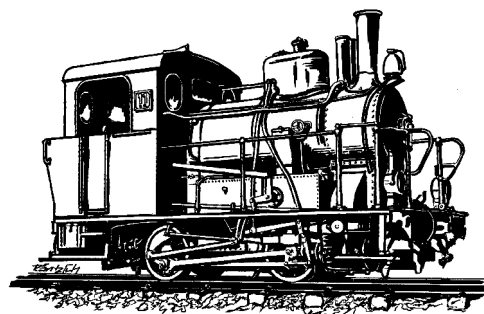


# HÄRTSFELDBAHN- Anzeiger

2011



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

## Exoten auf der Härtsfeldbahn

### Probefahrten in den 1950er- und 1960er-Jahren – Teil 1

Ein besonderes Kapitel in der Geschichte der Härtsfeldbahn sind die Probefahrten mit fabrikneuen Fahrzeugen verschiedener Hersteller in den fünfziger und sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts.

Die Härtsfeldbahn war für solche Erprobungen geradezu ideal. Am Alaufstieg bei Aalen konnte das Verhalten der Fahrzeuge in Steigungen und engen Kurven erprobt werden. Auf den ebenen und geraden Streckenabschnitten zwischen Zöschlingsweiler und Lauingen bzw. Lauingen und Hausen waren Schnellfahrten möglich. Den Anfang machte eine technische Besonderheit: ein „Diesel-Krokodil“. Als „Krokodil“ werden Lokomotiven bezeichnet, die aus zwei fest gekuppelten, mit Stangen angetriebenen Antriebseinheiten bestehen, zwischen denen sich eine beweglich aufgebaute Führerkabine befindet.

Am 15. Mai 1954 traf in Aalen so eine vierachsige Diesellok der Firma Jung ein. Sie war mit Fabrik-Nummer 12.022 vermutlich für die Leopoldina-Bahn bei Rio de Janeiro (Brasilien) gebaut worden.

Die Lokomotive erregte damals gehöriges Aufsehen, wollte Jung damit doch seine Leistungsfähigkeit im Diesellok-Bau unter Beweis stellen. Über die Probefahrten berichtete die Schwäbische Post am Montag, 17. Mai 1954: „Großes Aufsehen bei der Härtsfeldbahn / Für Brasilien bestimmte Diesellok versuchsweise nur wenige Tage im Betrieb  
Aus Anlaß der Tagung deutscher

Kleinbahnen-Unternehmer in Bad Kissingen wird am kommenden Dienstag auf der Strecke der Härtsfeldbahn



Oben und unten: Zwei Mal dieselbe Diesellok im Mai: oben im Bahnhof Unterkochen auf einer Probefahrt am 18. Mai 1954 und unten im Bahnhof Neresheim am 12. Mai 2010. Fotos: Slg. Dr. Rolf Löttgers, Hannes Ortlieb



eine neuartige Diesel-Doppellokomotive im Betrieb vorgeführt. Schon bei der ersten Probefahrt am

vergangenen Wochenende erregte die Lokomotive, die einen in unserem Bezirk nicht gebräuchlichen Aufbau

hat, bei der Bevölkerung einiges Aufsehen. Es war vielfach die Meinung zu hören, daß diese Maschine nunmehr den Betrieb der Härtsfeldbahn übernehmen werde. Die Diesellok, die von der Fa. Arnold Jung in Jungenthal bei Kirchen an der Sieg hergestellt wurde, wird aber nach Brasilien exportiert und bereits in den nächsten Tagen wieder verladen.“

Nach den Probefahrten auf dem Härtsfeld wurde die Lok auf der Hannover Messe gezeigt. Die Lieferung nach Brasilien kam allerdings nicht zustande. Zum Jahreswechsel 1955/1956 konnte die Lok an ein Zement- und Kalkwerk bei Virkkala im Süden Finnlands verkauft werden. Auf dieser ca. 6 km langen Industriebahn an der Bahnlinie Hangö – Hyvinkää westlich von Helsinki verkehrte sie mit der Betriebs-Nummer 4. 1970 brach ein See in den bergmännisch vorgetriebenen Kalkabbau ein. Der Betrieb wurde eingestellt.

Im September 1972 wurde die Lok per Schiff und Bahn zur Luzern – Stans – Engelberg-Bahn (LSE) in der Schweiz transportiert. Dort wurde sie auf die Bedürfnisse der LSE angepasst und am 30. August 1974 als Gm 4/4 111 „Jumbo“ in Betrieb genommen. Sie kam im Bauzugsdienst und im Güterverkehr zum Einsatz. Dabei verkehrte sie auch auf den Gleisen der Brünigbahn.

