

# Kombinierter Gepäck- und Postwagen M-D 89 der Jagsttalbahn



*Der kombinierte Gepäck- und Postwagen nach erfolgter Hauptuntersuchung am 22.04.2023 im Bahnhof Dörzbach. Bild: Stefan Haag*

## Die Jagsttalbahn

Die Jagsttalbahn ist eine Schmalspurbahn mit 750 mm Spurweite, die ab 1901 auf knapp 40 Kilometern entlang der Jagst führte. Die Strecke liegt in den heutigen Landkreisen Hohenlohe und Heilbronn. Sie zweigte in Möckmühl von der Staatsbahn ab und erreichte nach 13 Bahnhöfen den Endbahnhof Dörzbach. Bis zum Jahr 1951 gab es auf der Jagsttalbahn regulären Personenverkehr. Von da an fand bis 1966 nur Güterverkehr auf der Strecke statt. In diesem Jahr begann die Durchführung von Schülerverkehr, welcher bis 1979 andauerte. Auch anschließend gab es noch Personenverkehr auf der Jagsttalbahn in Form des 1971 von der DGEG aufgenommenen Museumsverkehrs. Dieser Museumsverkehr wurde ab 1984 vom hierfür gegründeten Verein „Jagsttalbahnfreunde e.V.“ mit der damaligen Betreibergesellschaft „SWEG“ durchgeführt und erreichte schließlich bis zur Betriebseinstellung eine enorme Popularität und großen Zuspruch. Da 1986 letztmalig der saisonale Rübenverkehr stattfand, brach die größte Einnahmequelle der Bahn weg und nach einer Entgleisung musste zum Ende des Jahres 1988 der Betrieb auf der gesamten Strecke aufgrund von Oberbaumängeln eingestellt werden. Ende 2021 gelang es dem Jagsttalbahnfreunde e.V. mit der Jagsttalbahn AG als EIU für den wieder instand gesetzten Bahnhof Dörzbach die Betriebsgenehmigung zu erhalten und seit Mai 2022 finden wieder öffentliche Fahrten statt. Aktuell arbeiten wir an der Erweiterung der befahrbaren Strecke in Richtung Klepsau.

## Geschichte des Wagens M-D 89

Der Wagen M-D 89 (M-D steht für Möckmühl-Dörzbach) gehörte zu der Erstausrüstung der Jagsttalbahn. Zusammen mit dem baugleichen Wagen 88 lieferte ihn die „Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz“ an die „Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter“. Anfangs trug der kombinierte Gepäck- und Postwagen die Nummer 15 und wurde mit der bis ca. 1930 verwendeten Görlitzer Gewichtsbremse ausgeliefert. Das Post- und das Gepäckabteil sind mit einer Wand ohne Tür abgetrennt. In letzterem war auch ein Abort eingebaut. Da es in den Personenwagen der Ursprungsausstattung keine gab, waren die Gepäck-/Postwagen die einzigen Wagen mit Toilette im Zugverband.

