

INFORMATION

JAGSTTALBAHN

Ausgabe Frühjahr 2005



Titelbild: Vermessungsarbeiten am Bahnhof in Dörzbach • Foto: Archiv JTBF

Jagsttalbahn AG

Jagsttalbahnfreunde e.V.
wir bringen Geschichte in Bewegung.

- **Ausblick auf 2005**
- **Einzug in den Bahnhof Dörzbach**
- **Aus der Werkstatt**
- **Die Website zieht um**
- **Weichen für die JTB**

Liebe Freundinnen und Freunde der Jagsttalbahn,

wie Sie aus diesem Info entnehmen können, wird es jetzt wirklich Ernst mit dem Projekt Jagsttalbahn!

Die Weichen sind weitestgehend gestellt und wir hoffen, daß die zukünftige Schmalspurbahn regen Anklang und viele neue Kunden findet.

In diesem Jahr ändert sich einiges in der Personalstruktur bei der Jagsttalbahn.

Viele Aufgaben, die bisher der Verein wahrgenommen hat gehen an die Jagsttalbahn AG über.

Der Jagsttalbahnfreunde e.V. kehrt zu seinen Wurzeln als Förderverein der Jagsttalbahn zurück und wird aber, im Gegensatz zu Früher, Teilhaber der Bahn mittels Aktienbesitz.

Wir zählen darauf, daß Sie uns auch weiterhin wohlgesonnen bleiben und hoffen, daß vielleicht der eine oder Andere zu uns als Helfer stößt.

Wer sich nicht aktiv beteiligen will, kann uns dennoch durch den Kauf von Aktien, oder eine Mitgliedschaft bei den Jagsttalbahnfreunden unterstützen.

Es grüßt Sie aus Bieringen

Peter Kramer

INFORMATION JAGSTTALBAHN

ist die offizielle Zeitung von Jagsttalbahnfreunde e.V. und Jagsttalbahn gAG, Dörzbach
Ausgabe Frühjahr 2005 • Auflage 5000

Grafische Gestaltung: Harald Hechler
Druck: Ehrenfeld Offset Sindringen

Jetzt machen wir der Jagsttalbahn Dampf!



ACHTUNG! NEUE ADRESSE!

Jagsttalbahnfreunde e.V.
Bahnhofstraße 8, 74677 Dörzbach
Tel.: 07937 / 277

Jagsttalbahn gemeinnützige AG
Bahnhofstraße 8, 74677 Dörzbach
HRB 775k, AG Schwäbisch Hall
Tel.: 07937 / 277

Mit großem Interesse hat die Fachöffentlichkeit von dem Geschehen rund um die Jagsttalbahn Kenntnis genommen.

Sowohl bei der Modellbahnausstellung in Korntal, die wir in diesem Jahr zum dritten Mal besucht haben als auch beim Echtdampf-Hallentreffen wurden uns die AG-Prospekte fast aus der Hand gerissen.

Langsam müssen wir uns an neue Auflagen bei unseren Drucksachen gewöhnen: vom letzten Info haben wir für das Echtdampf-Hallentreffen das 9. - 11. Tausend in Druck gegeben, während bislang maximal 5.000 Exemplare unserer Infos gedruckt wurden.

Allein beim Echtdampf-Hallentreffen wurden ca. 1750 AG-Prospekte ausgegeben, denen jeweils ein "Info" und ein "Wir über uns" zusortiert waren, damit auch der Jagsttalbahnfreunde e.V. ausreichend repräsentiert ist.

Noch in der Nacht zum Sonntag mußten auf dem Rathaus-Kopierer 500 Vormerkscheine nachgedruckt werden. Nachdem von den in Korntal ausgegebenen AG-Prospekten ein erfreulich rascher Rücklauf an Vormerkscheinen zu verzeichnen war hoffen wir natürlich auch, daß dies beim Echtdampf-Hallentreffen so sein wird.

Auffallend war, wie viele der Besucher offensichtlich gezielt nach unserem Stand gesucht haben, der alles andere als günstig in einer Hallenecke platziert war. Unsere Motordraisine mit ihrem gelben Warnlicht war wieder der Leuchtturm, der in der Halle zu uns führte. Die zwei bis drei Frau/Mann des Standteams hatten dann alle Hände voll zu tun Prospekte auszugeben und unsere Souvenirs zu verkaufen.

Ein besonderer Dank geht an das Stand-Team, daß insgesamt 5 Tage vom Aufbau am Donnerstag, die drei Messtage Freitag - Sonntag und dann zum Abbau am Montag im Einsatz war. Die Transporte konnten wir wieder mit unserem eigenen LKW durchführen, so daß wir ohne nennenswerte externe Kosten auskommen sind.

Schön, daß vor allem das Verladen der schweren Draisinen nun mit Gabelhubwagen und Ladebühne allein oder maximal zu zweit zu bewerkstelligen ist, damit kommen wir endlich dahin, wohin wir mit dem Magirus eigentlich gewollt hatten: zum Verzicht auf das ewige Ausleihen eines Gabelstaplers.



