



INFO

Ausgabe 2/2022

Holen Sie sich ein Andenken an die Jagsttalbahn nach Hause! In unserem Fanshop gibt es aktuell folgende Angebote:

Kartonmodellbausatz Bf Widdern & Bf Westernhausen (1:87)	3,50 €
Kartonmodellbausatz Bf Krautheim (1:87)	3,50 €
Tasse mit Diesellok 22-02 „Krokodil“	5,00 €
Buch „Ein Leben mit Dampf und Diesel“	15,00 €
Buch „An den Ufern der Jagst“	10,00 €
Jubiläumsbroschüre „25 Jahre Jagsttalbahnfreunde e.V.“	5,00 €
Jagsttalbahn Kreativpostkarten (12 Stück)	10,00 €

Bestellungen senden Sie bitte mit Ihrer Anschrift per Mail an:
fanshop@jagsttalbahn.de. Die Versandkosten belaufen sich auf 4,95 €.



INFO ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V.
Das INFO ist kostenlos und erscheint i.d.R. 3 mal jährlich,

Bild oben: Cedric Wirbs
Titelbild: Der Museumszug pendelt mit Fahrgästen / Jonas Laub

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
Sitz: Bahnstraße 8
74677 Dörzbach
Fax: 07937-802721
e-Mail: post@jagsttalbahn.de
Redaktion: Stefan Haag,
Ron Scherhauser
Layout: Cedric Wirbs

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
BIC: GENODES1VHL
IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08
Ausgabe: Nr. 2-2022
Juni 2022
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Geduld wurde nun endlich belohnt. Mit viel Kraft und Ehrenamt haben wir es geschafft, die historische Jagsttalbahn wieder auf die (Schmal-)spur zu bringen. Viele Rückschläge mussten wir hinnehmen und Hindernisse aus dem Weg räumen, aber am Ziel gezweifelt haben wir nie.

Die ersten offiziellen Fahrtage bei der Jagsttal Wiesen Wanderung am 14. & 15.05.2022 waren ein voller Erfolg. Hierzu folgt in diesem Info noch ein ausführlicher Bericht.

In der laufenden Saison haben wir schon am, jeweils zweiten Sonntag im Monat, einen weiteren festen Fahrtag eingeplant. Die Termine finden Sie auf der nächsten Seite. Obwohl wir noch keine Werbung dafür gemacht haben, haben wir schon mehrere Anfragen für weitere Sonderfahrten erhalten. Eine Schule und der Kindergarten von Dörzbach sind bereits eingeplant. Das ist für uns natürlich eine hervorragende Nachwuchswerbung, die wir uns nicht entgehen lassen.

Unser Ziel, der Weiterbau in Richtung Klepsau, werden wir dabei aber nicht aus den Augen verlieren. Die Vorbereitungen hierfür laufen. Das Material liegt schon bereit oder ist bestellt. Die Strecke bis zum Bahnübergang Marie-Curie-Straße in Dörzbach ist vermessen und für



das Planum vorbereitet. Wir hoffen, dass wir mit der Stadt Krautheim eine Einigung über die weitere Planung auf deren Gemarkung erzielen werden. Jedenfalls sind wir im Gespräch und mögliche Kompromisse liegen auf dem Tisch.

Die Unterstützung aus Dörzbach, von unseren Mitgliedern und den großzügigen Spendern ist uns jedenfalls gewiss. Die Spendenaktion **#aufnachkrautheim** wurde seit dem Erscheinen des letzten Infos weitergeführt und hat inzwischen insgesamt nahezu 60.000 € in unsere Gleisbaukasse gespült. Herzlichen Dank hierfür.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.
Viele Grüße aus Dörzbach

Volker Elgner

Veranstaltungen und Termine

Unsere aktuellen Termine können Sie immer auch unter www.jagsttalbahn.de/termine nachlesen, evtl. haben sich neue ergeben. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Fahrtage in Dörzbach

Am jeweils zweiten Sonntag im Monat von Mai bis September fährt unser Museumszug im Bahnhof Dörzbach. Es gibt kalte Getränke, Kaffee und Kuchen. Auch unser Lädle mit Souvenirs ist wie immer vertreten. Erleben Sie die Jagsttalbahn wieder in Bewegung!

Folgende Termine sind dieses Jahr geplant:

- 12. Juni
- 10. Juli
- 14. August
- 11. September.

Jeweils 11 bis 17 Uhr.

