



INFO



Ausgabe 1/23



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 €
Blaue Cap mit Jagsttalbahn-Logo, bestickt	15,00 €
Jagsttalbahn-Krawattennadel	24,50 €

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: Ron Scherhauser
Titelbild: Baufortschritt der Strecke nach Klepsau / Tobias Hümmelchen

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
Sitz: Bahnhofstraße 8
74677 Dörzbach
Telefon: 07937-277
e-Mail: post@jagsttalbahn.de
Redaktion: Ron Scherhauser
Layout: Cedric Wirbs

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
BIC: GENODES1VHL
IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08

Ausgabe: Nr. 1-2023
März 2023
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

ein Rückblick auf das vergangene Jahr ist mir selten so leichtgefallen. Die erste Fahrsaison, die fortschreitenden Wagenprojekte, die ungebrochene Spendenbereitschaft unserer Freunde und Förderer und allem voran die Motivation der Aktiven, die nicht nur jeden Samstag, an den Fahrtagen, an Sonderveranstaltungen, selbst in ihrem wohlverdienten Urlaub und wie auch letztes Jahr wieder zwischen Weihnachten und Neujahr, ihre Freizeit opfern und im Ehrenamt teils von weit her nach Dörzbach kommen, um die (nahezu) unendliche Geschichte der Jagsttalbahn fortzuschreiben.

Es gab und es gibt keine noch so schwierige Aufgabe, die nicht von Erfolg gekrönt war, auch wenn wir anfangs manchmal nicht wussten, wie das alles gehen soll.

Der ungebrochene, manchmal sogar belächelte, Optimismus und Schaffensdrang hat uns selten mal enttäuscht.

Von daher ist es nur folgerichtig, wenn ich auch für das neue Jahr 2023 nicht nur die besten Wünsche, sondern auch weitere Fortschritte im Bereich Gleisbau, aber auch bei der Verwirklichung der Fahrzeugprojekte in Aussicht stelle.



Die noch immer ausstehende Einigung in dem Rechtsstreit mit Krautheim ist der einzige Wermutstropfen in dem Fass der großen Freude über das Erreichte. Aber gestatten Sie mir auch hier die optimistische Einschätzung, dass wir auch diese Nuss noch knacken werden. Ich wünsche Ihnen allen ein gutes Jahr 2023.

Volker Elgner

Wir suchen dringend Arbeitsgerät

Die Jagsttalbahnfreunde suchen einen Radlader für Verlade- und Geländearbeiten:

- Hebekraft 1-2 Tonnen
 - zulassungsfrei
 - mit Schnellwechseinrichtung für Gabel und Schaufel.
- Möglichst als Dauerleihgabe.

Über Angebote an unsere Mail post@jagsttalbahn.de würden wir uns freuen!

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 kleine Speisen, kalte Getränke, Kaffee und Kuchen. Auch unser Lädle mit Souvenirs ist wie immer vertreten. Erleben Sie die Jagsttalbahn wieder in Bewegung!

Folgende Termine sind für das Jahr 2023 geplant:

- 13. und 14. Mai zur Jagsttalwiesenwanderung
- 11. Juni
- 09. Juli
- 13. August
- 10. September zum Tag des offenen Denkmals

Jeweils 11 bis 17 Uhr. Fahrten finden nach Bedarf statt.

8. Schöntaler Gartenbahnfest

Das 8. Schöntaler Gartenbahnfest findet am Samstag 5. August 2023 ab 11 Uhr und am Sonntag 6. 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 Handhebeldraisine geplant.

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung findet am **10. Juni 2023 um 14:00 Uhr** 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 möchten wir Sie bitten, sich vorher über post@jagsttalbahn.de oder telefonisch (07937 277) anzumelden.