Eins unserer Lieblingsstücke in Sinsheim: Fahrwerk für ein Modell einer HF 130 C-Diesellok für 7 1/4-Zoll-Spur (Dampfbahn Plochingen).

Schaut man, ausgehend von den vielen Ereignissen des Jahres 2004 nach vorn, könnte einem Angst werden vor der Vielzahl der Aufgaben, die sich nun vor uns türmen.

Neben der Aktienemission, für die es in den kommenden Wochen und Monaten "ernst" wird, der Herstellung der ersten 3,500m Gleis bis Klepsau mit Weiterführung bis Krautheim, Herstellung der vier Bahnübergangssicherungsanlagen, für die wir bei der Bahnindustrie eine Lösung mit sehr weitgehender Eigenleistung der Jagsttalbahn finden konnten, Herstellung der benötigten Fahrzeuge für Bau und Betrieb der Eisenbahn, all das steht neben den Aufgaben, die zur Erhaltung der verschiedenen Körperschaften der Jagsttalbahn erforderlich sind, zur Erledigung an,

Um so mehr freut es einen da, wenn man Helfer an seiner Seite weiß, die in bewährter, manchmal aber auch völlig unerwarteter Weise unserem Projekt Stütze und Aufwind geben.

Genannt seien an dieser Stelle die verschiedenen Firmen der Region, die uns mit verbilligten oder kostenlosen (=gespendeten) Lieferungen und Leistungen unter die Arme greifen, genannt seien hier die Firmen Würth (Gaisbach), Kanal-Türpe (Krautheim), Kübler (Schwäb. Hall), Herboldt (Öhringen), die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk, Ortsverband Bad Mergentheim, der uns mit seinen Fähigkeiten unterstützt, die Verwaltungen der Belegenheitsgemeinden und des Hohenlohekreises, die mit Rat und wo nötig Tat bereit stehen stellvertretend für eine ganze Reihe von Behörden, deren Hilfe wir 2004 in Anspruch nehmen durften, viele Einzelpersonen und andere Vereine, die uns in der einen oder anderen Weise geholfen haben.



Die Dieselloks stehen für Bauzüge bereit.

Dank nach außen gilt aber auch unserer Buchhalterin, Frau Seltenreich-Falk, die sowohl die Buchhaltung unseres Jagsttalbahnfreunde e.V. als auch der Jagsttalbahn AG zusammen mit unserem "Finanzminister" Wolfgang Balbach führt.

Wolfgang Balbach, der neben seiner Funktion als Vorstandsmitglied des Jagsttalbahnfreunde e.V. auch als Aufsichtsrat und designerter Vorstand der Jagsttalbahn AG seinem Kaufmannsberuf treu geblieben ist und unsere Finanzen verwaltet, ist auch der gute Geist, der die Aussendungen des Vereins und der AG versendet, will heißen: Daheim mit Frau, Tochter und Sohn eintü-

Wer macht derzeit was?

GeschSt. Dörzbach:

C. Cruschwitz (Vorst. e.V.)	Bauleiter;
J. Woker (Vorst. AG)	Projektleiter;

GeschSt. Bretzfeld:

W. Balbach (Vorst. e.V./AR AG)	Finanzen;
M. Schweizer (Vorst. e.V.)	Rechnungsprüfung, Ressort Bahnbau;

P. Kramer (Vorst. e.V.)	Shop, Messen;
H. Wurst (Vorst. e.V.)	Personal;
S. Wächter (Vorst. e.V.)	Shop, Messen.

tet, etikettiert und sortiert, damit alles richtig und kostengünstig zur Post geht. Hierfür, lieber Wolfgang, an dieser öffentlichen Stelle einmal unser aller herzlicher Dank!

Gleichermaßen sollte unser Dank allen denen gelten, die nicht in der Öffentlichkeit stehen, die aber nichts desto trotz dafür sorgen, daß die derzeit zwei Mitarbeiter der Geschäftsstelle Dörzbach die Tagesarbeit schaffen können.

Nicht vergessen dürfen wir auch die externen Helfer, die im administrativen Bereich für uns tätig sind, allen voran unser Justiziar, Herr Rechtsanwalt Dr. Winfried Holtermüller (Kanzlei Schelling & Partner, Stuttgart), der uns betreffend die Errichtung der Jagsttalbahn AG, Emission von Aktien und in vielerlei anderen Dingen "aufgegleist" hat, eine Hilfe, ohne die wir sicherlich heute nicht da stehen könnten, wo wir jetzt sind.

In dieselbe Kategorie fallen eine Reihe von Sachverständigen und Fachplanern, die wir beigezogen haben, um die vielfältigen Fach-Aufgaben abzudecken, die wir 2004 abarbeiten mußten.

Wir sind immer wieder darauf angewiesen, Fachleute zu finden, die sich den speziellen Gegebenheiten der Schmalspurbahn an-



Zurück von einer Ausstellung...

nehmen ohne dies in horrenden Gebühren und Honorare umzusetzen, erfreulicherweise ist uns dies auch 2004 immer wieder gelungen, unser Dank gebührt daher denen, die uns, ohne hier auf Beispiele eingehen zu wollen, geholfen haben.

