

INFO

JAGSTTALBAHN

*Wir stellen
uns vor*

*Planung für den
Bahnbau*

*Wie Phönix aus
der Asche*

*Schwellen für die
Jagsttalbahn*



Hallo Jagsttalbahnfreundinnen und -freunde -

Wieder ging ein Jahr zu Ende, ohne daß das Bemberle fahren durfte! Nachdem das Jahr 2005 mit all seinen Problemen, Rückschritten aber auch Erfolgen vorüber ist, blicken wir voller Hoffnung auf das Jahr 2006 Das Jahr 2005 hat uns wieder mal gezeigt, daß Erfolg und Misserfolg sehr nahe beieinander liegen. Auf der einen Seite kam es bei der Aktienemission zu einem für uns unverständlichen Stillstand, auf der anderen Seite aber zu einem Fortschritt beim Gleisbau, bei der Aufarbeitung der Fahrzeuge und nicht zuletzt bei der Renovierung des Bahnhofsgebäudes von Dörzbach.

Auch jetzt in der kalten Jahreszeit gibt's sehr viel zu tun, Schwellen u. Schienenbearbeitung, Arbeiten an Fahrzeugen u. Maschinen und vieles mehr fordern auch jetzt alle Hände auf mitzumachen um in der Stun-



de X bereit zu sein für den Neuanfang, um das Bemberle wieder fahren zu lassen. Wir alle und das Bemberle hätten es verdient.

Für das Jahr 2006 wünsche ich Euch alles Gute und sollen alle Eure Wünsche in Erfüllung gehen.

Siegfried Wächter

1. Vorsitzender

INFO Jagsttalbahn ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V.

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
Sitz: Bahnhofstr. 8
74677 Dörzbach
Redaktion: Siegfried Wächter
Tel, u. Fax: 07937/802112
Druck: O.D.E. Sindringen
Grafik: Harald Hechler

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
BLZ.620 918 00
Kt.Nr. 8950008

Das INFO erscheint 4x jährlich und ist für Mitglieder kostenlos.

Ausgabe 01/06 Januar 2006

Auflage 1500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Bilder: Jörg Woker Dörzbach,
Willi Blesch Krautheim

Titel: Schmiede im Lokschuppen Dörzbach, Juli 2005

Wir stellen uns vor



Michael Rothenhöfer

Sehr geehrte Damen und Herren, hallo Jagsttalbahnfreunde, ich möchte mich bei Ihnen vorstellen:

Mein Name ist **Michael Rothenhöfer** und ich wurde in der Mitgliederversammlung, am 5. März 2005 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Jagsttalbahnfreunde e.V. gewählt

Ich bin 46 Jahre alt, komme aus Bad Rappenau und bin sozusagen geborener Eisenbahner. Warum eigentlich? Naja, fast alle waren Eisenbahner: Urgroßvater, Großvater, Onkel. Außerdem erzählt meine Mutter immer, meine ersten Worte als Baby waren: Tsch, Tsch - das erklärt meine große Liebe zur Dampflok. Es gab deshalb auch nur einen Berufswunsch: Eisenbahner. In jungen Jahren habe ich beim Bahnhof Bad Friedrichshall-Jagstfeld die Ausbildung zum

Bundesbahnassistenten für den mittleren nichttechnischen Dienst durchlaufen. Den größten Teil der Betriebsausbildung habe ich beim Bahnhof Züttlingen absolviert und zu der Zeit auch die Jagsttalbahn im Rübenverkehr kennengelernt - da war noch richtig was los auf schmaler Spur. Nach ein paar Jahren habe ich den "Bahnbeamten an den Nagel gehängt" um in die freie Wirtschaft zu wechseln - die Eisenbahn war "nur noch großes Hobby".

Heute bin ich in der Zentrale der größten technischen Sachverständigenorganisation in Deutschland als Leiter Personalsysteme Konzern für viele Themen rund um die Personalwirtschaft verantwortlich.

Nach Urlauben im Harz und auf Rügen als Ehrenlokführer auf der Dampflok, hatte sich der Virus Dampf nun unheilbar festgesetzt. An einem heißen Sommertag war ich wieder mal mit dem Motorrad im schönen Jagsttal unterwegs, durfte den Lokschuppen in Dörzbach unter fachkundiger Leitung besichtigen und wurde als neuer Aktiver rekrutiert. Bis heute habe ich an vielen Samstagen bei allem Möglichem mitgeholfen.