7. Schöntaler Gartenbahnfest

Das 7. Schöntaler Gartenbahnfest findet am Samstag 6. August ab 11 Uhr und am Sonntag 7. August von 11 bis 17 Uhr auf dem Gelände des Bahnhofs Schöntal statt. Es sind Fahrten mit der 5-Zoll Bahn sowie Fahrten mit der großen Handhebeltraktor geplant.

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung findet am 11. Juni 2022 in Dörzbach statt. Unsere Mitglieder erhalten eine Einladung dazu mit diesem INFO.

Arbeitseinsätze

Jeden Samstag findet ab 9 Uhr ein Arbeitseinsatz statt. Bauwochen kündigen wir über unseren Info-Verteiler an. Sie können uns gerne besuchen, Fahrzeuge und Anlagen besichtigen oder aktiv mitarbeiten. Dafür brauchen Sie kein Eisenbahnexperte zu sein. Wir helfen Ihnen beim Einleben und außerdem fallen die unterschiedlichsten Aufgaben an. Um die Einsätze organisieren zu können und auch wegen eventuellen Corona-Vorgaben möchten wir Sie bitten, sich vorher über post@jagsttalbahn.de oder telefonisch (07937 277) anzumelden.

Alle aktuellen Termine finden Sie auch unter www.jagsttalbahn.de

Eröffnung und Jagsttal Wiesen Wanderung

Im vergangenen November war es ein riesiges Ereignis für uns: Nach fast 33 Jahren Stillstand konnten im Bahnhof Dörzbach wieder die ersten Fahrten stattfinden. Leider konnten wir zu diesem Zeitpunkt aufgrund der Corona-Beschränkungen kein großes Fest veranstalten. Das haben wir nun zur Jagsttal Wiesen Wanderung Mitte Mai nachgeholt.

Los ging es am Samstag mit einer Ansprache von Arnulf von Eyb (Landtagsabgeordneter und Aufsichtsratsvorsitzender der Jagsttalbahn AG) und einer anschließenden Sonderfahrt für die geladenen Eröffnungsgäste. Im Anschluss machten sich an den beiden Tagen der Jagsttal Wiesen Wanderung rund 700 Besucher auf die Fahrt durch den Bahnhof Dörzbach und besichtigten die rund um den Lokschuppen ausgestellten Fahrzeuge. Wie schon in früheren Jahren



wirkte sich die Verknüpfung mit der Jagsttal Wiesen Wanderung sehr positiv auf die Besucherzahlen aus und sprach auch Besucher an, die nicht direkt als „Eisenbahnfreude“ einzuordnen sind und die wir sonst nur schwer erreicht hätten. Insgesamt war das Wochenende eine sehr erfolgreiche Veranstaltung, der hoffentlich noch viele weitere folgen werden. Mit den



monatlichen Fahrtagen kommen neben den zusätzlichen Einnahmen aber auch viele neue (und durchaus zeitintensive) Arbeiten auf uns zu: Wir brauchen ausgebildetes Personal für den Betrieb, müssen die Verpflegung der Besucher professioneller aufstellen und gleichzeitig auch die Arbeiten für den Weiterbau und die Fahrzeugaufarbeitung fortführen. Gleichzeitig bieten sich damit aber im Vereinsleben neue Aufgabenbereiche und Betätigungsfelder, mit denen wir neue Mitmacher gewinnen können. Es bleibt also spannend und wir würden uns freuen, Sie bald bei uns als Fahrgast oder vielleicht sogar als neues aktives Mitglied begrüßen zu dürfen.

Stefan Haag

Bilder Cedric Wirbs



Aufarbeitung Wagen 89

Der Einbau der Flügeltüren des ehemaligen Postabteils war leider nicht so einfach wie gedacht. Beim ersten Türensatz musste noch einiges nachgearbeitet und angepasst werden, da die Türpfosten ersetzt wurden. Die alten Pfosten waren in einem so schlechten Zustand, dass hier keine genauen Maße mehr ermittelt werden konnten. Nach unzähligen Türe einhängen, Türe wieder aushängen und nacharbeiten, hat es dann doch endlich gepasst. Das andere Paar Flügeltüren war einfacher. Hier musste nur sehr wenig angepasst werden.

Als nächstes ging es mit den Schiebetüren des Gepäckabteils weiter. Von einer der Türen gab es nur einen „neuen“ Rahmen der schon vor längerer Zeit angefertigt wurde. Dieser wurde mit den Beschlagteilen versehen und zur Probe eingebaut. Die andere Schiebetüre war zwar noch komplett vorhanden, aber leider stark verzogen und das Holz war in einem sehr schlechten Zustand. So wurde für diese Türe auch ein neuer Rahmen angefertigt. Nach dem die Rahmen passten, wurden noch die Bretter in die Rahmen der Schiebetüren eingebaut.