Sonderfahrten

Falls Sie sich für eine Sonderfahrt oder Veranstaltung bei uns interessieren, melden Sie sich gerne per E-Mail an post@jagsttalbahn.de

Fahrbetrieb in der Sommersaison 2022

Bereits in den INFOs 2 und 3 von 2022 haben wir ausführlich über die Eröffnung des Fahrbetriebes am Wochenende der Jagsttalwiesenerwanderung, sowie über die Sonderfahrten im Sommer berichtet.

Obwohl in den vorangegangenen Jahren die Hochsommermonate urlaubsbedingt eher etwas schwächer besucht waren, hat sich bestätigt, was wir uns alle erhofft hatten: „Wenn's fährt, dann läuft's“.

Auch der Fahrtag am 11.09.2022 während des „Tags des offenen Denkmals“ hat unsere Erwartungen weit übertroffen.

Für die Feier einer silbernen Hochzeit organisierten wir gerne einen weiteren Sonderfahrtag Ende August.

Und auch für unsere extra eingeladenen Spender war es uns wert im September einen weiteren Sonder-

fahrtag mit Speis und Trank einzulegen.

Alles in allem hatten wir ein ausgesprochen erfolgreiches Fahrdébüt in dieser Saison. Über 2000 verkaufte Fahrkarten waren die erfreuliche Bilanz. Bei 3 € (Ermäßigte: 1,50 €) pro Fahrkarte ist dies doch eine stattliche Summe, über die wir uns sehr gefreut haben.

In einem Live-Interview bei der Fernsehsendung „Kaffee oder Tee“ wurde mir die Gelegenheit gegeben, unsere Jagsttalbahn und deren Wiederinbetriebnahme einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen. Auch beim Medieninteresse gilt das Motto (auch wenn ich mich wiederhole): „Wenn's fährt, dann läuft's“.

Volker Elgner



Der Museumszug ist am Tag des offenen Denkmals voll besetzt.

/ Stefan Haag

Werkstatt-Projekte für den Gleisbau Schotterwagen und Rollböcke

Unseren Schotterwagen 97030 konnten wir im September 2017 vom Öchsle übernehmen. Er wurde 1972 von der Waggonfabrik Sarajevo gebaut und beim Braunkohlkombinat Bitterfeld in der ehemaligen DDR eingesetzt. Von dort gelangte er 1996 gemeinsam mit einem weiteren baugleichen Fahrzeug zur Öchsle Schmalspurbahn. Nachdem der Wagen nun schon einige Jahre in Dörzbach abgestellt ist, soll er für das Einschottern unseres aktuell im Bau befindlichen Abschnitts bis zur Marie-Curie-Straße eine Hauptuntersuchung erhalten.

Um den Wagenkasten nach dem Abheben von den Drehgestellen

zwischenlagern zu können, mussten allerdings erst einmal unsere beiden „Werkstattrollböcke“, die schon bei der Hauptuntersuchung der Diesellok 22-02 zu diesem Zweck eingesetzt wurden, ertüchtigt werden. Dazu wurden die Achslagerkästen geöffnet, gereinigt und alle Dichtungen getauscht. Die Schmierpolster der Gleitlager wurden ebenfalls gereinigt und wo nötig durch neue ersetzt.

In unserer Weihnachtsbauwoche war es dann soweit – der Schotterwagen wurde in die Werkstatt gebracht und zuerst wurden von der Grube aus alle Verbindungen zwischen Wagenkasten und den Drehgestellen (Bremsgestänge und Drehzapfen) gelöst.

Anschließend konnte der Wagenkasten abgehoben und auf die



Einbau der Lagerschalen in die Werkstattrollböcke. / Stefan Haag ▲
Der Schotterwagen auf den Werkstattrollböcken. / Stefan Haag ►

vorbereiteten Rollböcke abgesetzt werden. Im Januar wurde dann mit der Aufarbeitung der Drehgestelle begonnen. Diese sind relativ einfach und massiv aufgebaut, so dass sich die Arbeiten im Wesentlichen auf die Demontage aller Anbauteile und deren Reinigung beschränken.