Mittlerweile habe ich bei der Harzer Schmalspurbahn die Prüfung zum Dampflokheizer abgelegt, weitere Ausbildungsmodulare zur Dampflokführerausbildung absolviert, um irgendwann die erforderliche Prüfung ablegen zu können.

Anfang des letzten Jahres haben mich die Kollegen aus dem Aktivenkreis zur Kandidatur für ein Vorstandsamt überredet und mich auch noch gewählt.

Als stellvertretender Vorsitzender der Jagsttalbahnfreunde will ich nun mit Nachdruck dazu beitragen daß „das Bemberle wieder durchs Tal dampft“.

Im Rahmen der Aufgabenverteilung im Vorstand unterstütze ich unseren Vorsitzenden Siegfried Wächter bei der allgemeinen Vereinsführung und bin Stellvertreter für unsere Schriftführerin Petra Schmeißer.

Einige Stichworte zu den Themen mit denen ich mich aktuell beschäftige:

Jede Menge Aufgaben im organisatorischen Bereich, konzeptionelle Aufgaben zum Bau und Betrieb der Bahn in Abstimmung mit der Jagsttalbahn AG, Fördermöglichkeiten für den Verein suchen, Unterstützung unserer Macher vor Ort, Erarbeitung eines Konzepts für Spenden & Sponsoring, Ausbildungsmöglichkeiten für Triebfahrzeugpersonal finden und organisieren, querdenken und antreiben, und letztendlich auch bei den beiden im 1. Bauabschnitt beteiligten Gemeinden für weitere Unterstützung und Mitwirkung werben.

Das Projekt „Wiederinbetriebnahme der Jagsttalbahn“ kann nicht nur von wenigen Aktiven und vom Vereinsvorstand alleine bewältigt werden. Um es erfolgreich zum „dampfen“ zu bringen brauchen wir Ihre Unterstützung:

Als aktiver Mitstreiter - und da brauchen wir nicht nur Bautiger und Werkstattschrauber, wir können für jede helfende Hand, weiblich oder männlich, jung und alt, in-

teressante Betätigungsfelder bieten - als passives Vereinsmitglied zur ideellen Unterstützung und um den Bekanntheitsgrad der Jagsttalbahn weiter zu steigern, als großzügiger Spender oder Sponsor durch „Kohle“, denn ohne Kohlen gibt es keinen „Dampf im Kessel“ und nur mit Dampf fährt das Bemberle wieder durch's Tal - natürlich helfen auch Sachspenden.



Petra Schmeißer ist verheiratet und hat 2 Kinder, sie arbeitet halbtags als Sekretärin auf dem Rathaus Dörzbach.

Petra ist als Schriftführerin die gute Seele im Vorstand der Jagsttalbahnfreunde. Als gebürtige Jagsttälern kennt sie noch das Bemberle als Verbindung zur großen weiten Welt aber vor allem als Verbindung von Menschen rund um das Jagsttal und zwischen Möckmühl und Dörzbach.

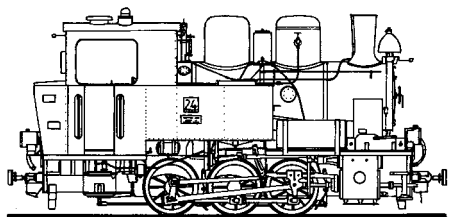
Petra möchte, daß das Bähnle wieder wie früher Menschen aus dem Tal und darüber hinaus auf nicht immer ruhigem aber sicherem Weg zusammenbringt, dafür steht sie ein, auch wenn es manchmal mit Familie u. Freizeit ziemlich eng wird.



Wolfgang Balbach ist wohnhaft in Bretzfeld, von Beruf Kaufmann, hat 2 Kinder und ist 52 Jahre alt.

Er ist Anfang 1999 in den Verein eingetreten ohne zu wissen was ihn dort erwartet, denn schon im selben Jahr wurde er als Beisitzer in den Vorstand berufen. ab 2003 musste er kommissarisch für den erkrankten Kassier tätig werden und ist ab März 2005 als gewählter Kassier für unsere Finanzen verantwortlich.