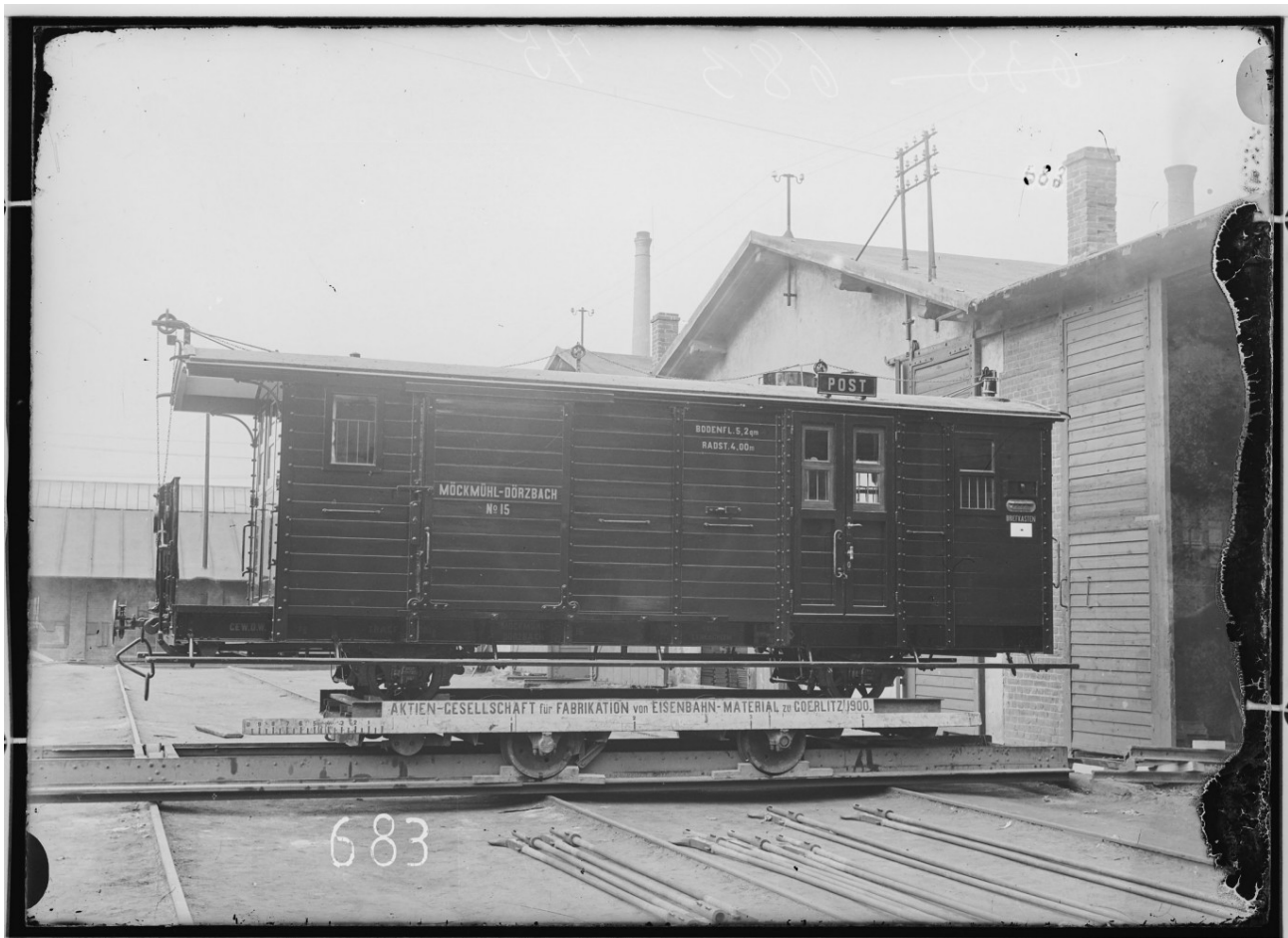


Abbildung 1: Fabrikbild des Wagens M-D 89 (ursprünglich M-D 15). Verkehrsmuseum Dresden gGmbH, (CC BY-NC-SA)



1949 baute man in die Trennwand zwischen Post- und Gepäckabteil eine Tür ein und setzte den Wagen fortan nur noch als Gepäckwagen, nach Einstellung des Personenverkehrs als Güterzugbegleitwagen, ein. Dabei wurde der Wagen von seiner ursprünglich flaschengrünen Farbgebung entsprechend seines Einsatzes in Güterzügen braun gestrichen. In diesem Zustand wurde er 1971 abgestellt. Um 1987 wurde zwar noch damit begonnen, den Wagen für den Museumsbetrieb aufzuarbeiten, die Arbeiten konnten wegen der Betriebseinstellung 1988 aber nicht abgeschlossen werden.



Abbildung 2: Der Wagen M-D 89 am 19.02.1972 im Bahnhof Dörzbach. Bild: Hans-Georg Sauber

### Lebenslauf

02.10.1900	Lieferung des Wagens als Nr. 15 von der Waggonfabrik Görlitz
1928	Umzeichnung in Wagen Nr. 89
1930	Einbau einer Westinghouse-Druckluftbremse statt der bisherigen Görlitzer-Gewichtsbremse
1931	Einbau einer Blaugasbeleuchtung
1933	Unfall bei Jagsthausen
1949	Einbau einer Türe zwischen Gepäck- und Postabteil, dann nur noch Einsatz als Gepäck-/Güterzugbegleitwagen
1957	Vollständige Erneuerung des Daches
1962	Einbau einer elektrischen Beleuchtung
1971	Abstellung in Dörzbach
1987	Beginn einer Aufarbeitung, welche 1988 mit Betriebseinstellung abgebrochen wurde
2007	Beginn der Aufarbeitung in Widdern bis zum negativen Ausgang des Bürgerentscheids gegen die Wiederinbetriebnahme des Abschnitts Widdern - Jagsthausen
Januar 2021	Transport nach Dörzbach und Fertigstellung des Wagens
15.04.2023	Abnahme der Hauptuntersuchung