Durch Umstrukturierung des Güterverkehrs entfielen die Aufgaben der Lok. Sie stand meistens als Reserve in Stansstad am Vierwaldstätter See.

Dort wurde sie von uns ausfindig gemacht und schließlich übernommen. Nach diversen Vorarbeiten erfolgte am 21./22. September 2005 der Transport nach Neresheim. Inzwischen wurden die meisten notwendigen Arbeiten abgeschlossen. Neben der Zulassung steht noch eine abschließende Lackierung an. Dann wird die Lokomotive mit der Bezeichnung D 4 „JUMBO“ in Betrieb gehen.

Werfen wir nun noch einen Blick auf die anderen Exoten auf den Gleisen der Härtsfeldbahn.

Am 5. Juni 1956 begannen Probefahrten mit einem vierachsigen Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen, der für die Schmalspurbahn auf Mallorca vorgesehen war. Die Laufgüte-Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, dass die ermittelten Werte „bei den schlechten Streckenverhältnissen durchaus befriedigend“ sind. In den Jahren 1956 bis 1959 wurden von



**Oben: Triebwagen für Mallorca im Juni 1956 auf dem Viadukt (Foto: Archiv Maschinenfabrik Esslingen),**

**Unten: Montage des Triebwagens für die Peloponnes-Bahn im Oktober 1958 in Aalen Gbf. (Sammlung Dietmar Schweizer),**



der Maschinenfabrik Esslingen und der Firma Euskalduna im Auftrag des Ministerio des Obras Publicas (Madrid) 25 solche Triebwagen und 14 Beiwagen gebaut. Geliefert wurden sie mit den Spurweiten 914 mm und 1000 mm an die spanischen Bahnen Compania Generalitat de Ferrocarriles Catalanes SA (Barcelona), Ferrocarril de Santander a Bilbao SA und Ferrocarriles de Mallorca (Palma de Mallorca). Die letzten vier Esslinger Triebwagen waren noch 1994 auf Mallorca im Einsatz. Mittlerweile wurde diese Bahn grundlegend modernisiert. Von den Triebwagen findet sich keine Spur mehr.

Am 29. Oktober 1958 traf neben einem weiteren Triebwagen für Mallorca ein Triebzug für die Piräus – Athen – Peloponnes – Eisenbahn mit der Nummer SPAP-1000-02 samt dazugehörendem Beiwagen ein. Auch

diese Fahrzeuge waren von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut worden. Die Züge waren mit erhöhtem Komfort für den Reisezugverkehr auf dem Peloponnes ausgestattet und wurden deshalb als Pullmanzüge bezeichnet. Im Mittelteil war sogar eine Bar eingebaut.

Die Probefahrten verliefen gut. Der Zug erreichte bei der Anfahrt auf der langen Steigung am Alaufstieg eine Endgeschwindigkeit von 58 km/h. Für die Regelzüge der Härtsfeldbahn war die Geschwindigkeit hier auf 30 km/h begrenzt. Ab Anfang Dezember 1958 wurden sieben solche Garnituren auf dem Seeweg ab Stuttgart Hafen über Antwerpen nach Piräus geliefert. Die Fahrzeuge standen teilweise noch 1993 in Betrieb und wurden dann größtenteils abgestellt.

(Fortsetzung folgt)

Jürgen Ranger

# Betriebsablauf in Aalen Härtsfeld Gbf

*Mitte der 1960er Jahre*

Der Güterbahnhof Aalen war die nördliche Schnittstelle des Güterverkehrs zwischen der damaligen Deutschen Bundesbahn und der Härtsfeldbahn. Hier bestand ein Anschluss über das Dreischienengleis zum Normalspurnetz und über die beiden Rollbockgruben die Möglichkeit, Normalspur-Güterwagen auf dem Meterspurnetz der Härtsfeldbahn weiterzubefördern.

Diese Station war Ende der 1960er Jahre das Rückgrat des Güterverkehrs aufs Härtsfeld. Es standen zu diesem Zweck immer um die 10 Rollböcke auf dem Abstellgleis in Aalen bereit. Dass irgendwelche Güter zur damaligen Zeit in Aalen noch umgeladen wurden, ist mir nicht bekannt.

An Gebäuden waren das Empfangsgebäude, das Abortgebäude, sowie der Loksuppen mit Wasserturm vorhanden. Die recht umfangreichen Gleisanlagen können auf dem Plan aus der Sammlung betrieblicher Vorschriften von 1959 studiert werden.