Aufbauend auf das im Jahr 2004 geschaffene wollen wir selbstbewußt, aber nicht abgehoben, ins Jahr 2005 gehen, das nach unserem Willen von zwei Themen dominiert sein sollte:

Zum einen das Baurechtsverfahren für die Genehmigung der Gleisarbeiten nach Krautheim, zum anderen von der Aktienemission der Jagsttalbahn AG, damit unser Zug den nötigen "Dampf" bekommt, um richtig ins Rollen zu kommen.

Wie immer wird auch dieser Bericht mit dem Aufruf zur Mitarbeit schließen. Nicht, daß wir Sie damit nerven wollen, aber wir wenigen, die das Projekt administrieren, die Kollegen die ehrenamtlich Samstag für Samstag erscheinen uns arbeiten, die Kollegen der AiH (sie werden noch davon lesen), die nunmehr auch wochentags mitarbeiten, alle können noch mehr und noch leichter schaffen, wenn Sie sie mit Ihren Fähigkeiten und Ihrem Wissen unterstützen.

Auch, aber nicht nur im Blaumann (sogar eher weniger in Zukunft), auch im dunklen Anzug, wenn wir mit Firmen verhandeln müssen, unsere Kontakte zur Wirtschaft und Politik pflegen und anderes tun, damit sich für unser Projekt die Türen öffnen. Sprechen Sie uns an und machen Sie einfach mit. Wir heißen jeden, der sich in unsere Mannschaft zu integrieren gewillt ist, herzlich willkommen.

Ihr J. Woker -
Jagsttalbahn AG
Vorstand/Ob.Betriebsleiter

Hartz IV und seine Auswirkungen

Nein, nein, Sie brauchen keine Angst zu haben, wir machen jetzt keine Parteipolitik, denn bei uns haben die Auswirkungen von Hartz IV Gesichter und Namen, seit Oktober 2004 sind dauernd 5 Mann, die wir von der Arbeitsinitiative Hohenlohe unter Vertrag haben, im Einsatz.

Seinen Anfang nahm diese Gesichte mit einer Anfrage der AiH, inwiefern unsere Arbeiten gemeinnützig seien, und ob wir eventuell die Möglichkeit hätten, sogenannte "Zusatzjobs" zu schaffen.

Nach einiger Information über dieses Thema, das uns betreffend seiner Auswirkungen in dieser Form bislang nicht bekannt war, konnten wir aus einer Gruppe interessierter Personen 5 Mann als neue Mitarbeiter begrüßen.

Diese hatten an einem Samstag zusammen mit unserer ehrenamtlichen Mannschaft einen "Probetag" mitgemacht und sich dann für einen Einstieg bei uns entschieden.

Das Aufgabenspektrum der neuen Männer, die im übrigen komplett von der Agentur für Arbeit bezahlt werden, umfaßte so lange das Wetter dies noch zuließ, die Aufarbeitung v. Oberbaustoffen, die Montage der bei uns angelieferten drei Weichen, diverse Arbeiten rund um die Lokschruppen und vor allem einen ersten, richtig grundlegenden Freischnitt der Bahnstrecke bis Krautheim, der über den bislang frei gehaltenen unmittelbaren Gleisbereich hinaus das gesamte Bahngrundstück umfaßte. Auch der Bahnhof Widdern wurde in einigen wenigen Arbeitstagen entkrautet, Einlösung eine Zusage, die wir der Stadt Widdern im Zusammenhang mit einer Jugendaktion anderer Organisatoren gegeben hatten.

Sichtbarster Erfolg der Arbeiten indessen ist, daß dieser Text nicht mehr im Rathaus Dörz-

bach sondern im neuen, derzeit noch provisorischen Büro der Jagsttalbahn im Empfangsgebäude in Dörzbach geschrieben werden kann.

Der erste Stock des Bahnhofsgebäudes ist inzwischen renoviert, derzeit sind die Arbeiten im Erdgeschoß des Baues im Gange, wo alles seiner Fertigstellung entgegenstrebt.

Fazit der Aktion für uns: Einmal mehr hat die Realität mit einem Vorurteil aufgeräumt, die 5 Mann die uns derzeit (im Augenblick bis Ende März) unterstützen haben sich als arbeitswillig, interessiert und kollegial erwiesen, es hat sich eine sehr reibungslose Zusammenarbeit entwickelt, die allerdings eine zweimännige Besetzung der Projektleitung in Dörzbach erfordert, damit einerseits die Tagesarbeit nicht völlig liegenbleibt und zum anderen die Baustelle ihr Material etc. zur rechten Zeit bekommt und die Zusammenarbeit mit Lieferanten, Bauhof usw. klappt.

Mittelfristig bleibt zu überlegen, ob und ggf. wie wir den einen oder anderen der Männer übernehmen können, z.B. auch im weitere Kräfte, die wir z.B. im Streckenbau einsetzen können, anzuleiten und als eine Art Vorarbeiter zu fungieren. Wie immer wollen wir aus den gemachten Erfahrungen lernen und das Einsatzgeschehen nach und nach optimieren, wie wir dies an vielen anderen Stellen bereits mit Erfolg getan haben.