Er engagiert sich für die Jagsttalbahn mit folgender Aussage: *“Was soll ich meinem Sohn antworten, wenn er mir einmal die Frage stellt, was ich für die Jagsttalbahn in unserer Nähe getan habe, wenn er diese als für immer stillgelegt auf einer Landkarte findet?”*



Jagsttalbahn - DVD die erste ...

Wer kennt es nicht, das gute alte Jagsttalbahn-Video, das wir auf nahezu jeder Veranstaltung an den Mann oder an die Frau zu bringen versucht haben. Mit der Zeit sichtbar in die Jahre gekommen und vom Anbieter inzwischen auch nicht mehr erhältlich war klar, etwas neues musste her.

Unser schon in der Zeit vor 1988 als Zugführer aktiver Freund Thomas Rack und der auch vom Jagsttalbahn- Buch bekannte Autor Prof. Dr.- Ing. Utz v. Wagner haben daher in ihren Film-Archiven gesucht und eine neue DVD zusammengestellt, die wir Ihnen ab Anfang 2006 anbieten werden.

Schwerpunkt dieser DVD ist der Museumsbetrieb in den Anfangsjahren der Jagsttalbahn, als die Jagsttalbahn in Zusammenarbeit von SWEG und DGEG zur gleichen Zeit wie der Deutsche Eisenbahn- Verein Bruchhausen- Vilsen Pionierarbeit für die Museums- Eisenbahnen Deutschlands geleistet hat.

Der Erfolg dieser ersten DVD der “Edition Jagsttalbahn” wird darüber entscheiden, wann und in welchem Umfang weitere elektronische Medien erscheinen werden.

Tauchen Sie ein in die Welt von “HELENE” in den Siebziger und Anfang der Achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts.

**Edition Jagsttalbahn - DVD No 1
“Wieder Dampf im Jagsttal! - Helenes zweite Jugend”**

Verkauf zugunsten der Jagsttalbahn

Schwellen für die Jagsttalbahn

Wer als Leser unser "Info" regelmäßig liest weiß, daß wir seit einiger Zeit altbrauchbare Schwellen, die wir von Gleisbaufirmen aus dem Rückbau von Strecken



Ein S-Haken für das Schwellenende



So sollen nie wieder Schwellen bei der JTB aussehen: Ausgebaute Altschwellen

erhalten, aufarbeiten. Das bedeutet, die 2,50m langen Normalspurschwellen auf unser Maß von 1,80m zu kürzen und an den Sägeschnitten wieder gegen Aufreißen zu sichern.

Während ersteres Dank eines mit Hilfe der Gemeinde Dörzbach angeschafften Kleinsägewerks kein Problem darstellt, entsprechend vorbereitet schaffen wir eine Tagesleistung von 350 - 500 Schnitten/Tag, je nach Art und Zustand der angelieferten Schwellen, war das Sichern der Schwellenenden immer eine ewige Plackerei. Mit den jetzt gefundenen Materialien, relativ scharfe S-Haken, die sich gut eintreiben lassen und dem richtigen Hammer sind zu dritt ca. 150 Schwellen am Tag zu bearbeiten.

Um auch hier auf die gewünschten 350 - 500 Stück/Tag zu kommen, tüfteln wir noch an einer mechanischen Lösung. Wer z.B. mit einem kleinen Hydraulikaggregat und einem 25t- Kurzhubzylinder dienen kann, wäre gerne willkommen. Denn ansonsten heißt es in alter Logik: 3 Mann schaffen 150 Stück, für 500 Stück bräuchte man also ca. 4 Teams zu je 3 Mann. Und für's Sägen werden auch nochmal ca. 4 Mann benötigt... Helfer sind daher auch bei dieser Beschäftigung immer gerne gesehen, zumal, das hat sich bei den letzten Arbeitstagen gezeigt, die Arbeit jetzt im Winter wesentlich angenehmer ist als bei den Einsätzen im Sommer, als wir auf dem Schotterplatz an der Industriestraße auf der schattenlosen Fläche bei weit über 30 Grad im Schatten geackert haben.

*Es gibt
nichts Gutes,
außer
man tut es.*

Erich Kästner

Mitmachen bei der Wiederinbetriebnahme der Jagsttalbahn ist nicht schwer. Einfach diese Seite austrennen, umseitiges Formular ausfüllen und ab die Post an

Jagsttalbahnfreunde e.V..
Bahnhofstraße 8
74677 Dörzbach

oder einfach abgeben bei einem Infostand der Jagsttalbahnfreunde während einer Veranstaltung. Wichtig: Bitte Beruf angeben, weil wir manchmal für bestimmte Aufgaben oder Problemlösungen nach „Spezialisten“ suchen. Wenn Sie Spaß an der Arbeit in der Gruppe haben und sich an der Aufgabe erfreuen können, einem lange vernachlässigten Schmalspur-Kleinod neuen Glanz zu verleihen, werden Sie sich bei uns ganz bestimmt wohlfühlen.