Nun wurden in die Seitenwände die Öffnungen der 3 Fenster gesägt und die Fensterrahmen eingepasst. Die heraus gesägten Bretter wurden gleich an der Stirnwand neben den Türen eingepasst, so dass der Wagen jetzt wieder komplett verbrettert ist.

Auch wurden noch die vielen Griffstangen und die Anschläge der Schiebetüren montiert.

An den Samstagen vor der Jagsttal Wiesen Wanderung wurde der Boden geölt und der ganze Wagenkasten gestrichen, so dass der aufgearbeitete Wagen bei der Jagsttal Wiesen Wanderung ausgestellt werden konnte.

Als nächstes ist nun geplant die Notbremse und die elektrische Beleuchtung einzubauen.

Simon Geist / Bild Cedric Wirbs

Wiederinbetriebnahme und Gleisbau

Für die Sanierung des Streckenabschnitts bis zur Marie-Curie-Straße laufen die Vorbereitungen weiter auf Hochtouren und die konkreten Arbeiten auf der Strecke haben begonnen. Nachdem im Winter die Schienenprofile vorbereitet wurden, haben wir uns seither mit den Schwellen befasst.

Etwa 300 Holzschwellen waren bereits vorhanden, aber schon lange Zeit gelagert. Die mittlerweile in schlechtem Zustand befindlichen Schwellen wurden aussortiert und die guten Schwellen wurden aufgeplattet.

Auf die Holzschwelle wird rechts und links jeweils eine Rippenplatte geschraubt, welche später über einer Zwischenlage aus Kunststoff das Schienenprofil und seitlich die Hakenschrauben zur Befestigung des Profils aufnimmt. Um die dafür notwendigen Arbeiten (positionieren, bohren, schrauben) zeit- und kräftesparend durchführen zu können, wurde ein Gestell gebaut, das in zwei Gitterboxen eingehangen werden kann und auf dem die Schwellen bequem vom einen zum anderen Ende durchgezogen werden können. Auf den Gitterboxen können Schwellenbohrmaschine und Gleisbauschrauber aufgestellt werden.

Durch diese Konstruktion und mit etwas Übung konnten teilweise über sechzig Schwellen an einem Tag aufgeplattet werden. Mittlerweile sind alle Holzschwellen vorbereitet und es stehen etwa

250 Stück für den Einbau bereit. Für den ersten Abschnitt, bei dem die Bahntrasse etwas tiefer als die Umgebung liegt und deshalb Schwellen nicht einfach zur Seite herausgezogen und gewechselt werden können, wenn sich ihr Zustand verschlechtert, werden wir Stahlschwellen verbauen. Diese sind, wie auch einiges anderes Oberbaumaterial, bereits geliefert.

Insbesondere die Anschaffung der Stahlschwellen, die wie alle Oberbaumaterialien nicht gerade günstig sind, war nur möglich durch die umwerfende Menge an Spenden, die uns durch die Gleisbaustein-Spendenaktion erreicht haben. Mittlerweile steht das Spendenbarometer bei über 60.000 €.

Vielen, vielen Dank an alle großen und kleinen Spender, die uns dadurch unterstützen. Dankeschön!

Doch selbst diese Beträge werden leider nur für ein verhältnismäßig kurzes Stück reichen. Daher würden wir uns sehr freuen, wenn sich noch zahlreiche Spenden finden. Als Dank erhalten alle Spender eine Urkunde in einer hochwertigen Mappe mit einem bisher unveröffentlichten, historischen Bild von der Jagsttalbahn und der Position des von ihm gespendeten Gleismeters. Weitere Informationen dazu finden Sie in unserem Flyer, den Sie über den QR von unserer Website herunterladen können.

Allen, die bereits gespendet haben, und allen die das vorhaben, möchten wir nochmals danken und Sie zu unserem Spendertag einladen. Eine Einladung erhalten alle Spender per E-Mail.