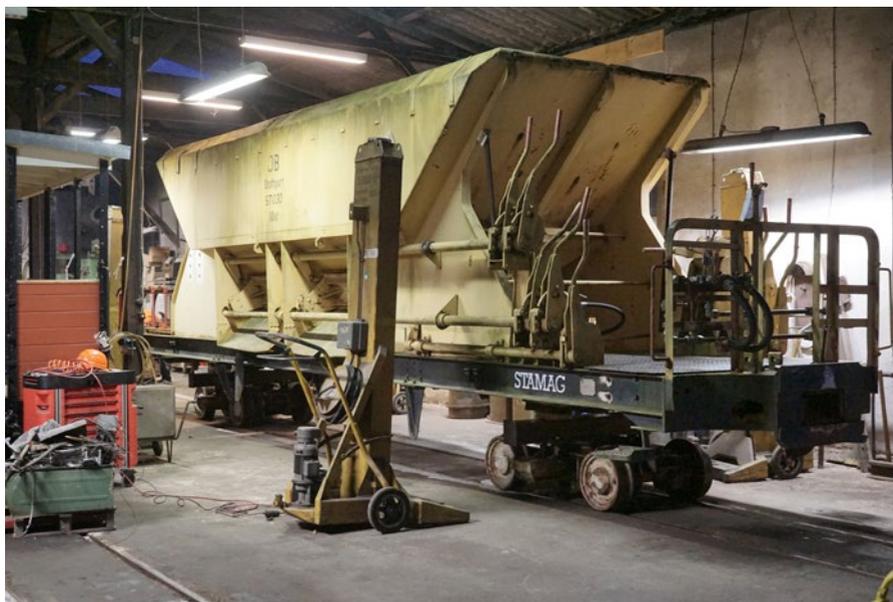
Parallel zu den Arbeiten am Schotterwagen wollen wir zwei Rollböcke für den Schienentransport ertüchtigen. Aktuell wird dies noch mit dem Flachwagen 435 durchgeführt. Dessen Ladefläche ist allerdings relativ hoch, sodass das Auf- und Abladen mit einem gewissen Aufwand verbunden ist. Bei den Rollböcken müssen ebenfalls die Achslager aufgearbeitet werden, anschließend soll auch dort die Hauptuntersuchung abgenommen werden. Zusätzlich soll zum Schutz des Rollbocks beim Herunterzie-

hen der Schienen auf der Baustelle ein Gleitblech angefertigt werden, das verhindert, dass die Schiene auf den Rollbock fällt.

Stefan Haag



Ausgebaute Drehgestelle des Schotterwagens. / Stefan Haag ▲



Fortschritte beim Gleisbau

Der sichtbarste Fortschritt neben der Fertigstellung des Wagens 89 ist sicher die weitere Streckensanierung Richtung Klepsau. Nachdem im August das Erdplanum für die ersten etwa 120 Meter bis zur Einsteinstraße hergestellt wurde,



begann kurz darauf der Gleisbau. In den nächsten Wochen wurde das Gleis zunächst bis zur Einsteinstraße aufgebaut. Dabei wurde für einen Privatweg der Firma Arnold ein erster Bahnübergang errichtet. Durch die höhere Lage des Gleises musste die Straßenrampe angepasst werden, was durch die Firma Leonhard Weiss, die wegen einer anderen Baustelle in der Nähe war, freundlicherweise übernommen wurde.

Zwischen dem Privatwegübergang und der Einsteinstraße wurde dann bis Mitte Oktober das Gleis aufgebaut. Dieser Bereich wurde kurz darauf provisorisch gestopft, um dort mit dem Bauzug fahren zu können.

