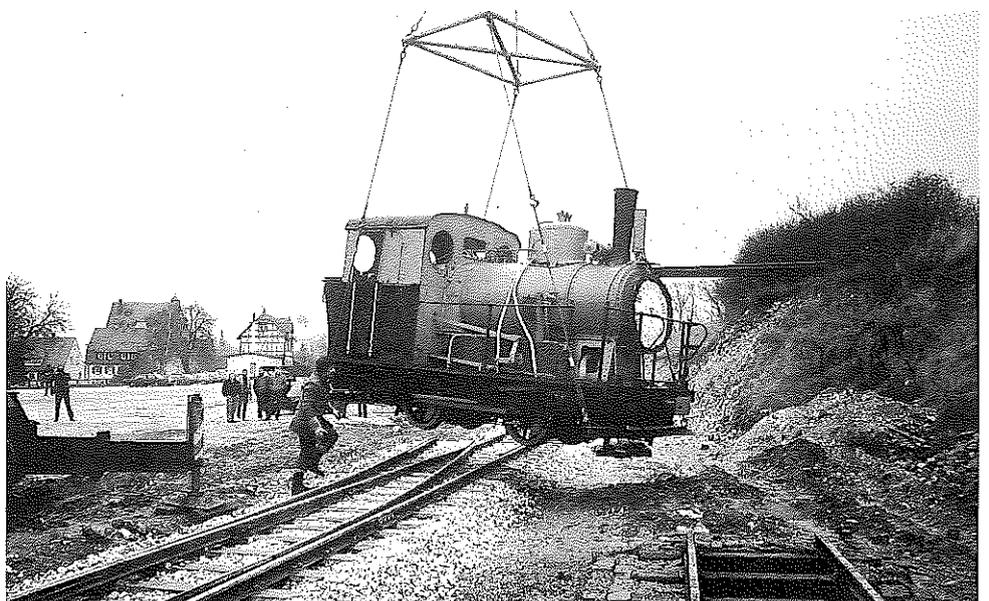
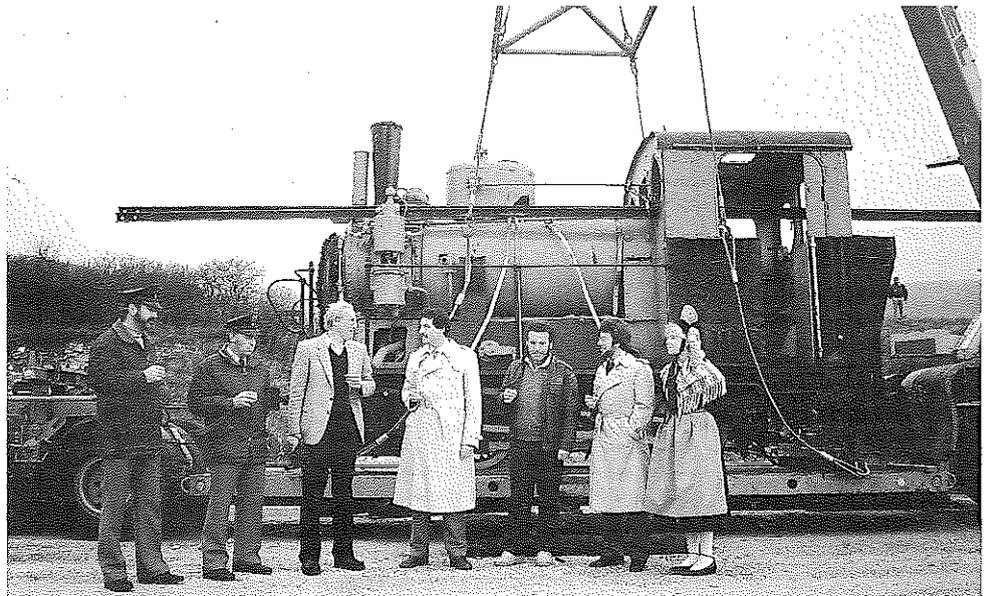
In diesem Zusammenhang muß noch darauf hingewiesen werden, daß eine Lokomotive aufgearbeitet und einsatzfähig gemacht wird. In welcher Weise die Aufbereitung vorgenommen wird, obliegt der Entscheidung der "Härtsfeld-Museumsbahn e.V." - insbesondere wegen des Zustandes des Kessels und wegen dessen Prüfung - und ist nicht Gegenstand dieser Abhandlung. Wichtig ist, daß einem größeren Kreis - den Betrachtern die Arbeitsweise einer Dampflokomotive gezeigt werden kann.