Weitere Informationen zur Gleisbaustein-Spendenaktion finden Sie auf unserer Webseite:

www.jagsttalbahn.de

Ron Scherhauser



Bilder: Die Rippenplatten werden auf die Schwellen geschraubt.
Stefan Haag



Spendenaktion

„Ein Leben mit Dampf und Diesel“ von Kurt Teuke

Im Frühjahr 2022 hat sich Kurt Teuke aus Dörzbach bei uns gemeldet und uns sein Buch vorgestellt. Sein Vater Kurt Teuke (sen.), der von 1948 bis 1974 Werkmeister bei der Jagsttalbahn in Dörzbach war, hatte in seinem Ruhestand allerlei Begebenheiten und Erinnerungen von der Jagsttalbahn aufgeschrieben und diese wurden nun durch Kurt Teuke (jun.) mit einigen historischen Bildern zu einem Buch zusammengefasst.

Kurt Teuke (sen.), der bereits vor dem 2. Weltkrieg in der Dörzbacher Werkstatt beschäftigt war, erzählt sehr detailliert von allerlei Begebenheiten und Besonderheiten, die er in seinen Zeiten bei der Jagsttalbahn erlebt hat. Von den alltäglichen Arbeiten aber auch von vielen Unfällen und vor allem deren Beseitigung, der historischen Entwicklung der Bahn, neuen Fahrzeugen und vielem mehr wird berichtet, doch so, dass man nicht das Gefühl hat, ein weiteres der bereits vielen existierenden (und auch sehr zu empfehlenden) Sachbücher in der Hand zu haben. Die damaligen Arbeitsumstände (z.B. fehlende, heute als Standardausrüstung bezeichnete Teile wie eine elektrische Bohrmaschine) und viele kleine Einblicke in das tägliche Leben geben dem Leser ein viel direkteres Bild von der Jagsttalbahn als Tabellen mit Lebensläufen von Fahrzeugen.

Gerade für die Jüngeren unter uns (wie mich) ist das Buch wie ein Ein-

tauchen in eine längst vergangene Zeit. Und daher möchte ich es allen empfehlen, auch denen, die sich niemals ein Sachbuch über die Jagsttalbahn kaufen würden. Herr Teuke (jun.) hat uns dankenswerterweise die Möglichkeit gegeben, das Buch zu drucken und in unserem Lädle zu verkaufen - dafür sagen wir vielen Dank!

Ron Scherhauser / Bild Stefan Haag



„Unvergessene Bottwartalbahnhof“

Die Bottwartalbahnhof war mit 34 Kilometern einst die längste Schmalspurbahn des Königreiches Württemberg mit 750 mm Spurbreite. Dies und weitere Faktoren, wie die sehr lange Geschichte um die Stilllegung des „Bähnles“, machten diese Bahn in ganz Süddeutschland bekannt. Das nun neu erschienene Buch „Unvergessene Bottwartalbahnhof“ von Wolfram Berner und

Hans-Joachim Knupfer bringt all die bisher in Archiven schlummern den Bildern und Fakten zu dieser Schmalspurbahn zum Vorschein. Von der Planung, der Eröffnung 1894, der Erweiterung bis Heilbronn Süd bis zur Stilllegung der Schmalspurbahn am 31.12.1968 vor über 50 Jahren ist alles zu dieser außer-

gewöhnlichen Bahn nun in einem Buch zusammengefasst. Auch die Entstehung des Schmalspurnetzes des Königreiches Württemberg kommt keineswegs zu kurz. Hochinteressant sind ebenso die vielen Tabellen und Informationen zu den eingesetzten verschiedenen Lokomotivgattungen, Wagen und natürlich dem wichtigen Rollschmelbetrieb. Selbst zu jenen Fahrzeugen, sei es Normalspur oder Feldbahn, die nicht direkt auf dem Schmalspurgleis der Bottwartalbahnhof unterwegs waren, gibt es reichlich Lesestoff. Zeichnungen und Erklärungen zu allen Bahnhöfen sowie den mehr als 320 teils bisher nicht veröffentlichten Farb- und Schwarzweißaufnahmen runden das Gesamtwerk ab. Auch die aktuellen Diskussionen zur Wiederinbetriebnahme fehlen natürlich nicht. Kurz gesagt: Für jeden Eisenbahn- und Schmalspurbahnfreund, aber auch Heimatgeschichtler ist dieses Buch ein Muss.

Gabriel Oppolzer

Unvergessene Bottwartalbahnhof. Die Schmalspurbahn Marbach – Beilstein – Heilbronn.
 von Wolfram Berner / Hans-Joachim Knupfer
 Verlagsgruppe Bahn / Gera Mond Verlag
 ISBN: 978-3-96453-295-4
 256 Seiten, Preis 45 Euro.