Interessant waren die damals in Aalen abgestellten Fahrzeuge: Beim Empfangsgebäude standen die vierachsigen Herbrand-Personenwagen WN 6 und WN 7 sowie die Reste eines offenen Güterwagens. WN 2, ein weiterer Herbrand-Personenwagen, stand auf dem Gleis beim Wasserkran. Bei der Ladestraße standen die



**Am 24. Juni 1967 traf Ch. L. Mayer, der oberste Eisenbahner Luxemburgs, T 31 beim Rangieren mit Rollböcken an der Rollbockgrube in Aalen an.**

Langholzwagen Hw 301 und Hw 302, auf einem weiteren Abstellgleis Gepäckwagen 23 sowie die zwei von der Kleinbahn Bremen-Tarmstedt gekommenen Personenwagen 4 und 5. Diese wurden irgendwann Mitte der 1960er Jahre vom Lokschuppengleis auf das Gleis in der Mitte des Bahnhofsareals versetzt. Der Zustand dieser Fahrzeuge war sehr reduziert, die Fenster waren eingeworfen, die Glassplitter lagen im Innern, an einen Einsatz dieser Wagen war nicht mehr zu denken.

Ich möchte nun versuchen, aus der Erinnerung nach über 40 Jahren den Tagesablauf an einem Werktag in Aalen Gbf zu rekonstruieren. Zur Gedankenstütze benutze ich den mir vorliegenden Sommerfahrplan 1966 sowie eigene Aufzeichnungen von damals.

Um 6 Uhr läuteten die Glocken der nahegelegenen Marienkirche den Tag ein. Kurz darauf hörte man aus der Ferne das Pfeifen des Triebwagens T 31, als dieser die Verbindungsstraße Himmlingen-Unterkochen beim Birk-

## Pizzeria Europa Neresheim



**Familiäre Atmosphäre  
Wintergarten mit Klosterblick  
Alle Speisen auch zum Mitnehmen**

**Gabriele Schönherr  
Kösinger Straße 26  
73450 Neresheim  
☎ 0 73 26 - 2 37**

[www.pizzeria-europa.eu](http://www.pizzeria-europa.eu)

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



## Gasthof Stern

Inhaber: Familie Lange

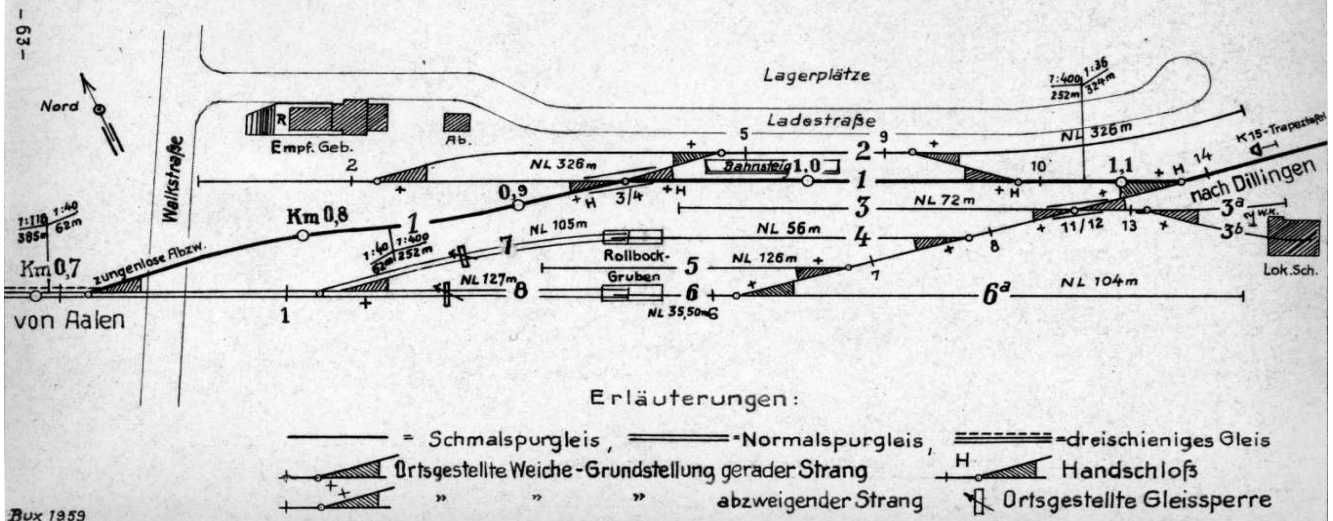
- Gut bürgerliche Küche
- Gaststätte und Nebenzimmer  
mit ca. 70 Sitzplätzen
- Gästezimmer: 5 Doppelzimmer  
1 Einzelzimmer  
mit Frühstück
- Kegelbahn