Die Bahnhofs-Kur

Mit der Überleitung der Bahnliegenschaften von der SWEG auf die Jagsttalbahn war auch verbunden, das Empfangsgebäude des Bahnhofs Dörzbach, das bis August 2004 noch der SWEG als Büro diente, an die Gemeinde Dörzbach zu übergeben. Im September war es dann soweit, der Schlüssel wurde an die Jagsttalbahn AG und die Gemeinde Dörzbach ausgehändigt, das Gebäude war frei.

Unmittelbar darauf wurde mit der Gemeinde Dörzbach vereinbart, daß die Jagsttalbahn AG über den Winter mit der Renovierung des Baues beginnt, der sich nach einer ersten Entrümpelung und Grundreinigung als gar nicht so schlecht erwies, wie dies zunächst befürchtet worden war. Schlimm sah es eigentlich nur um die Wasseranlage aus, die an fast 10 Stellen durch Frost zerstört war.

Erstes Ziel war, die Räume der ehem. Dienstwohnung im 1. OG herzurichten, damit der Platznot im Dörzbacher Rathaus und dem Auslagern diverser Akten und Vorgänge ein Ende gemacht werden kann und ein geregelter Geschäftsbetrieb mit ausreichend Arbeitsplatz und Lagermöglichkeit Einzug halten kann.

Mit viel Ideenreichtum und manchmal tiefen Griffen in die Trickkiste konnte baulichen Widrigkeiten zum Trotz innerhalb eines Monats die gesamte Sanitäranlage, die Wasserversorgung und die el. Anlage instand gesetzt und wieder aktiviert werden.

Neben der Gemeinde Dörzbach, die den Löwenanteil des Materials beigestellt hat gilt unser Dank unserem Vorstandskollegen Roland Volk, der mit seinem Lager unseren Bedarf an Installationsmaterial auf Spendenbasis gedeckt hat. Ein neuer Warmwasserbereiter im Bad war die Krönung dieser Maßnahmen.

Danach ging es an das Erdgeschoß, das von einer Reihe mehr provisorisch vorgenommener Veränderungen befreit nun fast wieder im Ursprungszustand vor uns steht.

Zusammen mit dem Bauausschuß der Gemeinde wurde beschlossen, den Zustand so wiederherzustellen, wie er vermutlich aus der Zeit der Jahrhundertwende überliefert ist.

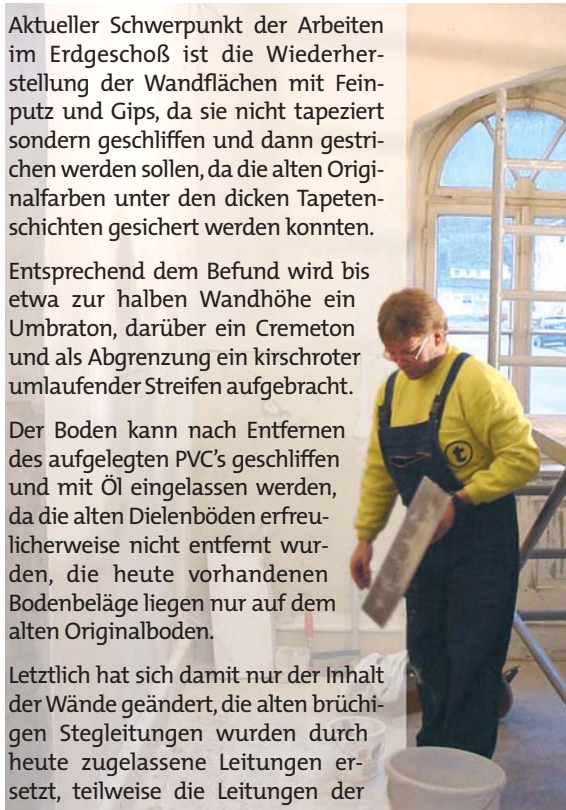
Da alle nachträglichen Einbauten im Trockenbau so erfolgt sind, daß sie ohne Eingriffe in die Bausubstanz wieder entfernt werden konnten, ist der alte Warteraum nun wieder in seiner ursprünglichen Größe und den früher vorhandenen Türen entstanden.

Aktueller Schwerpunkt der Arbeiten im Erdgeschoß ist die Wiederherstellung der Wandflächen mit Feinputz und Gips, da sie nicht tapeziert sondern geschliffen und dann gestrichen werden sollen, da die alten Originalfarben unter den dicken Tapetenschichten gesichert werden konnten.

Entsprechend dem Befund wird bis etwa zur halben Wandhöhe ein Umbraton, darüber ein Cremeton und als Abgrenzung ein kirschroter umlaufender Streifen aufgebracht.

Der Boden kann nach Entfernen des aufgelegten PVC's geschliffen und mit Öl eingelassen werden, da die alten Dielenböden erfreulicherweise nicht entfernt wurden, die heute vorhandenen Bodenbeläge liegen nur auf dem alten Originalboden.

Letztlich hat sich damit nur der Inhalt der Wände geändert, die alten brüchigen Stegleitungen wurden durch heute zugelassene Leitungen ersetzt, teilweise die Leitungen der



Die Bahnhofs-Kur

Zentralölversorgung unter Putz gelegt und die zerbröselten und teilweise im Unverstand in der Vergangenheit abgeschlagenen Stuckleisten in mühsamer Detailarbeit wiederhergestellt.