Wir freuen uns über jede weitere helfende Hand!

Beitrittserklärung

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt derzeit (Stand 01/06) 30 Euro für Einzelmitglieder, 90 Euro für juristische Personen.

Vorname: _____

Name: _____

Beruf: _____

Geburtsdatum: _____

PLZ, Ort: _____

_____, den _____

Unterschrift: _____

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige hiermit den Verein Jagsttalbahnfreunde e.V., meinen Mitgliedsbeitrag zu Lasten meines Kontos einzuziehen:

Kto.-Nr.: _____

BLZ: _____

Bank: _____

Diese Einzugsermächtigung kann ich jederzeit widerrufen.

_____, den _____

Unterschrift: _____

Jagsttalbahnfreunde e.V.

Bahnhofstraße 8, 74677 Dörzbach
Bankverbindung: Kto-Nr. 8950008,
Volksbank Hohenlohe (BLZ 620 918 00)

Planungsstand 1. Bauabschnitt

Wir haben oft über den Fortschritt bei den Planungsarbeiten für den ersten Abschnitt der Jagsttalbahn von Dörzbach nach Krautheim berichtet. Nachdem jetzt alles fertig ist wollen wir Ihnen diese Planung vorstellen.

Zuerst einmal das Grundsätzliche: Knackpunkt an der alten Jagsttalbahn war das Gleis, das bestehend aus Schienen der Formen Pr. 4 bis Pr. 6 Metergewichte zwischen 18 und 33 kg/m aufwies und in einem Oberbau der Form "N" lag. Hierbei wird die Schiene von drei Schrauben, die durch eine eiserne Unterlagsplatte hindurch in die Schwelle geschraubt werden, auf der Schiene festgeklemmt.

Diese Klemmung muß sowohl die Spurrhaltigkeit sicherstellen als auch das Verschieben der Schiene verhindern. Da dazu nur der Schraubenkopf herhalten muß, ist die Stabilität dieser Oberbauform begrenzt.

Hinzu kam, daß von einer ordnungsgemäßen Schwellenlage keine Rede mehr sein konnte, wie sich dann auch beim Ausbau zeigte, war nicht einmal mehr jede zehnte Schwelle fest und unzerstört. Bei den anderen schwankte der Zustand zwischen Torfriegel und bizarem Kunstwerk mit erhöhtem Pilzanteil. Daß darin keine Schwellenschraube mehr Halt fand war auch dem Laien umgehend klar.

Aus diesem Grund hat die Landeseisenbahnaufsicht das Postulat aufgestellt, daß in den durchgehenden Hauptgleisen nur noch der von der Normalspur bekannte Oberbau der Form "K" mit Rippenplatten zu verwenden sei. In diesen Oberbau lassen sich wahlweise Schienen der Formen S33 (mit Spurrklemmplatten), S41, S49 und S54 einlegen. Dabei gibt das "S" eine bestimmte Schienenform an, die nach-

gesetzte Zahl das Gewicht der Schiene in Kilogramm pro Meter. Bei den Weichen in den Hauptgleisen sollen nur noch Weichen heutiger Bauform verwendet werden.

Diese Maßgaben haben wir bei der Planung umgesetzt, mangels noch verwendungsfähiger alter Weichen in Dörzbach, werden überall wo erforderlich Weichen nach Reichsbahn-Zeichnungen eingesetzt. Dies sind für die einfachen Weichen solche der Form "EW S49 - 100 - 1:7 Fsch (H)" was aus dem Eisenbahnchinesisch übersetzt bedeutet:

- Einfache Weiche
- Schiene S49,
- Radius d. Abzweiggleises 100m,
- Neigungsverhältnis d. Herzstücks 1:7,
- Federschienenzungen,
- Holzschwellensatz.

Dabei wird nicht unbedingt neues Material eingebaut, am Markt sind auch Weichen erhältlich, die im Weichenwerk aus aufgearbeiteten Altteilen aufgebaut sind. Diese reichen für unsere Ansprüche allemal aus.