Ab der Einsteinstraße ist der alte Bahnschotter noch vorhanden, lediglich in der oberen Schicht trotz mehrfachen Grubbern bewachsen. Mit dem Radlader wurde daher die oberste Schicht abgeschoben und weggebracht. Für den Transport konnten wir uns einen Schlepper mitsamt hydraulisch kippbarem Anhänger leihen, wodurch sich der Transport des Altmaterials und später auch des Neuschotters sehr beschleunigt, denn nur mit dem Radlader hatten sich die zunehmend länger werdenden Wege schon als zeitliches Problem herausgestellt. Um die Transportwege des Neuschotters kurz zu halten wurden im Spätherbst 2022 weitere 80 t Schotter bestellt, die direkt an der Marie-Curie-Straße abgeladen wurden.

In der ersten Novemberwoche fand eine Bauwoche mit Kollegen von der Furka-Bahn statt. Mit den Vorbereitungen der letzten



Wochen konnten weitere 60 Meter aufgebaut werden. In diesem Bereich wurde auch erstmals das Abladen von Schienen vom Flachwagen 435 ohne Radlader geübt. Das Schienenprofil wird an einem Fixpunkt befestigt und der Wagen fährt zurück. Über ein Art Rutsche, die in den Flachwagen eingehängt wird, wird das Schienenprofil nach unten geführt.

Der Rest des Jahres wurde dann mit Vorbereitungsarbeiten verbracht, da uns die ausgeprägte Grippewel-

le, Maschinenausfälle und schlechtes Wetter mehrfach von größeren Arbeiten abgehalten haben. Vor allem wurden Kleiseisen sortiert, Vermessungsarbeiten durchgeführt und die nächsten Schienenprofile vermessen. Während der Bauwoche zwischen Weihnachten und Neujahr wurde dann begonnen, diese Schienen vorzubereiten. Dazu gehört das Ablängen gegenüberliegender Schienen, sowie aneinander stoßende Schienen mit gleicher Kopfhöhe, auszuwählen.



▲ Die Schienen werden mit dem Trennjäger vorbereitet. / Gabriel Oppolzer

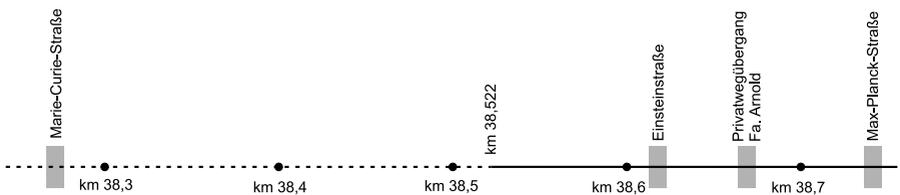
▼ Herstellen des Planums hinter dem BÜ Einsteinstraße. / Ron Scherhauser

◀ Stopfen des verlegten Gleises mit Handstopfern. / Lucas Reinfels

Bis Ende Februar wird nun das Planum auf den nächsten 150 Metern hergestellt und alles Nötige vorbereitet, um in einer Bauwoche ab dem 27.2. die nächsten Gleisjoche aufzubauen. In analoger Vorgehensweise soll das Gleis anschließend bis zur Marie-Curie-Straße gebaut werden.

Danach muss das Gleis noch eingeschottert und auf die endgültige Höhe gestopft werden - dafür wird dann der Schotterwagen benötigt. Für die Aufnahme des öffentlichen Fahrbetriebs auf diesem Abschnitt sind dann noch diverse Genehmigungen bzw. Abnahmen nötig.

Ron Scherhauser



▲ Baufortschritt Stand Januar 2023

▼ Verladen der Schienen auf den Flachwagen 435 mit einem Gabelstapler / Stefan Haag



Spendenaktion Gleisbaustein

Die im November 2021 ins Leben gerufene Spendenaktion „Gleisbaustein“, bei der mit einer Spende von 150 € ein Meter Gleis finanziert werden kann, hat im ersten Jahr ein umwerfendes Ergebnis erzielt. Etwa 70.000 € sind mittlerweile zusammengekommen, womit ein Großteil der Ausgaben für den Bauabschnitt bis zur Marie-Curie-Straße gedeckt werden konnte. Dafür sagen wir vielen, vielen Dank! Aber weiterhin fordern uns der Weiterbau und die anderen Arbeiten finanziell, sodass wir auf wei-

tere Spenden angewiesen sind. Informationen zur Gleisbaustein-Spendenaktion finden Sie hier:



<https://tinyurl.com/baehnl>

Unsere Bankverbindung finden Sie auf der ersten Innenseite dieses INFOS. Bitte denken Sie an Ihre Adresse für die Spendenbescheinigung.