Abschließend muß gesagt werden, daß Exponate dieser Art (Kulturdenkmal und Seltenheitswert) heute nötiger denn je sind.

(...)

Dietrich Adolf Braitmaier

28. 7. 1986



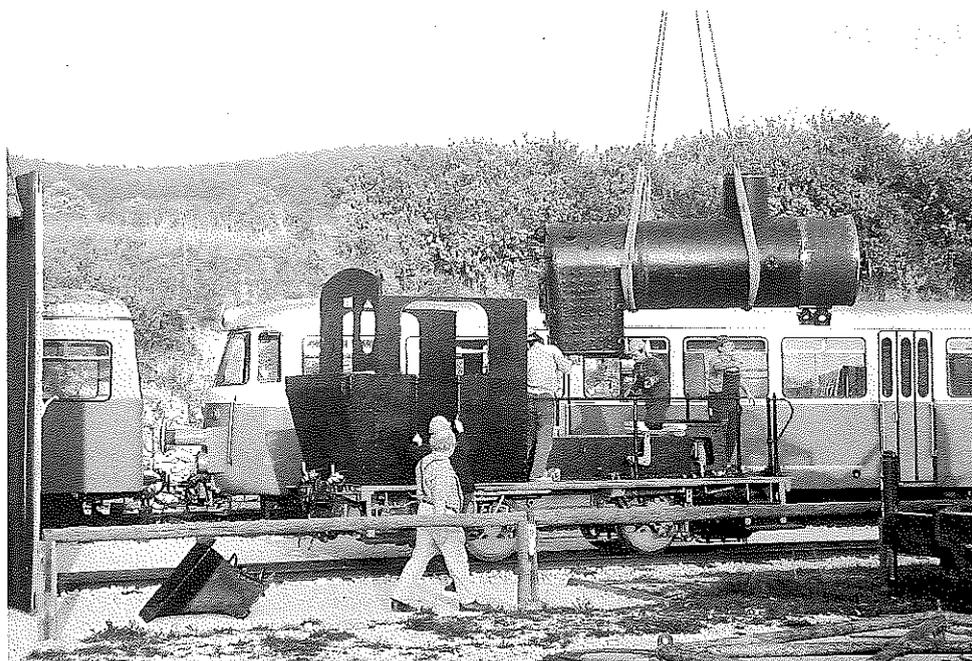


## Aufarbeitung der Lok WN 12

Trotz des entmutigenden schlechten Zustands wurde mit der Aufarbeitung der Lokomotive noch 1986 begonnen. Zwei Jahre dauerte alleine die Zerlegung. Das Fahrgestell konnte weitgehend durch Mitglieder des Vereins aufgearbeitet werden. Das gesamte Gestänge wurde zerlegt, neu ausgebucht und dann Stück für Stück wieder zusammengebaut. Für jedes einzelne Teil wurde eine Zeichnung angefertigt. Die Prüfung der Radsätze und Profilierung der Radreifen erfolgte in der WEG-Werkstätte in Neuffen. Die Federn wurden bei der Fa. Zeiss überprüft. Am 29. 4. 1989 stand der überarbeitete Rahmen wieder auf seinen Rädern und wurde zur Freude aller Beteiligten aus dem Schuppen heraus und dann wieder hinein geschoben. Es dauerte noch knapp zwei Jahre, bis am 21. 9. 1991 die Arbeiten am Fahrgestell mit Probefahrten abgeschlossen werden konnten. Unter anderem war eine Druckluftbremse eingebaut worden. Die Lokomotive wurde früher trotz der Druckluft-Zugbremse nur durch eine Handhebelwurfbremse gebremst.