Da bei einer ganzen Reihe von Stromkreisen die Sicherungen beim Einschalten nicht hielten, wurden alle Leitungen in den bereits bearbeiteten Räumen im Erdgeschoß durch neue ersetzt, auch entfällt die hässliche, nur für drei Sicherungen im Flur des Erdgeschosses vorhandene Unterverteilung, da im Zählerschrank im 1. OG mehr als ausreichend Platz vorhanden ist, um diese dorthin zu versetzen.

Bis auf die leider unvermeidlichen Abzweigdosen wird nach der Fertigstellung nichts mehr an neomodischen Einbauteilen vorhanden sein. Die Deckel der Abzweigdosen werden vom Niveau her angeglichen und mitgestrichen, so daß sie den Gesamteindruck nicht merklich stören werden.

Erfreulicherweise hat sich die Elektrik im 1. Obergeschoß und im Dach anders als im Erdgeschoß bislang als funktionssicher erwiesen, eine Erneuerung der Leitungen unter der durchgehenden Gipskarton-Verschaltung hätte sich auch niemand ernstlich gewünscht ...

An Pfingsten werden wir im Rahmen eines kleinen Bahnhofs-Festes den Warteraum und die anderen Diensträume der Öffentlichkeit zurückgeben können, der Warteraum soll nicht nur den Besuchern der Museums-Eisenbahn als warme Wartegelegenheit dienen, auch die Wartenden des Busbahnhofs sollen Gelegenheit erhalten sich aufzuwärmen und unsere Angebote in Form von Kaffee und kleinen Snacks zu würdigen.

Verkauft werden soll vorläufig aus einem Teil des alten Dienstraums, der früher als Büro

der SWEG diente, während der andere Teil mit dem Schalter dem Bahnbetrieb vorbehalten bleiben soll.

Im übrigen behalten diese Räume, allein aus optischen Gründen, ihre Ofenheizung, während die oberen Etagen zu einem späteren Zeitpunkt unserem Wunsche nach auf eine Zentralheizung umgestellt werden sollen.

Das Dachgeschoß, daß derzeit noch unbearbeitet geblieben ist, soll nach und nach als Übernachtungsquartier ausgebaut werden, damit die Kameraden, die den Zugbetrieb abwickeln, abends ihr Quartier am Ort haben und nicht mehr heimgen müssen.

Auch wenn wir in der Bauzugwagenburg eine Reihe von Schlafplätzen haben, dienen diese doch praktisch ausschließlich festen Nutzern als Unterkunft, während die Schlafplätze im Bahnhof für wechselnde Belegung vorgesehen und eingerichtet sein werden. Auch hier wurde eine Ölversorgung für einen Ofen installiert, alles weitere wird sich im laufenden Jahr nach und nach finden.



Na endlich: Unser eigenes Büro! Inzwischen sogar mit Telefon und Internetanschluß...

Weichenbeschaffung

In Vorbereitung der Gleisarbeiten in Dörzbach sind Ende des Jahres noch wichtige Entscheidungen gefallen. Nachdem seit längerem zwei Weichen der Form EW49-1:7-100-FSch-St (Fachchinesisch für: "Einfache Weiche, Herzstückneigung 1:7, Radius 100m, Federschienenzungen, Stahlschwellen") aus dem Bf. Posewald Kreuzung der Rügenschon Kleinbahn durch ein befreundetes Unternehmen "sichergestellt" und nach Dörzbach gebracht worden waren, wurde nun, nachdem ein Sachverständiger nochmals die Tauglichkeit der Weichen geprüft und bestätigt hatte und die Weichen auch in die neuen Gleispläne passen, durch die Gemeinde Dörzbach für den Einbau angeschafft.



Zur gleichen Zeit erlangten wir Kenntnis davon, daß im Bahnhof Waldenburg (Waldenburgerbahn, Kt. Baselland, Schweiz) eine doppelte Kreuzungsweiche exakt in der Form wie sie auch im Weichenhandbuch der DR für die 750mm-Spur vorgesehen ist, mit der passenden Neigung 1:7 frei würde.

Diese recht neue Weiche (Bauzeit Ende der 90er Jahre von der VOEST Alpine) wurde täglich von den dortigen Elektrotriebzügen befahren und nun, nachdem dazu Fördermittel bewilligt worden waren, durch eine Weiche schwererer Schienenform ersetzt.

Wir wollen diese doppelte Kreuzungsweiche in einem Nebengleis nutzen, um ein zusätzliches Abstellgleis anzubinden, damit nicht alle Wagen, die in Dörzbach abgestellt werden sollen, irgendwelche Durchgangsgleise oder Lokumfahrungen belegen. Da Dörzbach ursprünglich als Durchgangsbahnhof ausgelegt war, besitzt er leider so gut wie keine Abstellmöglichkeiten.

Inzwischen wurden die Weichen, die wegen des Transports von den langen Schwellen am "Abzweigende" befreit werden mußten, wieder zusammengesetzt und mit dem zugehörigen Klein-eisen komplettiert.