Dachsaniierung Wagen 15 und 42

Im Sommer hatten wir die Dächer der beiden österreichischen Güterwagen 4003 und 4105 saniert, die wir als Lagerräume nutzen. Das Gerüst wurde nicht wieder eingelagert, sondern gleich um den Bi 15 aufgebaut. Dieser Wagen stammt von der Sernftalbahn in der Schweiz und wurde von der SWEG 1981 erworben. Nach Umspurung und Aufarbeitung in Dörzbach stand er ab 1984 im Einsatz. Das Dach des Bi 15 ist nach Schweizer Art aus Blech und ist auch dicht, aber die Farbe war über die Jahre abgewaschen und es bildeten sich immer mehr Roststellen. Die alte Farbe wurde abgeschliffen, die Roststellen beseitigt und die noch von der SWEG verschlossenen Lüftungsöffnungen wurden neu abgedichtet. Danach erfolgte ein neuer Farbauftrag

mit drei Schichten Brantho Korrux. Eine Aufarbeitung des Fahrzeuges ist derzeit noch nicht geplant, aber die Substanz ist gesichert. Danach wurde der Bi 15 gegen den Gw 42 getauscht. Das Gerüst mussten wir dann nur noch an den kleineren Wagen anpassen. Der Gw 42 der Kreisbahn Osterode (Harz)-Kreiensen (KOK) hatte nach seiner Restauration noch keine Dachabdichtung erhalten und stand mit einer Plane abgedeckt in Dörzbach. Nach den Erfahrungen bei der Neueindeckung der oben erwähnten österreichischen Wagen wurde nun auch das Dach des Gw 42 mit einer Schweißbahn-Abdichtung versehen. Dies war bei vielen Kleinbahnen und auch bei der KOK die übliche Dacheindeckung von gedeckten Güterwagen.

Wir haben uns aber nicht für die historisch korrekte Ausführung der Randbefestigung entschieden. Üblich waren das Umbiegen der Schweißbahn und eine Sicherung durch von unten angeschraubten Holzleisten. Wir haben die Dachbahnen auf verschraubte Winkelbleche aufgeschweißt. Es entsteht damit eine saubere Tropfkante. Ob sich diese Methode aber bewährt, wird die Zukunft zeigen.

Das Gerüst ist nun um den Sommerwagen 114 (ehemals GGw) aufgebaut. Dessen Dachsanierung ist schon vorbereitet und wird in diesem Jahr erfolgen.

Hartmut Schirmmacher

Fertige Dachschweißbahnen des G42
/ Hartmut Schirmmacher ▲

Eingerüsteter Wagen 15 /
Clemens Cruschwitz ►



Aufarbeitung Wagen 89

Nach der Aufarbeitung der Fensterrahmen ging es mit dem Einlassen der Fenster des Postabteils weiter, die danach eingebaut wurden. Auf der Innenseite der Fenster wurden noch die Schutzgitter montiert, welche verhindern sollen, dass die Fenster durch das Ladegut beschädigt werden. Als erster Teil der Innenausstattung wurde eine Sitzbank eingebaut, welche früher als Sitzgelegenheit für das Begleit-

personal der Güterzüge diente. Ein weiterer Schritt war der Einbau der elektrischen Beleuchtung des Wagens. Zwischenzeitlich wurde auch die Beschriftung des Wagens mit Hilfe von Schablonen aufgemalt. Als nächstes wurden am Samstag vor dem Tag des offenen Denkmals bis spät in die Nacht hinein die Trennwand zwischen dem ehemaligen Post- und dem Gepäckabteil, sowie die Abtrennung des ehemaligen Aborts zum Gepäckabteil ein-

gebaut. Der Einbau einer Toilette ist nicht mehr geplant. Zukünftig soll der ehemalige Abort als Dienstabteil genutzt werden. An den darauffolgenden Samstagen wurden die Trennwände gestrichen.