Eine weitere Vorgabe war, daß die Lage der Bahn im Gelände nicht verändert werden sollte, dies hat planungsrechtliche Auswirkungen zu Lasten der Bahn und ist darüber hinaus auch nicht notwendig.

Als weiterer Schwerpunkt der Planungen kamen die vier Bahnübergänge hinzu, die nach Ansicht der beteiligten Behörden einer technischen Sicherung bedürfen. Dies sind:

- Laibacher Straße,
- Abzweig Assamstadt Horrenbach,

- Jagsttalstraße bei der Gustav-Meyer-Hütte,
- Altkrautheimer Straße.

Auch wenn wir als Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs in den Genuß der Teilungsregeln des Eisenbahnkreuzungsgesetzes fallen und nur ein Drittel der Kosten letztlich am Projekt hängen bleiben, war dies Anlaß genug, auf die Suche nach einer Technik zu gehen, die uns einen angemessenen Eigenanteil an Arbeit gestatten würde und die insgesamt ein erträgliches Preisniveau erzielt. Bei der Firma SIEMENS wurden wir auf der Innotrans 2004 mit der derzeit neuesten Anlage für Nebenbahnen, Typ "BÜ S7" fündig.

Als letzter Schwerpunkt kam das Thema Brücken auf den Tisch, da im betrachteten Bereich zwei kleine Brücken liegen, die in Stand gesetzt werden müssen, wozu ein Tragwerksplaner beigezogen werden mußte.

Nachdem diese Grundlagen erarbeitet waren ging es ins Detail, wobei vor allem der Bahnhof Dörzbach uns erhebliche Denksportaufgaben stellte, denn auf der einen Seite mußte wegen der in der Nähe liegenden Wasserschutzgebiete das Abwasserproblem samt Ölabscheider etc. gelöst werden, dann verlangt die Eisenbahnaufsicht entsprechende Gruben zur Wartung der Fahrzeuge und eine Reinigungsmöglichkeit mußte auch her. Um der Hygiene Rechnung zu tragen kam zuletzt noch ein "Servicebahnsteig" hinzu, um die Wagen auch innen reinigen zu können und später einmal die geschlossenen WC's absaugen zu können, da der Bahnsteig vor dem Empfangsgebäude keine dafür geeignete Zufahrt hat.

Blieb noch die Frage, wo wir denn unseren Fuhrpark geordnet unterstellen können, vorausgesetzt, wir wollen die Lagerung der Fahrzeuge irgendwo auf der Strecke nicht bis Ultimo fortsetzen. Angesichts der vorgekom-

menen Schmierereien dürfte klar geworden sein, daß dies ein wichtiger Gegenstand unserer Überlegungen zum weiteren Bahnausbau werden wird.

Mit dem Einfügen einer doppelten Kreuzungsweiche in das Gleis 2 sowie einer weiteren Weiche in das Gleis 3 können wir zunächst ca. 80 m Abstellgleis gewinnen, je nach weiterer Nutzung der Flächen kann dies noch deutlich ausgeweitet werden.

Nachdem der Ortsteil Klepsau starkes Interesse an der Einbindung der Jagstalbahn in das örtliche Festgeschehen gezeigt hat und sich damit die Notwendigkeit abzeichnet, dort auch Wagen z.B. für Gruppen zuzuführen, war schnell klar, daß dort das zweite Gleis wieder entstehen würde. Im Laufe der Planung kristallisierte sich dann heraus, daß auch die ursprünglich vorhandene zweite Weiche wieder eingelegt werden würde, um dort wieder einen voll funktionsfähigen Bahnhof zu haben, denn der Bahnhof Krautheim, wie wir ihn kennen, geht uns de facto verloren. Da für die dort ansässige Landzentrale die Zufahrt über das Gleisfeld zur Verladung von Getreide unabdingbar ist (diese war während der Stillstandszeit der Bahn mit Duldung des SWEG-Betriebsleiters entstanden) kann nur noch ein Gleis dort verlegt werden.

Da aber die Weiterführung der Bahn von Krautheim ausdrücklich gewünscht wird und in Gommersdorf wieder eine Kreuzungsmöglichkeit besteht, ist dieser Verlust zwar ärgerlich, aber erträglich.