Die Reparatur des Kessels konnte nicht in Neresheim durchgeführt werden. Der Auftrag zur Aufarbeitung wurde nach Einholung mehrerer Angebote an die Deutsche Museums-Eisenbahn in Darmstadt-Kranichstein vergeben. Die erste genaue Untersuchung des Kessels ergab, daß der Kessel bei Außerdienststellung der Lokomotive in einem sehr guten Zustand gewesen sein muß. Erst danach ist er durch die nicht entfernte Asbestmattenisolierung, in der sich die Feuchtigkeit sammeln konnte, einer extrem hohen Rosteinwirkung ausgesetzt worden. Dies ergab z. B. im Bereich der Bodenanker eine Abzehrung der Kesselwandstärke um 4 mm von ursprünglich 11 mm bis auf 7 mm. Die Rostbildung hatte aber vor allem auch den Steh- und Langkesselrieten sehr stark zugesetzt. So waren die Nietköpfe zum Teil von 21 mm bis auf 12 mm abgerostet. Lediglich der Bodenring und die aus Kupfer bestehende Feuerbüchse befanden sich noch in einem sehr guten Zustand.

Nach diesem wenig erfreulichen Untersuchungsergebnis stand fest, daß die Reparatur des Lokomotivkessels einem Neubau gleichkam. Es wurde beschlossen, Langkessel, Stehkessel und Rauchkammer aus Kostengründen nicht mehr zu nützen, sondern nach modernen Gesichtspunkten zu schweißen. Auf die Erneuerung des Schmidtschen Kleinrauchröhrenüberhitzers wurde aufgrund des relativ großen Aufwands verzichtet. Der dadurch entstehende Wärmewirkungsgradverlust ist im Hinblick auf den Einsatz der Lokomotive im Museumsbahnbetrieb noch tragbar. Die Verwendung der kupfernen Feuerbüchse wurde aufgrund des sehr großen Aufwandes beim Einbau (mit kupfernen



*Oben: Montage des linken Kreuzkopfs durch Horst Werner(+)*

*Mitte: Am 3. 8. 1991 wird mit der Montage der Führerhauswände begonnen.*

*Unten: Nach zahlreichen Irrungen und Wirrungen schwebte am 15. 10. 1991 endlich der neue Kessel ein. Zum Einbau des im Vordergrund liegenden Aschkastens mußte der Kessel 1993 noch einmal abgehoben werden.*

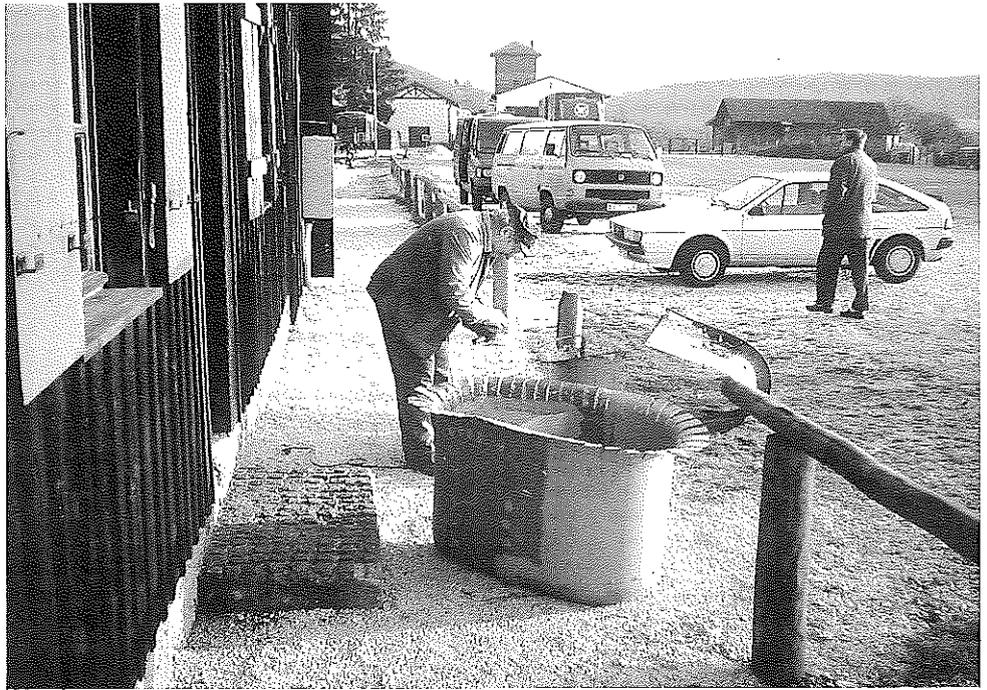
Gewindestehbolzen) unter anderem auch vom Lokkesselsachverständigen für nicht zweckmäßig crachtet. Es verblieben einige wenige noch brauchbare Altbauteile, beispielsweise die Rauchkammertür, die noch verwendet werden konnten.