## **Aufarbeitung**

Bereits 1987 wurde eine Aufarbeitung des seit 1971 abgestellten Wagens begonnen. Aufgrund der Betriebseinstellung 1988 konnte diese, obwohl schon recht weit fortgeschritten, nicht mehr fertiggestellt werden. So stand der Wagen bis 2007 ohne Türen und unvollständig ungeschützt abgestellt. Damals bestand die Bestrebung den Streckenabschnitt von Widdern nach Jagsthausen wieder in Betrieb zu nehmen. Als Gepäckwagen für den Museumszug wurde der M-D 89 ausgewählt. Grund hierfür war, dass er ein originales Fahrzeug der Jagsttalbahn ist. Zielsetzung war es, den Wagen im Rahmen unserer Möglichkeiten möglichst nah an den Zustand nach dem Einbau der Druckluftbremse und vor der Verwendung als reinem Gepäck-/Güterzugbegleitwagen, zu versetzen. Ein Erschwernis war, dass aus dieser Zeit eigentlich keine Bilder des Wagens existieren, die Details erkennen lassen. Auch aus der Zeit nach 1949 sind nur wenige Aufnahmen vorhanden und diese zeigen den M-D 89 auch größtenteils nur von der Südseite.

Aufgrund der langen Zeit seit Abbruch der angefangenen Aufarbeitung in den Achtzigerjahren musste bei der jetzigen wieder von vorne angefangen werden. 2007 erfolgte der Transport des Wagens von Bieringen nach Widdern. Hier hatte sich eine Arbeitsgruppe gebildet, die die Aufarbeitung des Wagens übernehmen wollte. Begonnen wurde mit dem Rückbau des Wagens, also dem Entfernen des Bodens und sämtlicher Holzwände. Aufgrund der langen ungeschützten Abstellung konnte hiervon bis auf ein paar dickere Balken leider nur wenig wiederverwendet werden. Im Jahr 2008 wurde der M-D 89 mit einem Hebestand angehoben, was nun den Ausbau der Achsen und der gesamten Bremsanlage möglich machte. Während das Bremsgestänge aufgearbeitet wurde, mussten die Achsen überdreht werden da die Maße der Laufflächen außerhalb der zulässigen Toleranzen waren. Nachdem der Rahmen des Wagens von allen Anbauteilen befreit war, war es möglich, diesen zu entlacken und neu zu lackieren. Die Arbeiten am Fahrwerk konnten 2010 mit dem Einbau der überarbeiteten Achsen vorerst abgeschlossen werden.

Bevor es an die Sanierung des Daches und den Wiederaufbau der Wände gehen konnte, mussten mit dem Denkmalamt mehrere Punkte abgestimmt werden. Zur Bestimmung der Farbtöne und der Farbart wurden alte Farbschichten freigelegt und Farbreste untersucht. Folgende Farben wurden schließlich festgelegt: Innenseite des Daches in Perlweiß, Außenseite in Flaschengrün und Wageninneres in Silbergrau. Verwendet wurde für sämtliche Anstriche Ölfarbe auf Leinöl-Basis. Für das Dach wurde eine vom Original abweichende Lösung getroffen. Da wir keine Fahrzeughalle besitzen und der Wagen somit ständig im Freien abgestellt werden muss, war uns eine historisch korrekte Dacheindeckung mit geölter und besandeter Leinwand zu unsicher. Stattdessen sollte eine Eindeckung mit Titanzink erfolgen.

Nach Klärung dieser Punkte konnte 2011 mit der Sanierung des Daches weiter gemacht werden. Von diesem konnte glücklicherweise der Grundrahmen weiter verwendet werden. Lediglich zwei Dachsparren und kleinere Leisten mussten erneuert werden. Nach dem Dach folgte der Einbau der Seitenwände. Für diese ließen wir extra Bretter mit passender Breite anfertigen um diese wie ursprünglich mit Bogenklammerschrauben befestigen zu können.