Die originalen Fingerklemmschutzleisten der Posttüren wurden aufgearbeitet und montiert. Auch die Notbremse des ehemaligen Postabteils konnte nun eingebaut werden.

An den beiden Stirnwandtüren wurden die Versenkfenster angepasst, eingeglast und eingebaut. Abschließend wurden noch die Griffe zum Öffnen und die Riegel zum Sichern der Fenster angebracht. An der Bühne wurden noch die seitlichen Stützen des Dachbalkens montiert.

Einer der Achsgabelstege des Wagens fehlte und wurde daher neu

angefertigt. Nachdem der Wagen soweit fertig war, wurde die Bremse nochmals eingestellt und die noch fehlenden Fangeisen des Bremsgestänges neu angefertigt.

Damit nähert sich der Wagen 89 seiner Fertigstellung. Aktuell wird noch an der Innenausstattung des Wagens gearbeitet. Ein kleines Regal, das als Arbeitsplatz für den Zugführer dienen soll, wird zurzeit noch aufgearbeitet. Auch müssen noch Dinge wie Verbandskasten und Feuerlöscher im Wagen untergebracht werden. Wenn diese letzten Arbeiten abgeschlossen sind erfolgt die Hauptuntersuchung und der Wagen kann zukünftig wieder als Gepäckwagen eingesetzt werden.

Simon Geist / Bild: Stefan Haag



Der Betrieb in der Mitte des 20. Jahrhunderts

Der Güterverkehr bei der Jagstalbahn sorgte dank optimiertem Rollschemelbetrieb ab den 1930er-Jahren für konstante Einnahmen auf der Schiene. Der Personenverkehr war seit der Eröffnung der parallelen Buslinie im Jahr 1934 zur vollkommenen Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Der Omnibusbetrieb im Jagsttal wurde vorwiegend mit den Bussen Nr. 11 und 12 der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) abgewickelt. Neben zwei Stammfahrern wurde Kurt Teuke, späterer Werkmeister der Jagsttalbahn, nach bestandener Omnibusprüfung am 18. September 1934 als Reservefahrer auf den Bussen eingesetzt.

Im Fahrplan von 1939 waren noch zwei Zugpaare verzeichnet. Dem gegenüber verkehrten wochentags parallel zur Schiene drei Buspaare auf der Gesamtstrecke sowie ein Busumlauf zwischen Möckmühl und Jagsthausen. Samstags und sonntags war der Fahrplan noch weiter ausgedünnt. Zu Personenzugkreuzungen kam es nun nicht mehr.

Die Zeit des Zweiten Weltkrieges hinterließ auch im Jagsttal Spuren: auf Grund des zunehmenden Dieselkraftstoffmangels wurde der Busverkehr in vermindertem Umfang auf die Schiene zurückverlagert. Der Bus Nr. 12 war Anfang der 1940er-Jahre nicht fahrbereit in Bieringen abgestellt und gegen Kriegsende nur noch ausgeschlachtet vorhanden.

Neben dem Personal-, Ersatzteil- und Treibstoffmangel kam noch die Abgabe von Fahrzeugen dazu. Zur Sicherstellung der Ernteabfuhr in der Ukraine wurde am 18. August 1942 der „Erlasz zur Verbesserung der Lebensmittelversorgung im russischen Raum und besseren Zu- und Abfuhr von Bahnhöfen und Entladestellen“ herausgegeben. Demnach sollte unter anderem die Reichsbahndirektion Stuttgart für mehrere Neubauschmalspurstrecken mit 750-mm-Spurweite Wagen und Lokomotiven abgeben. Auch Privatbahnen, wie die Jagsttalbahn, waren davon betroffen.