**Mittwoch Ruhetag**

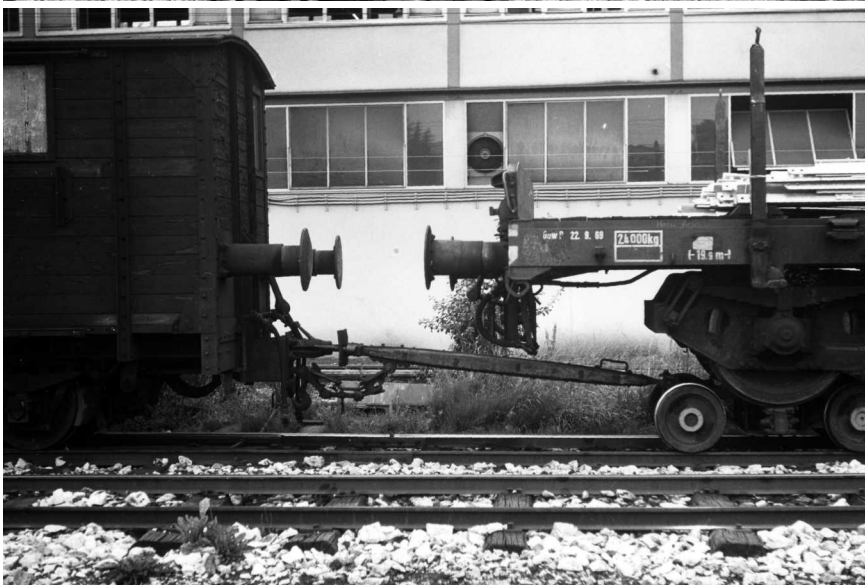
und eigene Parkplätze direkt am Haus

Hauptstraße 1 · 73450 Neresheim  
Telefon: 0 73 26-69 16 · Fax: 92 19 98

# LAGESKIZZE Bahnhof AALEN Gbf.



Oben: Unmaßstäbliche Lageskizze des Bahnhofs Aalen Gbf. aus der Sammlung betrieblicher Vorschriften von 1959.  
 Unten: Im Jahr 1967 lichtete Bernhard Winkler am Empfangsgebäude zwei alte Personenwagen und einen bereits teilweise zerlegten offenen Güterwagen ab. Das Gleis links führt zum Personenbahnhof.  
 Ganz unten: auch vierachsige normalspurige Güterwagen konnten auf Rollböcken transportiert werden. Wegen des Überhangs in den Kurven wurden sie trotz vorhandener Pufferwagen mit Stangen gekuppelt. Foto: Plens



hof und den Verbindungsweg Birkhof-Pflaumbach überquerte. Nur wenige Minuten später war das Pfeifen ganz nah, und auch das Läutewerk war zu vernehmen. Es wurden der Verbindungsweg Pelzwasen-Pflaumbach sowie der Fußweg zum Steg bei der Firma Stützel-Sachs gekreuzt. Dann fuhr der Triebwagen in den Aalener Güterbahnhof ein und hielt am Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude. Hier verständigte der Zugführer über den Dienstfernsprecher den nur wenige Meter entfernten Schrankenwärter sowie den Schrankenposten bei der „Neuen Welt“. Wenn die Meldung kam, dass die Schranken geschlossen waren, ging die Fahrt weiter zum Aalener Personenbahnhof, wo die planmäßige Ankunftszeit 6.22 h war. Zirka eine Stunde später wiederholte sich dieses Geschehen, als der nächste Triebwagen aus Neresheim eintraf. Dieses war Mitte der 1960er Jahre zunächst der T 37, später dann häufig der T 33. Ankunftszeit war 7.15 h. Die Triebwagen fuhren dann zurück zum Güterbahnhof, wo T 37 bzw. T 33 im Lokschuppen abgestellt wurde. Es war tagsüber gut zu erkennen, welches Fahrzeug gerade im Einsatz war, da der Schuppen für den T 37 zu kurz war, weshalb die Schuppentore offen gelassen werden mussten und die Spitze des Triebwagens herausschaute.