Im Juli 2011 kam dann leider ein herber Rückschlag. In einem Bürgerentscheid entschied sich die Stadt Widdern gegen eine Wiederaufnahme eines Museumsverkehrs nach Jagsthausen, woraufhin sich der Jagsttalbahnfreunde e.V. auf die Wiederherstellung des Bahnhofs Dörzbach konzentrierte und auch die begonnenen Fahrzeugprojekte fortführen wollte.

2012 wurde vor allem an den Türen und Fenstern gearbeitet. Eine sehr aufwendige Arbeit, da der Wagen ganze sechs Türen besitzt, wovon die zwei zum Postabteil zweiflügelig sind. Das Blechdach aus Titanzink konnte schließlich 2013 montiert werden.

Bevor der Boden eingebaut werden konnte, musste zuerst noch die Bremsanlage eingestellt werden. Für diese Arbeiten war ein Transport des Wagens in die Werkstatt nach Dörzbach nötig. Da diese aber mit der Aufarbeitung von vier Fahrzeugen bereits gut ausgelastet war, konnte der M-D 89 erst 2021 umziehen.

In Dörzbach angekommen wurde sogleich die Bremsanlage fertiggestellt und die Leerrohre für die Elektrik eingebaut. Nun war es möglich zum Jahreswechsel 2021/22 den Boden einzubauen. Es folgte der mühsame und aufwendige Einbau der teilweise bereits aufgearbeiteten acht Türen und drei Fenster mit all ihren Beschlägen und Schlössern. Da der Wagen im Laufe seiner Betriebszeit in mehrere Unfälle verwickelt war, war viel Feinarbeit nötig, um alles einzupassen.



*Abbildung 3: Versenkfenster in einer der Türen des Postabteils. Bild: Stefan Haag*



*Abbildung 4: Eine nachgefertigte Dachstütze. Bild: Stefan Haag*



Als interessantes Detail haben wir die alten Klemmschutzleisten an den Türen des Postabteiles wieder eingebaut. Diese haben zwar von der langen Dienstzeit des Wagens deutliche Abnutzungsspuren, haben aber als überlebende Originalteile durchaus eine Erhaltung verdient.



*Abbildung 5: Am 1.10.2022 wurden die originalen Fingerklemmschutzleisten eingebaut. Bild: Stefan Haag*

Des weiteren erhielt der Wagen seine seitlichen Trittbretter und den Bühnenboden. Nachdem auch die vielen Fenster in den Türen, deren Fensterrahmen nachgefertigt werden mussten, fertig waren, konnte Ende 2022 die Trennwand zwischen dem Post- und dem Gepäckabteil sowie die Wände des ehemaligen Abortes wieder eingebaut werden. Auf den Einbau eines Abortes verzichteten wir, da unsere Museumsstrecke auf absehbare Zeit nicht so lang sein wird um eine derartige Einrichtung vorhalten zu müssen. Stattdessen wurde ein kleines Dienstabteil eingerichtet.



*Abbildung 6: Trennwand zwischen dem Gepäckabteil und den ehemaligen Abort. Bild: Stefan Haag*

Bis zur Fertigstellung mussten Anfang 2023 noch die vielen Griffstangen und Anbauteile angebaut werden. Die fehlenden Dachstützen an der Bühne wurden nach Bildern nachgefertigt und eine Lücke für einen in den Achtzigerjahren angedachten Wagenübergang im Bühnengeländer wurde wieder verschlossen. Auch erfolgte der Einbau einer Beleuchtung. Da diese zu der des restlichen Museumszuges kompatibel sein muss, kamen möglichst dezente 24 V - LED Leuchten zum Einsatz.

Am 15.04.2023 war es endlich so weit und die Hauptuntersuchung des Wagens M-D 89 konnte abgenommen werden! Es werden weiterhin kleine Details ergänzt, wie zwei nachgefertigt Fabriksschilder. Auch zwei alte Postsäcke und etwas Stückgut wurde beschafft, um unseren Besuchern das Bahnhofsgeschehen früherer Zeiten demonstrieren zu können. Auch sollen noch die Briefschlitze und die „Post“ Schilder über den Türen des Postabteils ergänzt werden.





Abbildung 7: Eins der nachgefertigten Fabrikschilder. Bild: Stefan Haag



Abbildung 8: Wagen 89 nach erfolgter Hauptuntersuchung im Bahnhof Dörzbach. Bild: Stefan Haag