Die Spezialarbeiten wie etwa das Walzen und Schweißen des Langkessels wurden von Oktober 1990 bis April 1991 im Ausbesserungswerk Schneidemühl in Polen durchgeführt. Nach einer zweimonatigen Odyssee auf einem Eisenbahnwagen, die für gehörige Aufregung sorgte, kehrte der Kessel nach Darmstadt zurück. Am 14. Juni 1991 erfolgte dort die Abnahmeprüfung. Anschließend erfolgten noch weitere Arbeiten, bevor der fertige Kessel am 15. Oktober 1991 nach Neresheim zurückkam. Hier wurde er sofort auf das soeben fertig gewordenen Fahrgestell gesetzt. Er mußte 1993 nochmals abgenommen werden, um den Aschkasten einzubauen.

Nach dem Aufsetzen des Kessels wurde mit Blecharbeiten begonnen. Die Kesselverkleidung wurde vollständig neu angefertigt, wobei besonders der vordere Abschluß der Kesselverkleidung und der Dampfdom mit ihren Rundungen erhebliches Können verlangten. Auch das Führerhaus mußte weitgehend erneuert werden. Lediglich der Kohlenkasten war noch in einem wiederverwertbaren Zustand. Danach wurden die bereits vorab gerichteten Aggregate angebaut und angeschlossen. Durch die neu eingebaute Druckluftbremse mußten im Führerstand die Schmierpumpe und die Betätigung der Sandstreueinrichtung versetzt werden. Schließlich bekam die Lokomotive wieder die elektrische Beleuchtung, wie sie am Ende ihrer Einsatzzeit vorhanden war.

Zur feierlichen Einweihung am 7. August 1994 konnten nicht alle Arbeiten abgeschlossen werden. Diverse Teile müssen nochmals in einer anderen Farbe gestrichen werden, da sich inzwischen Zeitzeugen gefunden haben, die darauf bestehen, daß dies einmal ganz anders war. Leider kommen diese immer gerade dann, wenn der letzte Pinselstrich gerade erfolgt ist. Der Einbau der Fensterscheiben ist noch nicht erfolgt und auch die Lokschilder sind nicht rechtzeitig fertig geworden. Man hatte sich hier auf einen Spezialanbieter aus Buschhoven verlassen, mit dem bereits Gespräche geführt worden waren. Inzwischen wurde eine andere Lösung gefunden.

Nur noch ein Problem drückt die Härtsfeld-Museumsbahner: Das Läutewerk Bauart Latowski ist irgendwann in den langen Jahren in Heidenheim verschwunden. Bislang konnte ein solches nicht beschafft werden und ohne Läutewerk darf die Lokomotive nicht eingesetzt werden. Vielleicht findet sich ja auf diesem Wege jemand, der dem Verein weiterhelfen kann.