Gerade einmal fünf Monate – vom 15. Januar bis 14. Juni 1967 – verkehrte T 37 mit Normalspurpuffern und in roter Farbe. Danach erhielt er eine rot-beige Lackierung. Foto: Bernhard Winkler

**Haben auch Sie Erinnerungen an die Härtsfeldbahn?  
Wir freuen uns über Geschichten, Gedichte, Bilder und vieles mehr!**

Unten: Zwischen 1966 und 1971 waren die Personenwagen 2, 4 und 5 sowie Packwagen 23 vor dem Aalener Lokschuppen abgestellt. Anfang Oktober 1971 wurden sie verschrottet. Fotos: Walter Raible (1970)



T 33 verschwand dagegen vollständig hinter den geschlossenen Toren.

Es war dann Aufgabe des T 31, den zusammengestellten Güterzug aufs Härtsfeld zu befördern. Die klassische Zugzusammenstellung waren der gedeckte Schmalspur-Güterwagen Gw 103, der Pufferwagen Gw 107 sowie ein bis drei auf Rollböcke aufgesetzte Normalspurwagen. In der Regel handelte es sich hier um Kesselwagen für den Mineralöl-Transport, um gedeckte Güterwagen für z.B. Düngemittel, um Güterwagen für den Holztransport oder um Selbstentladewagen für Kohle.

Gegen 7.30 h verließ dieser Güterzug den Aalener Güterbahnhof. Jetzt kehrte bis zum späten Nachmittag Ruhe ein.

Gegen 16.00 h näherte sich der T 31 wieder mit dem Güterzug aus Richtung Neresheim. Dieser Zug wurde nun zerteilt, indem zunächst der Schmalspur-Güterwagen und der Pufferwagen auf ein Abstellgleis geschoben wurden. Dann wurden die aufgebockten Normalspur-Wagen zur Rollbockgrube geschoben. Hier musste das Personal unter die Wagen kriechen und die Verbindungen zwischen Wagen und Rollböcken lösen. Die Wagen wurden dann auf das Normalspurgleis geschoben und dort abgestellt, die Rollböcke auf ein schmalspuriges Abstellgleis.

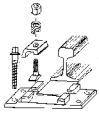
Nachdem diese schmutzige Arbeit erledigt war, musste der T 37 bzw. T 33 aus dem Lokschuppen geholt werden. Dieser Triebwagen wurde mit dem T 31 zusammen gekuppelt und das Gespann fuhr dann – T 31 voraus – zum Aalener Personenbahnhof. Von hier fuhr dann zunächst um 17.00 h T 37 bzw. T 33 und um 17.30 h T 31 zurück nach Neresheim, jeweils mit Halt in Aalen Gbf.

Der T 30 war zu dieser Zeit nach meiner Erinnerung ein seltener Gast im Güterverkehr in Aalen, deshalb ist hier immer von T 31 die Rede.

Anschließend wurden dann noch die hinter den Rollbockgruben abgestellten Normalspurwagen, die mit dem Güterzug vom Härtsfeld gekommen waren, von der V 36 der DB des Aalener Bahnhofs abgeholt.

Dann beendeten wieder die Glocken der nahegelegenen Marienkirche den Tag und es kehrte Ruhe auf den Bahnanlagen von Aalen Härtsfeld Gbf ein, bis sich am nächsten Tag der gleiche Ablauf wiederholte.

*Dr. Bernhard Winkler*



## Infrastruktur *aktuell*

### Stand der Arbeiten an Gleisen und Gebäuden



#### Centralstation Neresheim

Die Gleisanlage befindet sich in einem betriebssicheren Zustand.

#### Bahnhofsgebäude Neresheim

Am Bahnhofsgebäude wurde das Stationsschild wieder an seiner ursprünglichen Stelle angebracht.

#### Lokschuppen Neresheim

Die Wände in der Fahrzeughalle des Lokschuppens wurden bis in eine Höhe von ca. drei Metern renoviert. Dabei musste immer wieder großflächig loser Putz abgeklopft und erneuert werden.

#### Neresheim – Sägmühle

Bei den Arbeiten zur Brücken-Hauptuntersuchung waren zahlreiche Roststellen entdeckt worden. Diese

wurden mit Druckluftnadler und Winkelschleifer gesäubert. Danach wurden zwei Schichten Grundierung und der Lack aufgebracht.

#### Wiederaufbau der Strecke Sägmühle – Katzenstein

An den bereits montierten Gleisen wurden Versatzlaschen eingebaut, da die eingebauten altbrauchbaren Schienen unterschiedlich abgefahren sind.