Die Bauausführung orientiert sich an den Vorgaben der EBO Schmalspurbahnen für Neubauten, auch wird als Tragfähigkeit aller Bauwerke der Lastenzug "UIC71" angesetzt, so daß nach wie vor auch der Rollbockbetrieb möglich bleibt. Auch das alte Lichtraumprofil bleibt vollständig erhalten.



Die alten Schwellen sind so mürbe, daß man sie teilweise mit der Hand zerbröseln kann.

Erstmals wird die Bahnanlage mit Überhöhung ausgeführt, damit einerseits das Laufverhalten der Fahrzeuge besser und zum anderen der Verschleiß gemindert wird.

Die Überhöhung wurde so begrenzt, daß sie für den Rollbockbetrieb geeignet ist. Auslegungsgeschwindigkeit der Anlage und der Sicherungstechnik ist derzeit 40 km/h entsprechend der seinerzeitigen größten zulässigen Geschwindigkeit der Lok 24. Dies paßt auch zu den Triebwagen und dem "Jagsttal-Krokodil" mit seinen maximal 35 km/h.

Damit das klassische Klacken der Schienenstöße erhalten bleibt - und zur Kostensparnis - wird das Gleis nicht durchgehend verschweißt, sondern als Stoßlückengleis ausgeführt, die Schienen sind dabei in der Regel 15 Meter lang, die Stöße werden auf einer Doppelschwelle verlegt (sog. "fester Stoß") damit sich die an diesen Stellen erforderliche Instandhaltung im Rahmen hält.

Sobald die entsprechende Genehmigung im Hause ist, werden wir damit beginnen, das alte Planum abzuschleifen, zu grädern und abzuwalzen, dann wird eine Zwischenschicht aufgebracht und verfestigt und anschließend der neue Oberbau aufgelegt. Abweichend von unserer ursprünglichen Planung werden wir dazu nicht komplette Gleisrahmen vorbauen. Das große Gewicht der Gleisjoche von über 3 Tonnen würde die Benützung derart großer Baumaschinen erzwingen, daß wir Probleme hätten, sie auf dem Bahnplanum zu bewegen. Die Gleisrahmen werden an Ort und Stelle aus Schwellen, Schienen und Kleineisen zusammengesetzt.

Danach wird alles mit Schotter verfüllt und die Stunde der Stopfmaschine und des Schotterpfluges kommt. Danach sind dann noch die Randgräben sauber zu machen, Rangierwege aufzufüllen und die nötige Verkabelung für die Sicherungstechnik anzubringen. Während dieser Arbeiten müssen je nach Baufortschritt die Bahnübergänge instand gesetzt werden und die Sicherungsanlagen zum Aufbau kommen.

Alles zusammen ist das kein kleines Paket Arbeit, zumal ja auch in Dörzbach noch Arbeitsgrube, Waschplatte, Bahnsteige etc. anstehen, aber unter Nutzung der im vergangenen Jahr erprobten "Zusatzjobber" sollte das Ganze zu schaffen sein.

Das schützt Sie natürlich nicht vor UNSEREM Aufruf: 2006 ist das Ausführungsjahr unseres Bahnbaus. Der gelingt um so besser, je mehr Mitarbeiter wir selbst dazu stellen können. Und dazu können SIE beitragen, in dem Sie Ihrem Verein einen Teil Ihrer Freizeit zur Verfügung stellen. Helfen Sie uns und Sie helfen sich selbst und Ihrem Ziel, die Jagsttalbahn voranzubringen, denn dazu sind Sie ja seinerzeit in den Verein eingetreten, oder?



Einige Meter Gleis wollen verlegt sein...

Wie Phönix aus der Asche

Wer kennt sie nicht, "Kunigunde" alias Lok 24 der ehemaligen SWEG-Jagsttalbahn. Lange Jahre, von 1965 bis 1999, stand sie nach ihrer Ablösung durch die Dieselloks V22-01 und V22-02 in Krautheim auf dem Denkmalsockel, den sie im Jahr 2000 in Richtung Dörzbach verließ, die lange Geschichte ihrer Restaurierung begann.

Dieser Bericht soll den Stand dieses für die Jagsttalbahn selbst und die Kleinbahngeschichte in Deutschland so wichtigen Zeitzeugen dokumentieren und Ihnen einen Blick hinter die Kulissen einer Museums-Eisenbahn erlauben.