*Oben: Das ist keine Sitzbadewanne, sondern die neue Domverkleidung. Die alte liegt dahinter. Fritz Schattkowsky zeigt, was er gelernt hat. 13. 2. 1993*

*Mitte: WN 12 fährt geschmückt und mit Güterzug an den Bahnsteig, um eingeweiht zu werden.*

*Unten: Ansprache des 1. Vorsitzenden des HMB Werner Kuhn, 6. 8. 1994, Fotos: Jürgen Ranger*

## Lebensläufe der Loks WN 11 u. 12

### WN 11

1913 Geb. von ME, Fabrnr. 3710  
 vor 1925 Ausbau des Vorwärmers  
 vor 1932 Schalldämpfer hinter Schornstein  
 22.06. 1946 Hauptuntersuchung  
 22.09. 1951 bis  
 06.01. 1952 Hauptuntersuchung  
 1957 Umbau auf Druckluftbremse  
 06.01. 1955 bis  
 16.09. 1955 Zwischenuntersuchung  
 06.06. 1956 bis  
 06.01. 1958 Hauptuntersuchung  
 06.01. 1964 spätestens außer Betrieb gestellt  
 April 1965 verkauft an Stadt Neresheim  
 1966 Aufstellung als Denkmal  
 29.07. 1978 bis  
 27.08. 1978 "Pleuer und die Eisenbahn" Kunst-  
 /Technik-Ausstellung zum Abschied  
 von der Dampflok in Aalen  
 1979 Hintergrund für die Vorstellung des  
 Buchs "Die Härtsfeldbahn"  
 19.03. 1984 bis  
 22.08. 1984 Renovierung im Neresheimer  
 Lokschuppen

### WN 12

1913 Geb. von ME, Fabrnr. 3711  
 31.10. 1913 Dampfdruckprobe  
 11.12. 1913 Probefahrt  
 Dez. 1913 Auslieferung  
 1937 Schalldämpfer hinter Schornstein  
 20.04. 1945 Durch Tieffliegerangriff beschädigt

07.01. 1946 Hauptuntersuchung  
 07.01. 1952 bis  
 25.06. 1952 Zwischenuntersuchung  
 1957 Umb. a. Druckluftbr. u. el. Beleucht.  
 25.06. 1955 bis  
 01.09. 1956 Hauptuntersuchung  
 13.07. 1962 Sonderzug (letzter nachw. Ems.)  
 01.09. 1962 spätestens außer Betrieb gestellt  
 23.04. 1965 verk. an Adalbert Haas  
 03.05. 1965 Schenkung an Stadt Heidenheim  
 26.06. 1965 Letzte Fahrt (geschoben von T 37)  
 03.07. 1965 Transport nach Heidenheim  
 05.07. 1965 Teilnahme am Kinderfest  
 Aufarbeitung bei der Firma Voith  
 20.05. 1966 Aufstellung auf Heidenh. Galgenberg  
 27.11. 1985 Schenkungsverm. zw. Stadt Heidenh.,  
 Heidenh. Zeitung u. HMB  
 30.10. 1986 Transport nach Neresheim  
 09.11. 1986 erste genauere Unt. des Zustands  
 29.04. 1989 Wiedereinbau der Achsen / "Rollout"  
 02.02. 1990 Auftragserteilung zur Kesselreparatur  
 Okt. 1990 bis  
 April 1991 Kessel(quasi)-Neubau in Pila (Polen)  
 14.06. 1991 Abnahme des Kessels  
 03.08. 1991 Beg. Wiederaufbau des Führerhauses  
 21.09. 1991 Probef./Abschluß Fahrgestellaufarb.  
 15.10. 1991 Ankunft des Kessels  
 05.09. 1992 Landtagsvizepräsident Dr. Geisel  
 besucht die Lok  
 Feb. 1993 Herst. d. Dampfdomverkl. als letztes  
 Teil der Kesselverkleidung  
 17.05. 1994 Kesselabnahme, erstes Anheizen  
 07.08. 1994 Feierliche Einweihung  
 Aug. 1995 geplante Inbetriebnahme (HU)

## Ausblick

Zum Betrieb einer Dampflokomotive gehört auch die notwendige Infrastruktur. Die Bekohlung erfolgt bislang etwas waghalsig über eine Leiter, und das Wasserfassen geschieht mittels Feuerwehrschauch. In den nächsten Jahren soll in Neresheim eine Bekohlungs-bühne nach Dillinger Vorbild neu errichtet werden. Die ehemalige Neresheimer Bekohlungsanlage wäre bei den vorhandenen Verhältnissen zu groß. Das Wasserfassen wird in Zukunft mit dem ehemaligen Dillinger Wasserkran erfolgen, so daß eine Lokomotiv-behandlungsanlage nach Dillinger Vorbild in Neresheim wieder entsteht.