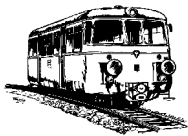
Das Planum bei Iggenhausen wurde von der Firma Leonhard Weiss gerichtet. Auf beschränktem Raum waren einige große Felsblöcke zu beseitigen, eine Entwässerung einzubauen (teilweise in anstehende Felsplatten) und die Böschung wiederherzustellen. Außerdem wurde ein weiterer Bahnübergang eingebaut.

Ein Großteil der in Neresheim gelagerten Schwellen wurde aufgearbeitet.

Der Schienenstrang in Richtung Iggenhausen ist deutlich gewachsen. Erstmals kam die Schienenbiegemaschine zum Einsatz: Die Schienen wurden in Neresheim gebogen, an einem Ende abgelängt und für die Laschung gebohrt. Nach deren Einbau am Streckenende wurde das zweite Ende passend abgelängt und gebohrt. Bei den geraden Schienen werden in Neresheim bereits beide Enden passend abgelängt und gebohrt.

#### Bahnhof Dischingen

Der Bahnhof wird ein Stationsschild nach historischem Vorbild erhalten. Dieses wurde angefertigt und vorgestrichen.



## Fahrzeugbestand *aktuell*

### Stand der Arbeiten an unseren Fahrzeugen

#### Dampflokomotive 11

(ME 3710/1913)

Mit der betriebsfähigen Aufarbeitung der denkmalgeschützten Lokomotive wurde begonnen. Sie wurde in ihre Baugruppen zerlegt.

Das Fahrwerk wurde dank Sponsoren bereits weit gehend aufgearbeitet:

Der hintere Teil des Rahmens war nicht mehr brauchbar. Er wurde komplett neu hergestellt. Sämtliche Teile wurden dabei denkmalschutz-

gerecht vernietet. Auch die Versteifungsplatte zwischen den Zylindern wurde ersetzt.

Der Wasserkasten ist nicht mehr brauchbar. Er wurde abgebaut. Der untere Teil ist bereits erneuert.

## Erlebnis Burg Katzenstein

89561 Dischingen,  
Tel: 07326 – 91 96 56  
www.BurgKatzenstein.de  
info@burgkatzenstein.de



#### Öffnungszeiten Museum

Täglich außer Montag  
von 10:00 – 18:00 Uhr,  
Führungen um 11:00 + 14:00 + 15:00 + 16:00 Uhr  
Oster- und Pfingstmontag geöffnet



#### Öffnungszeiten Gastronomie

Montag Ruhetag, Dienstag, Mittwoch 10 - 18 Uhr, Donnerstag,  
Freitag, Samstag 10 – 22 Uhr, Sonntag bis 20 Uhr

Saisonöffnung 15. März 2011

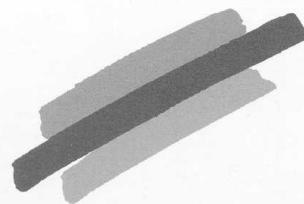
#### Aktionen und Veranstaltungen

**Kinderprogramm** in den Oster-, Pfingst-,  
Sommer- und Herbstferien  
**Mittelaltermarkt** mit großem Lagerleben **Pfingstwochenende**  
**Künstlermarkt** in und um die Burg **3. Oktoberwochenende**  
**Romantischer Weihnachtsmarkt** **3.+4. Adventwochenende**



Ganz neu **Kombikarte Burg Katzenstein & Steiff Museum**

Ihr *FullServicePartner* für Druck und Medien



**BAIRLE**  
DRUCK · WERBUNG · MEDIEN

Gutenbergstr. 3  
89561 Dischingen  
Telefon 073 27/96 01-0  
Telefax 073 27/96 01-96

Mehr Infos unter: [www.bairle.de](http://www.bairle.de) - [www.bairle-media.de](http://www.bairle-media.de)

Die Achsen wurden sandgestrahlt, neu lackiert und in Wernigerode neu profiliert.

**Dampflokomotive 12 „Liesele“**  
(ME 3711/1913)

Aufgrund eines abgezehrten Stehbolzens am Kessel wurde die Lok nach Saisonende 2010 zerlegt. Da einige andere Stehbolzen auch an der Abnutzungsgrenze waren, wurden diese komplett getauscht.

Die Achsen wurden ausgebaut und zusammen mit denen der Lok 11 in Wernigerode neu profiliert.

**Triebwagen T 33**

(Wismar 20233/1934, Modern. 1964)  
Der Triebwagen ist betriebsfähig.

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

Der Wagenkasten wurde teilweise entrostet und zweimal grundiert. An verschiedenen Stellen wurden vorher neue Blechteile eingeschweißt.