Ausbildung von Betriebspersonal

Nachdem wir nun im Bahnhof Dörzbach Fahrbetrieb durchführen, benötigen wir dazu auch ausgebildetes Personal, welches in Deutschland auch für die vereinfachten Verhältnisse einer Museumsbahn wie der Jagsttalbahn dieselben Voraussetzungen erfüllen muss, wie bei der „großen“ Eisenbahn. Deshalb haben drei Vereinsmitglieder im Spätherbst 2021 eine Ausbildung zum Bremsproberechtigten und Rangierbegleiter begonnen, wobei der theoretische Teil mittlerweile beendet ist. Die Ausbildung fand zusammen mit einigen anderen Museumsbahnern aus ganz Deutschland als

Online-Abendausbildung mit einzelnen Präsenztagen statt, da alle Teilnehmer die Ausbildung parallel zum Beruf / Ausbildung / Studium machen.

Um die entsprechenden Tätigkeiten nun auch selbständig verrichten zu dürfen, folgt nach einer größeren Menge Praxisschichten (über 80 Stunden, denn es geht ja um dieselbe Berechtigung, die auch benötigt wird um in riesigen Rangierbahnhöfen zu rangieren und Bremsproben an Intercity-Zügen durchzuführen) noch eine praktische Prüfung.

Ron Scherhauser



Unsere neuen Anwärter: Cedric Wirbs, Andreas Stier, Clemens Cruschwitz (Ausbilder) und Ron Scherhauser. / Bild Jonas Laub

Der Betrieb in den ersten Jahrzehnten

Wie in der Ausgabe Nr. 1-2019 des INFO Jagsttalbahn ab Seite 13 berichtet, waren im ersten Fahrplan vier Zugpaare im Angebot, die ab 5:30 Uhr morgens bis 20:30 Uhr abends das Jagsttal erreichbar werden ließen. Für diesen täglichen Umlauf wurden zwei Zuggarnituren mit einem Postwagen, einem oder mehreren Personenwagen mit 2. und 3. Klasse sowie gedeckten und offenen Güterwagen benötigt. Die Züge starteten jeweils von Dörzbach und Möckmühl aus. Mit den zwei Zuggarnituren wurden so immerhin 320 Kilometer täglich auf der Jagsttalbahn zurückgelegt. Die Fahrtzeit dieser Personenzüge mit Güterbeförderung lag bei etwa 2 Stunden und 20 Minuten. Bis ins

Jahr 1914 gab es an Heilbronner Viehmarkttagen einen zusätzlichen frühmorgendlichen Zug, der um 2:00 Uhr in Dörzbach abfuhr.

Die reguläre Personenbeförderung hielt sich dabei in Grenzen, so dass man bestrebt war, den verkehrlichen Ablauf zu optimieren. Mit Beginn des Ersten Weltkrieges wurden überdies je zwei Lokführer und Heizer zum Militärdienst eingezogen. Über die Kriegsjahre musste der Verkehr somit eingeschränkt werden. Auch nach dem Ende des Ersten Weltkriegs stiegen die Fahrgastzahlen nicht an. So fuhren im Geschäftsjahr vom 1. April 1922 bis zum 31. März 1923 noch 114.182 Reisende mit der Bahn. Die Abschaffung der 2. Wagenklasse um 1925 herum war dabei nur reine Formsache.



Reger Andrang auf die Züge, wie hier in Schöntal, herrschte in den ersten Jahrzehnten nur selten. / Bild Carl d' Alleux, Slg. Jagsttalbahnfreunde e.V.

Die Betriebsführung der Jagsttalbahn lag seit 1. April 1917 bei der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG), die 1898 in Berlin von der Bahnbau- und Betriebs-Gesellschaft Vering & Wachter, der Firma Doertenbach & Co sowie der Mitteldeutsche Creditbank gegründet worden war. 1925 startete die DEBG den Versuch mit dem Gebrauchtkauf eines besonderen Fahrzeuges den Reiseverkehr auf der Jagsttalbahn wirtschaftlicher durchzuführen. Dabei handelte es sich um den einzigen Schmalspur-Dampftriebwagen der Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen (KWStE). Der in der Maschinenfabrik Esslingen (ME) unter der Fabriknummer 3399 gefertigte Dampftriebwagen wurde bei der Staatsbahn als DWss 1 (DWss steht für einen schmalspurigen Dampftriebwagen mit 750 mm Spurweite) eingereiht. Er übernahm nach den Testfahrten auf der Zabergäubahn von Lauffen nach Leonbronn im März 1907 ab dem 1. Mai desselben Jahres den kompletten Personenverkehr auf der Buchauer Bahn von Schussenried nach Buchau. Da der Triebwagen lediglich mit einem Lokführer, der gleichzeitig die Aufgaben des Heizers übernahm, und einem Schaffner zu besetzen war, konnte Personal eingespart werden. Mit dem Sommerfahrplanwechsel am 31. Mai 1921 wurde das Fahrzeug, schließlich nach gerade einmal 15 Betriebsjahren abgestellt.