Auch die Lokomotive WN 11 soll in der nächsten Zeit von ihrem Standort auf der Verkehrsinsel auf die Anlagen des Härtsfeld-Museumsbahn-Vereins geholt werden. Bedingt durch Witterungseinflüsse und das ungeschützte Abstellen im Freien ist der äußere Zustand schlecht. Von der vor 10 Jahren erfolgten optischen Auffrischung ist heute nichts mehr erkennbar. Nach der Entfernung vom bisherigen Standort soll die Lokomotive gereinigt, entrostet und gestrichen werden. Außerdem ist das Fahrgestell funktionsfähig zu machen, um sie auf den Glisanlagen bewegen und präsentieren zu können.

Die Lokomotive ist ein Kulturdenkmal nach § 2 DschG BW. Nach Rücksprache mit dem Landesdenkmalamt ist eine Aufarbeitung, wie sie bei WN 12 durchgeführt wurde, möglich, solange das Erscheinungsbild nicht verändert wird. Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist nicht zuletzt aus Kostengründen erst zu einem späteren Zeitpunkt beabsichtigt. Ein Umbau der WN 11 in den Zustand der WN 12 wird dabei nicht erfolgen. Durch das Beibehalten der etwas unterschiedlichen Ausführung kann viel mehr gezeigt wer-

Dr. Karl Setz

### Die zwei Eliase von Neresheim

Ein Frühjahrsmärchen vom Härtsfeld

Es war einmal ein Maschinenschlosser. Der wohnte im Unterland und hat immer Lokomotiven gebaut, große und kleine. Am liebsten hatte er die kleinen. In einem Jahr hat er einmal gleich zwei von diesen feurigen Loks nebeneinander her gebaut. Darum hat er alle beide Eliase heißen. Damit man sie aber doch voneinander unterscheiden konnte und weil beide Buben waren, hat er sie Basil und Tobias getauft. Darauf hat er sie in der Lokomotiv-Zeitung zum Verkauf ausgeschrieben, weil er und seine Frau und die Kinder Geld zum Leben brauchten. Das Inserat hat auch die Härtsfeldbahn in Neresheim gelesen: "2 kleine Loks, die Eliase heißen und auf die Namen Basil und Tobias hören, zu verkaufen. Zwischen beiden die Wahl." Die Härtsfeldbahn hat gleich alle beide gekauft. Weil die Härtsfeldbahn aber kein Doctor ferroviarius ist, sondern bloß ein Verein, hat sie die kleinen Loks mit Nr. 1 und Nr. 2 bezeichnet.

"Seid fleißig, streitet nicht und fahrt keine Hühner und Enten tot!", hat der Maschinenbauer ihnen zum Abschied mit auf den Lebensweg gegeben. Zu der Härtsfeldbahn aber hat er gesagt, daß seine zwei "Eliase" hoffentlich in gute Hände kämen, denn mit Nr. 1 und Nr. 2 könne man zur Not zwei Rechtsanwälte, die Mayer heißen, auseinander halten.

Die beiden Eliase waren rechtschaffene und gute Lokomotiven und haben den Härtsfeldern gefallen. Sie haben ihnen sogar das Wetter vom Schloßpfarrer Schips zugebracht und ihren Kindern die Zeit zum Schlafengehen. Weil es damals noch kein Radio und keinen Gutenachttonkel gegeben hat,

Weniger gut ist es gegangen, wenn der Basil und der Tobias hintereinander gespannt wurden. Wegen der Unterkochener Steige ist das zuweilen nötig gewesen. "Hi! Hi!" und "Puff! Puff!" haben sie einander geboxt. Zum Lokführer Bauer haben sie "Vatter" und zum Lokführer Kraus "Date" gesagt. "Vatter! Bier trinken!" hat der Basil vor der Station Unterkochen und Ballmersthofen gerufen. "Sag's nicht dem Tobias!" hat der Revolutions-Bauer gemahnt. "Sonst macht's uns der Date Kraus nach!"