In einer „Zusammenstellung [,] der für den Osten verfügbaren [...] Schmalspurfahrzeuge“ vom Frühjahr 1942 werden auch drei gedeckte und drei offene Güterwagen

Deutsche Eis-Betr-Ges AG Berlin Betr-Abt Karlsruhe										328 h Möckmühl - Dörzbach										Alle Züge nur 3.	
K 104					K 117					K 119					K 123					K 109	
1851					1852					1853					1854					1855	
8.37	9.09	13.51	15.39	18.37	19.00	19.38	20.35	0.0	ab	Wöckmühl 321	5.54	8.17	11.00	13.58	16.31	18.56	21.55	1.09	1.09		
8.32	9.15	13.51	15.45	18.43	19.05	19.44	20.41	2.0	ab	Ruchsen	5.48	8.05	10.55	13.19	16.24	18.40	21.49	1.09	1.09		
8.41	9.32	13.57	15.53	18.59	19.15	20.00	20.47	8.0	ab	Wiedern	5.36	7.52	10.46	13.13	16.09	18.26	21.40	1.09	1.09		
8.47	9.42	14.04	16.01	19.05	19.22	20.11	20.54	11.0	ab	Einhausen	5.20	7.45	10.37	13.06	15.53	18.12	21.27	1.09	1.09		
8.52	9.55	14.10	16.09	19.22	19.29	20.23	21.00	14.0	ab	Jagsthausen	5.10	7.35	10.32	13.00	15.42	18.05	21.24	1.09	1.09		
8.59	10.11	an	16.20	19.39	19.35	20.40	21.08	18.0	ab	Bierichingen	4.53	7.28	10.24	12.52	15.49	18.13	21.19	1.09	1.09		
9.03	10.18	an	16.25	19.46	19.40	20.42	21.13	21.0	ab	Schörfel	4.49	7.22	10.20	12.51	15.47	18.09	21.15	1.09	1.09		
9.09	10.29	an	16.32	19.56	19.46	20.57	21.19	23.0	ab	Bieringen (Jagst)	4.33	7.16	10.14	12.41	15.31	17.53	21.11	1.09	1.09		
9.14	10.38	an	16.42	20.05	19.55	21.06	21.28	26.0	ab	Westernhausen	4.22	7.05	10.09	12.30	15.19	17.51	21.07	1.09	1.09		
9.30	11.02	an	16.47	20.13	20.00	21.13	21.35	28.0	ab	Winzenhofen	4.15	7.00	10.04	12.24	15.11	17.45	21.03	1.09	1.09		
9.42	10.52	an	16.52	20.18	20.04	21.19	21.37	29.0	ab	Marbach	4.10	6.56	10.00	12.18	15.03	17.41	21.01	1.09	1.09		
9.46	10.59	an	16.57	20.24	20.09	21.25	21.42	31.0	ab	Gommersdorf	4.05	6.52	9.56	12.12	14.57	17.36	20.59	1.09	1.09		
9.50	11.07	an	17.03	20.30	20.14	21.35	21.48	34.0	ab	Kreuthelm (Jagst)	3.57	6.45	9.52	12.05	14.50	17.30	20.57	1.09	1.09		
X9.33	X11.13	an	X17.05	X20.40	X20.17	X21.41	X21.50	36.0	ab	Assamstadt-Horrenbach	X3.52	X6.44	X9.48	X12.00	X14.08	X14.54	X17.27	1.09	1.09		
9.46	X11.18	an	17.09	20.45	20.20	21.45	21.52	37.0	ab	Klepsau	X3.47	X6.41	X9.45	X11.57	X14.03	X14.49	X17.24	1.09	1.09		
9.49	11.25	an	17.13	20.50	20.24	21.53	21.57	39.0	ab	Dörzbach	X3.40	X6.37	X9.40	X11.52	X14.02	X14.47	X17.20	1.09	1.09		