Die DEBG erwarb dann das Fahrzeug vier Jahre später als Gele-

genheitskauf von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Im Jagsttal erhoffte man sich vom DT 203, wie der Dampftriebwagen nun bezeichnet wurde, einen Aufschwung im Personenverkehr. Der Fahrplan von 1929 beinhaltete fünf Zugpaare, wovon das erste Zugpaar nur werktags verkehrte. Dafür gab es am Sonntag eine späte Rückfahrmöglichkeit um 19:05 Uhr ab Dörzbach mit Ankunft in Möckmühl um 21:11 Uhr. Zurück nach Dörzbach ging es dann sogar noch später um 23:38 Uhr mit Ankunft um 1:35 Uhr!

Das sonntägliche Spätzugangebot „hinaus aus dem Tal“ galt dabei einer neuen Fahrgastgruppe, den Tagestouristen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte auch in Württemberg der Sonntagsausflug eine völlig neue Bedeutung erhalten. Eine Vielzahl von Reiseführern empfahl nun Tagesauflüge fernab der Ballungszentren. Mit der Bahn konnten landschaftlich reizvolle Gegenden mit interessanten Kulturdenkmälern erkundet werden. So bewirbt beispielsweise Julius Wais in seinem ab 1911 in mehreren Auflagen erschienenen Reiseführer „Wohin? Die schönsten Ausflüge in Württemberg“ unter der Nummer 98 eine Wanderung von Möckmühl über Jagsthausen nach Schöntal. Nach gut viereinhalbstündiger Wanderzeit sollte die Jagsttalbahn den müden Wanderer zurück zum Staatsbahnhof befördern. Wais empfiehlt dabei seinen Lesern: „Auf der Rückfahrt nach Möckmühl rechts sitzen!“

Die kürzeste Fahrtzeit des Dampftriebwagens lag bei 1 Stunde 56 Minuten talaufwärts nach Dörzbach sowie 1 Stunde 59 Minuten nach Möckmühl. Doch auch die 20 Minuten kürzere Fahrzeit dieser reinen Personenzüge konnte den Rückgang der Fahrgastzahlen nicht aufhalten. Die 1931 von der DEBG noch geplante Umrüstung des Dampftriebwagens zum Benzoltriebwagen wurde mit dem Ausbau des Dampfessels zwar begonnen, aber nicht mehr realisiert, sodass das Fahrzeug 1937 verschrottet wurde.

1934 eröffnete die DEBG parallel zur Jagsttalbahn eine bahneigene Omnibuslinie. Die Busfahrzeit lag bei der Hälfte der einstmaligen Zugfahrzeit. So ist es nicht verwunderlich, dass 1939 die beiden verbliebenen Zugpaare von gerade noch 19.736 Passagiere frequentiert wurden.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner



Der Dampftriebwagen DT 203 auf der Seckachbrücke in Möckmühl in den 1920er-Jahren. Mit ihm sollte der Reiseverkehr rationalisiert und verbessert werden. / Bild Sammlung Edwin Herkner

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 10/21) 40 Euro für Einzelmitglieder, 115 Euro für juristische Personen, 6 Euro für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, Schüler und Studenten (auf Nachweis).

Die Datenschutzhinweise finden Sie im Onlineantrag unter www.jagsttalbahn.de/verein.html

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Geburtsdatum _____

Beruf _____

e-Mail _____

Als Spende erhöhe ich meinen jährlichen Mitgliedsbeitrag um _____ Euro.

Ort, Datum _____

Unterschrift des Beitretenden

/ Erziehungsberechtigten _____

Ich ermächtige den Verein Jagsttalbahnfreunde e.V., den Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels SEPA-Basis-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber (Name, Vorname) _____

Kreditinstitut _____

BIC _____

IBAN _____

Ort, Datum _____

Unterschrift _____

Zahlungsempfänger (Gläubiger):

Jagsttalbahnfreunde e.V.

Bahnhofsstraße 8

74677 Dörzbach

Gläubiger-Identifikationsnummer:

DE52MGB00000076827