"Die Tante steht schon mit dem Steinkrug am Perron!" hat der Basil dazu gelacht.

Das haben natürlich der Staatsanwalt Zimmerle und der Pater Prior und der Viehhändler Schmühl Pflaumenkern im Wagen hinten nicht gehört. Der rauhe Wirt Korbian Weindl in Dillingen aber hat nur von den "Schmalspurigen" geredet und die Aalener haben sogar von der "Schättere" übel gesprochen. Die Kinder haben "Iggenhausen - Katzenstein! Härtsfeldwerke - Neresheim!" gesungen.

"Tja!" haben der Basil und der Tobias dazu gesagt. Vor allem wegen der "Schättere". Sonst haben sie die Aalener schon gemocht und nur miteinander geboxt und geduscht, weil sie "Überhitzer" waren und der Basil allein einen Turbo kriegte, der 1200 Mark gekostet hat. Auch in den beiden Kriegs- und Notzeiten ist nicht viel anderes übrig geblieben, als die zwei Eliase scheinheilig das Freß- und Hamsterbähnchen über das Härtsfeld ziehen mußten. "Manchmal sagt er auch die Wahrheit" hat damals der Tobias über den Basil gelästert. "Und der Landjäger würd es schon nicht merken, wenn der Tobias mit der Lüge anfängt" hat der Basil über den Bruder geredet und mit den Augen gezwinkert. Der Tobias ist dann, als der Vatter Bauer gestorben war, bis an den Bahnübergang beim Dr. Reichert

hingefahren, wo er den Trauerzug gesehen hat. Die Neresheimer Frauen haben das Eliase stehen sehen und geweint. Da haben die amerikanischen Jabos schon einmal den Basil und den Tobias zusammengeschnitten gehabt, daß das Blut auf den Schienen war.

Dann sind eines Tages die Diesel-Triebwagen heraufgekommen und die Härtsfeldbahnaktien inun-tergegangen. "So, ihr zwei Eliase ohne Dampf!" hat der Bahnverwalter gesagt. "Jetzt kommt ihr wieder in die Lokomotiv-Börse!" Das hat gleich der Spion von Heidenheim gelesen. "Ich nehme den mit dem Turban!" hat er gesagt und die blanken Dukaten auf das Schalterbrett gezählt.

"Und die Neresheimer? Wenn ich jetzt im Tiefladerwagen nach Heidenheim muß!" fragte der Basil.

"Die Neresheimer sind diesmal rechtzeitig aufgestanden!" hat der Tobias gesagt. "Auch wenn sie am Ausgleichstock gehen. Wegen dem Ausgleichstock können sie bloß einen von uns beiden kaufen. Den billigeren, glaube ich" hat er resigniert.

"Und die Aalener!" gab der Basil zurück. "Tja! Die haben ihren Gaskessel, bei dem wir alleweil gehalten haben"

"Wir sind halt jetzt ausgemustert nach 50 Jahren zwischen Aalen und Dillingen über Neresheim hin und her" seufzte der Tobias. "Du?" fragte der Basil. "Hätten wir nicht einmal von Heidenheim über Neresheim nach Nördlingen fahren sollen?"

"Wir müssen jetzt auseinander gehen" schloß der Tobias.

"Was anfangs nicht in Ordnung war, verzeigt sich oft nach Tag und Jahr!" Dieses Märchen erschien 1965 in der Heidenheimer Zeitung. Viele der Anspielungen waren wohl nur den Betroffenen selbst bekannt.

den als durch zwei vollkommen identische Loks. Bis aber beide Loks wieder dampfen, werden noch viele Jahre ins Land gehen.