Die ersten Schritte zur Untersuchung der äußerlich arg mitgenommenen Lok begannen noch im Jahr ihres Transports nach Dörzbach mit dem Abnehmen und Einlagern besonders diebstahlgefährdeter Teile, so z.B. der Beschilderung, dann begann zunächst einmal die Suche nach dem Betriebsbuch der Lok. Das "Betriebsbuch" eines Schienenfahrzeugs ist vergleichbar mit einem ständig fortgeschriebenen Lebenslauf des Fahrzeugs, in den nicht nur die bahnamtlichen Untersuchungen sondern auch alle anderen wichtigen Ereignisse des Loklebens aufgenommen werden.

So enthält es die Zeichnungen des Kessels, der Federung und die Berechnung der Bremse, aber auch eine Vielzahl von Meßblättern und Listen, in die die Werkstatt die Reparaturen und Änderungen seit der Inbetriebnahme eingetragen hat.

Leider ist das Betriebsbuch der Maschine trotz intensiver Suche bis heute nicht wieder aufgetaucht, auch konnten vom

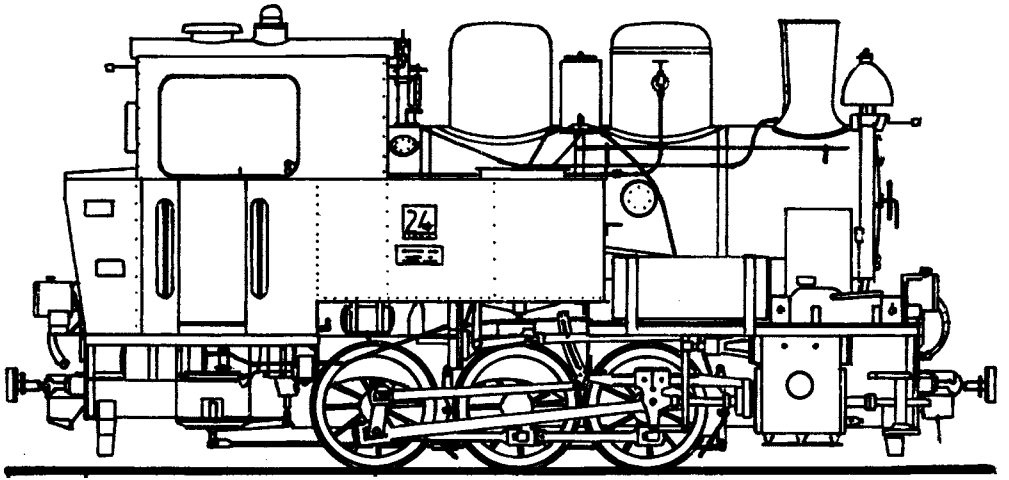
früheren Hersteller Henschel, heute Bombardier Transportation, keine Zeichnungen und Daten mehr erhalten werden. Die Unterlagen sind nicht mehr greifbar, was zwar nicht heißt, daß es sie nicht mehr gibt, aber niemand weiß derzeit, wo sie sein könnten. Das Fehlen des Betriebsbuchs bedeutet für uns, daß wir über die Konstruktionsmaße der Lok keine Auskunft mehr erhalten können, außer wir erarbeiten sie uns aus der vorhandenen Lokomotive unter Heranziehung vergleichbarer Loks mit bekannten Maßen.

Da in Deutschland auch im Lokomotivbau letztlich mit weitgehend immer gleichen Maßsystemen und Konstruktionsgrundsätzen gearbeitet wurde, ist dies möglich.

Um einen Überblick über den wirklichen Zustand der Lokomotive zu bekommen und zugleich mit dem Aufmessen beginnen zu können, wurde 2001 begonnen, die Lok vollständig zu zerlegen.

Dabei mußte darauf geachtet werden, daß keine Konstruktionsbauteile zerstört wurden und das abzunehmende Blech so entfernt wurde, daß das Zusammengehören der einzelnen Teile später zu rekonstruieren sein würde.