☐ domorgens Kraftwagen ☐ verkehrt erst von einem nach beabsichtigenden Teils ab Die Kraftwagen haben statt am Bahnhof in folgende Orten die Haltestellen: Ruchsen Post, Wöckmühl und Post, Einhausen „Hirsch“, Jagsthausen Jagstbrücke und Marktplatz, Bierichingen Jagstbrücke, Winzenhofen „Hirsch“, Gommersdorf Schulhaus, Klepsau Abzweigung zum Bahnhof

der Jagsttalbahn von Seiten der DEBG zur Abgabe aufgeführt. Am 5. Oktober 1942 wurden nach bisherigem Forschungsstand insgesamt fünf Güterwagen der Jagsttalbahn in Möckmühl auf Reichsbahnwagen verladen und ins Reichsbahnausbesserungswerk Stuttgart-Bad Cannstatt für den Osteinsatz überführt.

48 Meter lange Unterbrechung im Gleisbett.

Weitere 100 Meter Gleis waren abgebrochen und entwendet worden. Auf Grund von Kampfhandlungen am 6. April 1945 waren zwischen Klepsau und Dörzbach um die 60 Meter Gleis an verschiedenen Stellen zerschossen worden.

Abgabeftrag	Privatbahn	Spurweite mm	Verfügbare Fahrzeuge	Abgabe möglich	Zuständiger RbvB in	Bemerkungen
27 P	Kleinbahn Möckmühl Dörzbach der Deutschen Eisenbahnbetriebsgesellschaft AG Berlin	750	3 G-Wagen 3 O-Wagen	sofort sofort	Stuttgart	

Unter diesen Wagen befanden sich die zweiachsigen, offenen Güterwagen Nr. 163 und 164 sowie die zweiachsigen, gedeckten Güterwagen Nr. 104, 106 und 108. Letztgenannter Wagen Nr. 108 kehrte als Kriegsverlust nicht zurück. Alle anderen Wagen waren ab Herbst 1946 wieder auf der Jagsttalbahn vorhanden.

Die Beschädigungen an der Bahninfrastruktur teilte die Bahnverwaltung im Juli 1945 schriftlich der amerikanischen Militärverwaltung sowie den Landräten in Künzelsau (Württemberg) und in Buchen (Baden) mit. Demnach wurden sechs Personenwagen und drei Güterwagen als beschädigt verzeichnet. Zwischen Bieringen und Schöntal klaffte durch Sprengung eine

Die Vorflutbrücke in Winzenhofen war beschädigt. Zwei Joche der nahen Jagstbrücke lagen im Flussbett. In Möckmühl blieb die Seckachbrücke von Sprengungen unberührt, während ein Joch der Jagstbrücke schadhaft war. Auch an den Bahngebäuden gab es im Bereich der Türen und Fenster sowie an den Inneneinrichtungen Beschädigungen. Nach dem 7. April 1945 beschlagnahmten amerikanische Truppen die Bahnhofsgebäude in Dörzbach und Krautheim, ehe diese am 16. Juli 1945 an die Bahnverwaltung zurückgegeben wurden. Damit konnte der Wiederaufbau der Jagsttalbahn nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges beginnen.

(wird fortgesetzt)
Wolfram Berner

- ▲ Laut Abgabeliste standen im Frühherbst sechs Güterwagen zur Abgabe an die Reichsbahn bereit. / Bundesarchiv
- ◀ Fahrplan der Jagsttalbahn von 1939. Es verkehren nur noch zwei Zugpaare, die Verbindungen mit „K“ werden mit Kraftwagen, also Bussen abgewickelt / Sammlung Jagsttalbahnfreunde e.V.

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 _____

Ich möchte die wöchentlichen Arbeitsberichte per E-Mail erhalten.

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