Hierbei halfen maßgeblich unsere AiH-Freunde, die die vielen Schrauben, die dazu benötigt wurden, Stück für Stück gereinigt und gangbar gemacht haben. Die jeweils 2 oder 3 Weichengroßteile, die so entstanden sind, werden erst am endgültigen Einbauplatz restlich bearbeitet und dann zusammengefügt, damit sie mit den uns zu Gebote stehenden Maschinen auch sachgerecht versetzt werden können.

ACHTUNG: Für die DKW brauchen wir noch ein entsprechendes Weichensignal! Wer also ein solches "Trumm" im guten Zustand hat sollte sich einmal melden. Vielleicht findet das gute Stück dann wieder zu der Tätigkeit, für die es einmal angefertigt worden ist.



Aus der Werkstatt

Hier ist derzeit vergleichsweise wenig Aktivität außer Reparaturen an unserem Gerät zu vermelden, da zunächst Finanzmittel benötigt werden, um die vorbereiteten Baugruppen, die wir für Bearbeitungen außer Haus geben müssen, der Finanzierung bedürfen.

Das bedeutet aber nicht, daß nichts getan worden wäre:

Kraftfahrzeuge

Der rauhe Einsatz im Bahnbau geht auch an unseren Kraftfahrzeugen nicht spurlos vorbei, bei unserem VW-T4-Doka war der Fahrersitz seit längerem defekt, mit dem neu beschafften Schweißgerät konnte dieser Mangel nun behoben werden. Nach neuem TÜV steht der Wagen nun wieder für zwei Jahre zur Verfügung.

Beim Magirus-LKW war uns die Ladebordwand lange ein Rätsel. Immer wenn sie nahe der oberen Endstellung war, verließ sie die ansonsten eingehaltene waagerechte Lage ohne ersichtlichen Grund und klappte mit nach oben, eine sinnvolle Nutzung war daher praktisch nicht möglich. Letztlich führte ein Zufall auf die Lösung des Problems:

Beim Abschmieren der Ladebordwand entdeckte unser Kollege Laszlo Spuren an einem der Hebezyylinder, nach denen dieser irgendwo unter der Hubbühne anschlagen mußte.

Nach eingehendem Beobachten und einer erklecklichen Anzahl von "Auf's" und "Ab's" wurde in den anscheinend nachträglich angebrachten Gelenkschutzstücken an den Hubzylindern die Ursache des Problems erkannt. Nach entsprechendem Zurückstutzen dieser Teile funktioniert nun alles auf einmal problemlos.



Aus der Werkstatt

Nur eine Frage bleibt: Die Ladebordwand kann nach dem Anschweißen dieser Eisen-
teile nie wieder richtig funktioniert haben, der LKW war demnach praktisch für seine
eigentliche Aufgabe, Absperrgitter zu
transportieren, unbrauchbar.

Welche Ursache mag es gehabt haben, daß
dieser Umstand entweder nicht aufgefallen
ist oder aber bewußt herbeigeführt wurde?

Und warum ist uns das bei der Übernahme
des Fahrzeugs nicht aufgefallen?

Anscheinend waren wir da wohl durch das
ganze hin und her des sehr hektisch verlau-
fenden Tages seinerzeit so groggy, daß wir
das gar nicht bemerkt oder zumindestens
nicht geistig verarbeitet haben ...

Lok 24² "Kunigunde"

Die Zerlegung der Lok ist (endlich) abge-
schlossen, als letztes wurde die Tragwerke
der Achsen ausgebaut, die Lagerführungen
entnommen und die Hauptbauteile Kessel,
Rahmen und Achsen getrennt.

Nächste Schritte sind die Reißprüfung der
Zylinder, die Bearbeitung der Radsätze und
Lager und die Instandsetzung des Rahmens.

Danach kann das Fahrwerk der Maschine
wieder komplettiert werden, während da-
nach dann der Kessel an die Reihe kommt.
Projektleiter W. Nickel wird also in den
nächsten Monaten sicher nicht arbeitslos.

Wenn man ihn derzeit im Büro Bf. vor sei-
nem PC sitzen sieht dreht sich allerdings im
3D-CAD bereits das Fahrwerk der Lok auf
dem Schirm, es tut sich also etwas ...

Lok 14

Die Hauptbauteile der "U" stehen wie
bekannt in Biringen, während die Klein-
teile überwiegend in Karlsruhe und Dörz-



bach eingelagert sind. Die Kleinteile wurden nun zum Großteil ebenfalls ins Jagsttal verlagert.

Sobald der Rahmen von Lok 24 im Werk ist, wird der Rahmen von Lok 14 in denselben Zustand versetzt und ebenfalls an das vorgesehene Werk abgegeben, damit die "Baustelle" nicht zu sehr nachhinkt.

Fahrwerk, Zylinder, Kessel und Radsätze sind hier schon auseinander, so da "nur" noch die kleineren Anbauteile abgenommen werden müssen.

Eine eingehendere Besichtigung der Wasserkästen hat ergeben, daß diese wohl wiederverwendet werden können.