Auch ein Teil des Wagenrahmens wurde entrostet, grundiert und grau lackiert.

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

Die Bremsanlage wurde zerlegt, gereinigt, neu gefettet und wieder zusammengebaut. Der Rahmen und die Achslager wurden gesäubert und überprüft. Am Fahrzeugaufbau wurde das Führerhaus teilweise entrostet, grundiert und lackiert. Die Sandeinrichtung der Lokomotive wurde funktionsfähig gemacht.

**Triebwagenanhänger TA 101**

(Herbrand 1901, Modern. 1955)  
Der Wagen ist betriebsfähig. Der Fußbodenbelag im Eingangsbereich musste neu verklebt werden.

**Triebwagenanhänger TA 103**

(Herbrand 1901, Modern. 1955)

**Triebwagenanhänger TA 253 und TA 254** (SIG 1892, 1889)

An TA 254 wurde die elektrische Installation erneuert und in Betrieb genommen sowie eine Webasto-Heizung eingebaut.

Der blaue Lack des TA 253 wurde ausgebessert.

**Personenwagen HMB 1**

(ME 1896)

Der Wagen ist betriebsfähig. Der Himmel der Plattformen wurde abgeschliffen und neu gestrichen.

**Personenwagen HMB 2**

(ME 1896, Modern. 1927)

**Personenwagen HMB 4**

(ME 1898)

**Personenwagen HMB 5**

(Herbrand 1909)

Der Wagen ist betriebsfähig.

**Personenwagen HMB 6**

(SIG 1888, Fahrgestell)

**Personenwagen HMB 7**

(SIG 1888)

Der Wagen ist betriebsfähig. Der Himmel der Plattformen wurde abgeschliffen und neu gestrichen. Mehrere Fensterrahmen wurden neu lackiert.

**Bedeckter Güterwagen Gw 153, Pufferwagen Gw 155, offene Güterwagen Ow 301 und 303**

(Kelsterbach 1901)

Die Güterwagen sind betriebsfähig. Ow 303 wurde zur Hauptuntersuchung vorbereitet. Seine Aufbauten wurden abgeschliffen und neu gestrichen.

**Hilfspackwagen 154 (Fahrgestell) und Bedeckter Güterwagen Gw 156**

(Kelsterbach 1901)

**Rungenwagen Rw 322**

(Herbrand 1899)

Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden aufgearbeitet. Der Rahmen wurde zur Hauptuntersuchung vorbereitet.

**Rollböcke 2, 5, 6, 8 und 24**

(ME 1897 - 1912)

Die Rollböcke 2 und 5 sind betriebsfähig. Rollbock 8 wurde am 30. August 2010 von privat übernommen.

**Vorbau-Schneepflug** (für T 30/T 31)

**Arbeitsgeräte:**

Schotterwagen Ommt 184  
(Talbot 1952)

Rollwagen Ua 9801  
(Chur 1915)

Der Wagen wurde im August 2010 von der Zentralbahn (Schweiz) übernommen, um Kanalreinigungsfahrzeuge transportieren zu können.

Arbeitswagen Xw 209  
(Fuchs 1950 / SSB 1969)

Handhebeldraisine

Drei Gleis-Stopfmaschinen

Radlader, Mobilkran, VW-Transporter

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

Ich trete hiermit dem Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Neresheim, ab ..... 20..... als Mitglied

mit einem Jahresmitgliedsbeitrag von ..... Euro bei.

Name, Adresse: .....

..... Telefon-Nummer: .....

geboren am: ..... Beruf: .....

(Datum) (Unterschrift)

Ich ermächtige hiermit den Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Neresheim, den Jahresmitgliedsbeitrag von meinem Konto

..... (Kontonummer) bei ..... (Geldinstitut)

..... (Bankleitzahl) einmal jährlich – bei der Möglichkeit jederzeitigen Widerrufs – abzubuchen.

(Datum) (Unterschrift)

## • Termine 2011

<b>Betriebstage</b>	Siehe Faltblatt „Fahrplan 2011“.
<b>19. März</b>	<b>Generalversammlung</b> im Hochstatter Hof (Golfplatz)
<b>1. Mai</b>	<b>Saisoneröffnung</b>
<b>02.06.10</b>	<b>Tag der offenen Lokschuppentür</b> Mit bewirtschaftetem Lokschuppen
<b>15.-17. Juli</b>	<b>Vereinsausflug nach Dresden</b> auch für Nichtmitglieder!
<b>13./14. August</b>	<b>Neresheimer Bahnhofshocketse</b> Oldtimer-Treffen, bewirtschafteter Lokschuppen, Tombola, Andenken- und Infostände u.v.m.
<b>11. September</b>	<b>Tag des offenen Denkmals</b> Öffnung des Bahnhofs Dischingen
<b>22. Oktober</b>	<b>Neresheimer Lichternacht</b>
<b>26. November</b>	<b>Jahresabschlussfeier</b> im Landgasthof Läuterhäusle
<b>4. Dezember</b>	<b>Nikolausfahrten</b>