**Quellen:**

Hermann Bürnheim: Württembergische Eisenbahngesellschaft, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1986,

Max Mayer: Esslinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen, VDI-Verlag, 1924,

Andreas M. Rantzsch: Schmalspurig über's Härtsfeld, Verlag Wolfgang Bleiweis, Schweinfurt, 1993,

Kurt Seidel: Die Härtsfeldbahn, Horst-Werner Dumjahn Verlag, Mainz, 1979,

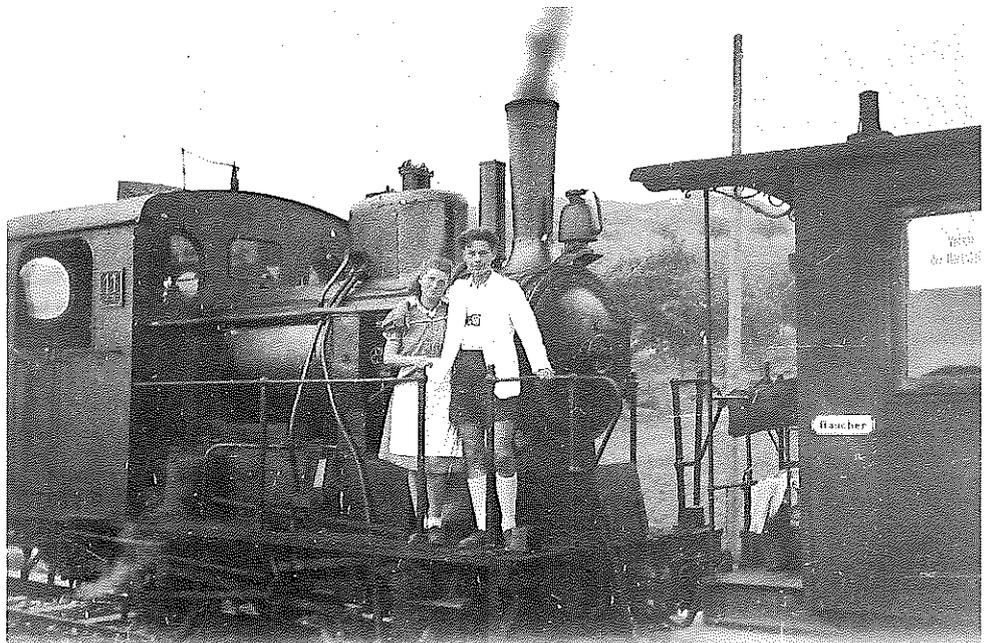
Unterlagen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft,

Unterlagen des Vereins Härtsfeld-Museumsbahn



Oben: Lokführer Hermann Hafner hat gut lachen. 6./7. 8. 1994, Foto: Jürgen Ranger

Mitte: Die stolze HMB-Mannschaft vor Lok 12, v. l. n. r.: auf der Lok Albert Huber, ehemaliger Werkstattleiter der Härtsfeldbahn, Ingo Adam, Heizer, Dietmar Fischer, Heizer i. A., Dipl.-Ing. Rolf Grüninger, öBl Fahrweg und Tf, Thomas Müller, 2. Vorsitzender HMB, vor der Lok Werner Kuhn, 1. Vorsitzender HMB und Tf, Hermann Hafner, Lokomotiv-Betriebsinspektor i. R., Thomas Schmeißer, Tf, Peter Weis, öBl Fzg u. Betr, Tf, Michael Göres, Heizer i. A., Hans-Ulrich Bosch, Zf. Von oben drängt sich Kloster Neresheim ins Bild, das 1995 sein 900. Geburtstag feiern wird. 5. 11. 1994, Foto: Ziegelmüller



Unten: Die Lok diente schon früher als Hintergrund für Erinnerungsfotos, hier ein nicht näher datiertes Bild, das anlässlich eines Ausfluges des Vereins der Härtsfelder entstanden ist. Wie lange die Kleidung wohl weiß geblieben ist? Foto: Kurt Biehler