Dieselloks V22 ... (ex. SWEG)

Wartung. Für den Winter wurde der Frostschutz der Motoren überprüft, V22-01 und V22-03 erhielten neue Batteriesätze, nachdem die zunächst eingebauten "gut gebrauchten" ihren Geist mehr oder weniger geräuschvoll ausgehaucht hatten.

Ansonsten warten die drei "roten" letztlich nur auf die Abnahme der Hauptuntersuchungen, bei V22-03 ggf. nach Umbau der Zug- und Stoßeinrichtung.

M-D 2283/2284

Derzeit geht es hier um die Frage der Umspurung, dazu werden neue Radsätze benötigt. Wer in der Eisenbahnpresse die heiß diskutierte Frage um die verschiedenen Pleiten im Bereich "Fahrwerke der Neigezüge" der DB verfolgt hat weiß, daß das Thema Achswellen und deren Festigkeitsberechnung offenbar seine Tücken hat.

Aus diesem Grund haben wir das ganze Thema an eine Fachfirma abgegeben, die uns hier zuarbeitet, es handelt sich um die

Radsatzfabrik Ilsenburg (Harz), von der wir im Frühjahr ein entsprechendes Angebot erwarten.

Weiterhin hier derzeit in Arbeit ist das Thema Heizung, nachdem wir neben der Dampf- auch die Dieseltraktion nutzen möchten, bedarf es hier weitergehender Überlegungen, wie die großen Wagen sinnvoll und mit vertretbaren Kosten beheizt werden können.

Neben den Kosten der Ausrüstung kommt dabei dem Kraftstoffverbrauch der autarken Heizung, die wir im Betrieb mit Diesellok bzw -Triebwagen benötigen, erhebliche Bedeutung zu, während die Kosten der einmaligen Ausrüstung hier eher nachrangig sind. Am Anfang falsch gemacht laufen die Kosten so lange der Wagen genutzt wird davon. Also heißt es erst denken, dann entscheiden. Dampfheizung soll natürlich auch möglich sein, logo.

M-D 1033

Der kleine Zuckerfabrikswagen, der bei der Grundschule in Widdern steht und von den Schülern heftig bearbeitet wird, steht derzeit als nacktes Stahlgerippe da, nachdem das faule Altholz in drei Arbeitstagen restlos entfernt wurde. Jetzt soll es dem gestückelten Blechboden an den Kragen gehen, der nach dem Willen der Schüler gegen einen Holzboden ausgewechselt werden soll. Das kleine 'Projektchen' geht demnach gut voran, langsam heißt es, sich nach einem Sandstrahlbetrieb umsehen, der den Rahmen in Arbeit nimmt und dann ein Termin mit einem kleinen Autokran zwecks Aushebens der Radsätze. Über das Jahr 2005 sollte sich das Weitere an dem Wagen erledigen lassen, so daß noch während der schönen Jahreszeit die Fertigstellung gefeiert werden kann.

Aus der Werkstatt



Wagen 1033, unser Schulprojekt in Widdern.



Geschafft! Die linke Zylindergruppe ist vom Rahmen der "Kunigunde" ist gelöst.

Allgemein

Die anderen Fahrzeuge betreffend laufen eine Reihe kleinerer Maßnahmen, die sich mit der Vorbereitung der Aufarbeitung befassen, da die meisten Befunde aber erhoben sind und die entsprechenden Vorbereitungen abgeschlossen werden konnten, läuft das derzeit auf Sparflamme.

Um bei der Herrichtung der Bauwagen weiterzukommen, wurde ein neues Schweißgerät angeschafft, daß für den Bedarf der Werkstatt ausreicht. Die Hoffnung, daß ein großes Stahlbauschweißgerät, das wir aus einer Firmenauflösung erhalten hatten, für die Fahrzeugwerkstatt instand gesetzt werden kann, hat sich leider zerschlagen, so daß wir hier im Frühjahr noch vor einer größeren Anschaffung stehen.

Ansonsten wird auch weiterhin an den vorhandenen Fahrzeugen gegen den Verfall an gearbeitet, sobald entsprechende Mittel zur Verfügung stehen, können die vorbereiteten Maßnahmen angeschoben werden, erst dann werden im Wagenbereich sichtbare Fortschritte möglich.

Wenn es gelingt, die ehemalige Bushalle der SWEG in Dörzbach ebenfalls zu übernehmen, worum sich die Gemeinde Dörzbach derzeit bemüht, kann auch in Eigenleistung mehr gemacht werden, auch an die Ausweitung des Einsatzes von "Zusatzjobs" kann dann näher nachgedacht werden.

Im alten Lokschuppen indessen steht dies nicht zur Debatte, zum einen wegen der dort abgestellten Fahrzeuge, zum anderen weil weder Wasser noch Heizung vorhanden sind und der Bauzustand des Lokschuppens dringendst eine grundlegende Instandsetzung verlangt.