## • Mitmachen!

Wer sich für das Mitmachen interessiert, meldet sich bei einem der Arbeitseinsätze mittwochs gegen 18 Uhr oder samstags gegen 13 Uhr auf dem Bahnhofsgelände.

## • Mitgliedschaft

Als Mitglied im Härtsfeld-Museumsbahn e.V. helfen Sie mit, die Erinnerung an die Härtsfeldbahn zu bewahren. Wenn Sie Mitglied werden möchten füllen Sie bitte die umseitige Beitrittserklärung aus und lassen Sie sie uns zukommen. Mitglieder können uns Änderungen mit der Beitrittserklärung mitteilen.

## • Jahresmitgliedsbeiträge

Jugendliche bis 16, Schüler,	
Rentner, Behinderte:	30,- Euro
Erwachsene:	40,- Euro
Familien:	50,- Euro

## • Spenden und Gleisbausteine

**Die Erhaltung der historischen Fahrzeuge und der Wiederaufbau der Strecke Sägmühle – Katzenstein (Härtsfeldsee) sind nur durch Spenden möglich.**

Spenden an uns sind absetzungsfähig. Für Spenden über 50,- Euro erhalten Sie eine Spendenbescheinigung. Bitte überweisen Sie Spenden nur an: Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Konto-Nr. 110 015 301, Bankleitzahl 614 500 50 bei Kreissparkasse Aalen. Verwendungszweck: Spende HMB. Bei Spenden zum Wiederaufbau der Strecke geben Sie bitte „Spende HMB Gleisbausteine“ an. Mit 25,- Euro „erwerben“ Sie einen Meter Gleis. Sie erhalten dafür eine dekorative Gleisbaustein-Urkunde.

## • Vereinskonten

Konto-Nr. 110 015 301, Bankleitzahl 614 500 50 bei der Kreissparkasse Aalen.

Konto-Nr. 829 463, Bankleitzahl 632 500 30 bei der Kreissparkasse Heidenheim.

## • Adressen Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

### Vereinsitz, Betriebsgelände:

Dischinger Straße 11, 73450 Neresheim

Tel./Fax: 0 73 26 / 57 55 (während den Arbeitseinsätzen)

### Geschäftsstelle:

Postfach 9126, 73416 Aalen

### 1. Vorsitzender Werner Kuhn

Tilsiter Str. 35, 73432 Aalen

Tel./Fax: 0 73 61 / 8 75 87, Mobil: 01 72 / 9 11 71 93

### 2. Vorsitzender Thomas Schmeißer

Hülenstr. 2, 89567 Sontheim

Tel.: 0 73 25 / 88 99

Internet-Homepage: <http://www.hmb-ev.de>

## • Mitarbeiter am Härtsfeldbahn-Anzeiger

Werner Kuhn, Jürgen Ranger, Dr. Bernhard Winkler  
Beiträge sind herzlich willkommen!

Druck: Druckerei Bairle GmbH, Dischingen

# Oldtimer-Bus- Rundfahrten

Bahnhof Sägmühle – Härtsfeldsee – Dischingen –  
Schloss Taxis – Burg Katzenstein – Neresheim

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


Jeweils an Betriebstagen der Museumsbahn mit  
Anschluss an die Züge am Bahnhof Sägmühle



Zum Einsatz kommen: Neoplan NH 6/7 (1958),  
Mercedes/Vetter O 321 H (1963), Magirus Deutz SH 110 (1979)

Die Oldtimer-Busse können auch gemietet werden.

**Josef Albrecht, 01 71 / 7 50 51 18,  
[josef.albrecht@oldtimer-bus-sonja.de](mailto:josef.albrecht@oldtimer-bus-sonja.de)**

**Gasthof  Metzgerei**

## Zur Krone

Original Härtsfelder Spezialitäten

Gut bürgerliche Küche

Gästezimmer, Sonnenterrasse

**Gerhard Zieglmüller**

**Hauptstraße 13 · 73450 Neresheim**

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

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

**homepage: [www.neresheim-krone.de](http://www.neresheim-krone.de)**