Diese Notwendigkeiten und die teilweise sehr starke Korrosion vieler Teile verlangsamten die Zerlegung sehr, so daß erst 2004 die letzten größeren Teile vom Rahmen abgenommen und die Lok ausgeacht werden konnte. Parallel dazu begann 2002 mit der Untersuchung des freigelegten Kessels durch den Kesselsachverständigen Rudolf Langeloth die Befundung mit dem erfreu-



Kunigundes Rahmen wartet in Dörzbach auf die Aufarbeitung

lichen Ergebnis, daß entgegen allen Erwartungen der Kessel, eine Instandsetzung vorausgesetzt, wieder in Betrieb genommen werden könnte. Das Damoklesschwert "Neubaukessel" mit seinen immensen Kosten war von der Lok genommen worden. Zwar müssen am Stehkessel Flicker eingesetzt und die Rauchkammerrohrwand erneuert werden, dies kann aber in einer entsprechend ausgestatteten Kesselwerkstätte erledigt werden. Auch fehlen uns zwei Strahlensumpfen und einige Armaturen, von denen Dank der freundlichen Hilfe eines Kollegen der Härtsfeldbahn, Herrn Ingo Adam, der solcherart Teile neu anfertigt, einige bereits wieder als Neuteile nach altem Muster entstanden sind.

Parallel zur Untersuchung des Kessels wurde begonnen, den Rahmen restlich zu zerlegen, d.h. die Zylinder abzunehmen, das Laufwerk restlich zu demontieren und die Vielzahl der Triebwerksteile abzunehmen, zu reinigen und von der Farbe zu befreien, Voraussetzung für die weitere Erhebung des Zustandes.

Weiterhin begann unser Kollege Walter Nickel damit, die gesamte Lok in ein CAD-System zu übernehmen, damit daraus ein 3-dimensionales Datenmodell entstehen konnte.

Zwischenzeitlich arbeitet auch unser Kollege Stefan Haag mit an der Vermessung und Aufnahme der Lok, ist die Maschine zu über 75% erfasst und gezeichnet, so daß langsam aber sicher der Fertigungs-Zeichnungssatz des Fahrzeugs wieder neu entsteht.

Da der Rahmen und die Aufbauten aus einer Vielzahl von kleinen Winkeln und Blechen zusammengesetzt wurde, kann damit jedes einzelne dieser Teile in den genormten drei Ansichten dargestellt und ausgeplottet wer-

den, zudem gestattet das Vorhandensein der CAD-Daten nach entsprechender Konvertierung, die Teile auf CNC-gesteuerten Maschinen automatisch anfertigen zu lassen. In diesem Stadium wurde der Sachverständige erneut beigezogen mit der Bitte, für die weitere Aufarbeitung Empfehlungen auszusprechen, welche Arbeiten wir selbst, welche Arbeiten nur ein besonders zugelassenes Ausbesserungswerk erledigen kann.

Erfreulicherweise sind letztlich nur wenige Arbeiten so kritisch, daß wir sie sicherheits halber einer Fachwerkstatt anvertrauen müssen, für die Mehrzahl der Arbeiten wird das vorhandenen Datenmaterial ausreichen, um die nötigen Ersatzteile anfertigen zu lassen und sie dann selbst anzubauen, letztlich besteht die Herausforderung bei dem Projekt darin, sich die Fähigkeit des Nietens wieder anzueignen. Denn es ist durchaus möglich und sinnvoll, die Lok in exakt der Fertigungstechnik wieder herzustellen, in der sie heute vor uns steht.

Letztlich versetzt uns das jetzt vorhandene Wissen in die Lage, ein konkretes Aufarbeitungskonzept aufzustellen und damit auch auf mögliche Spender und Sponsoren zuzugehen, denn auch wenn sich der Zustand des äußerlich so schrottigen Gebildes "Kunigunde" als nicht so kritisch herausgestellt hat, wie wir befürchtet haben, so müssen wir uns doch vor Augen halten, daß ein höherer 5-stelliger Euro-Betrag für die Instandsetzung auf jeden Fall zu stemmen sein wird.

Dies können wir nur mit intensiver Unterstützung unserer Mitglieder und Freunde schaffen.

[JW]



NIED
PALETTEN
+ KISTEN

Seit 1928 - Sägewerk und Holzhandlung
Johannes Nied GmbH • Baulandstraße 22
74747 Ravenstein-Unterwittstadt



ESSO-Station Funk

Tankstelle & Kfz.-Meisterbetrieb
Mergentheimerstr. 7 74677 Dörzbach
Tel.: 07937/991200 Fax: 07937/991205

Back- und Getränkeshop - TÜV-Abnahme im Hause - Ersatzteile & Reifendienst

Hier O.D.E.-Anzeige einfügen!!!