Umzug auch im Internet

Unsere Homepage, die sich den Zugriffszahlen nach glänzend entwickelt, hatte mal wieder eine Auffrischung nötig. Entsprechend sind wir dabei, hier einen grundlegenden Umbau vorzunehmen. Der ist unter anderem mit der Anschaffung eines eigenen Servers bei einem der entsprechenden Anbieter verbunden. Die alte Seite litt an einem grundsätzlichen Problem: Immer mehr Funktionen wurden integriert und eingegliedert, die gespeicherten Datenmengen haben jede zugekaufte Speicherkapazität angefüllt, zunehmend häuften sich daher Meldungen über Probleme beim Zugriff auf die Seite.

Ursache dabei ist, daß die verschiedenen Verbesserungen nicht aus einem "Guß" entstanden sind sondern mit verschiedensten Tools zusammengebaut wurden, um die Kosten gering zu halten.

Die neue Seite wird auf einem eigenen Server laufen, der mit Sicherheit ausreichend Platz hat, um die nächsten Jahre zu überstehen. Dabei kommt ein Autorentsystem zur Anwendung, das zugleich mehrere der anstehenden Probleme zu lösen hilft: Einmal können nun die Inhalte der Webpräsenz von jedem im Web laufenden Rechner verändert werden, wenn der davor sitzende Benutzer über die notwendigen Berechtigungen verfügt.

Es kann für jede einzelne Seite im Detail geregelt werden, wer welche Veränderungen daran vornehmen kann. Damit wird endlich verteiltes Arbeiten an der Seite möglich.

So kann die Werkstatt ihre Seiten pflegen, unsere Modellbauseite vom daran tätigen Kollegen ergänzt werden und ein WebShop arbeiten usw., ohne daß die

Sicherheit der Gesamtseite leidet.

Das in Aussicht genommene System ist ein OpenSource-Projekt, das über eine erstaunliche Leistungsfähigkeit verfügt.

Allen OpenSource-Projekten eigen ist, daß es eine Vielzahl von Entwicklergruppen gibt, die sich jeweils mit Teilprojekten der Software befassen und damit für eine hohe Entwicklungsgeschwindigkeit sorgen. Fehler werden rasch erkannt und abgestellt. Die sehr guten Erfahrungen mit OpenOffice lassen uns erwarten, daß auch diese Software die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen wird.

Die Oberfläche (unten die Abbildung des „Prototypen“) wird klarer, weniger verspielt, aber dafür eindeutiger in der Funktion. Es wird nur noch eine kleine Zahl von sog. Templates geben, die sozusagen das Grundformular der einzelnen Seiten anzeigen und die dann mit Inhalten gefüllt werden. Damit wollen wir die Bedienung der Seite deutlich vereinfachen. Wie immer laden wir unsere Besuchergemeinde ein, sich mit der Seite kritisch auseinander zu setzen und Feedback zu liefern, was wir noch verbessern können. Wir wünschen Ihnen auf jeden Fall mit der neuen Seite **VIEL SPASS!**



Spenden

sind immer willkommen!

Auch nach der Gründung der Jagsttalbahn AG können Sie uns direkt Geld- oder Sachspenden für das Projekt zukommen lassen. Für Sachspenden setzen Sie sich bitte mit unserem Büro in Dörzbach, Tel.

07937 / 277 in Verbindung, um eventuelle

Modalitäten zu klären (Abholung, Termin usw.)

Für Geldspenden benutzen Sie bitte unsere Spendenkontonummer

89 50 016

Bei der Volksbank

Hohenlohe, BLZ 620 918 00

Spenden ab einer Höhe von 25 Euro erhalten eine Spendenquittung, bitte vermerken Sie dann unbedingt Ihre Adresse auf der Überweisung!

Auch in diesem Jahr gibt es wieder eine Reihe von Veranstaltungen, die sich aber anders staffeln als bisher. So wird Pfingsten wieder in den Veranstaltungskalender aufgenommen, dafür entfällt die Bahnhofshocketse in Bieringen im August, die sich in verkleinerter Form im Rahmen des Tages des offenen Denkmals wiederfindet.

Den Jahresreigen beginnen wie in jedem Jahr die IMO Korntal Anfang Januar sowie mit den Messen "Faszination Modellbahn" und "Echtdampf-Hallentreffen" in Sinsheim. Weiter werden wir auch wieder in Widdern und Jagsthausen mit Veranstaltungen vertreten sein, die diesjährige Hauptversammlung fand in Kloster Schöntal statt.

Bitte informieren Sie sich auf unserer Homepage www.jagsttalbahn.de und in unseren gedruckten Medien über die Termine im Jahreslauf. Aktuelles finden Sie wie immer auf der Terminseite auf der Internetpräsenz.

Bei allen Veranstaltungen sind natürlich auch Souvenirs, bei einer Reihe von Terminen auch Speisen und Getränke erhältlich. Bedenken Sie bitte, wenn Sie Bücher etc. kaufen: Nur bei uns erworbene Bücher und Souvenirs helfen uns beim Wiederaufbau unserer Jagsttalbahn.

Mit der absehbaren Fertigstellung der Räume im Empfangsgebäude wird auch der "Jagsttalbahn-Shop", von dem wir seit langem träumen, endlich Realität, so daß wir ein breiter sortiertes Angebot an Büchern und Ferroviaria zum Thema Schmalspurbahn anbieten können. Auch hierzu finden Sie natürlich im Internet die aktuellsten Informationen.

