

INFO



Ausgabe 1/24



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 Dampflokomotive 24 ² „Kunigunde“	5,00 €
Tasse mit Diesellokomotive 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 €
Kalender 2024, Format A5	5,00 €

Bestellungen senden Sie bitte mit Ihrer Anschrift per Mail an:

fanshop@jagsttalbahn.de. Die Versandkosten belaufen sich auf 4,95 €.



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

Bild oben: Ron Scherhauser / C. Wirbs
Titelbild: Frisch lackierter Schotterwagen im Reparaturhaus. / Stefan Haag / Cedric Wirbs

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. 1-2024
Februar 2024
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

Alle Zeichen deuten darauf hin: Das neue Jahr 2024 verspricht jetzt schon ein ereignisreiches und erfolgreiches Jahr zu werden. Aus gegebenem Anlass will ich jedoch vorher gerne in die Vergangenheit blicken. 1984, genau vor 40 Jahren, wurde unser Verein gegründet. Ich glaube, damals konnte niemand ahnen, welch steiniger Weg vor uns lag. Eine Achterbahn der Gefühle, ein ständiges Auf und Ab, Neuanfang und drohender Abgrund inklusive. Dieses Jubiläum wollen wir gerne zusammen mit Ihnen feierlich begehen und laden unsere Freunde jetzt schon zu einem Festakt am 8. Juni 2024 im Anschluss an die Mitgliederversammlung ein.

2023 hat uns gezeigt, wie nahe Freude und Trauer beieinanderliegen. Der viel zu frühe und unerwartete Tod unseres örtlichen Betriebsleiters Bernd Kühn hat uns schwer getroffen.

Auch der Rechtsstreit mit Krautheim verlangte uns sehr viel Kraft ab. Der Unbeirrbarkeit unserer Protagonisten ist es zu verdanken, dass er hoffentlich bald beigelegt werden kann. Der Pachtvertrag ist ausformuliert und lässt uns weiter hoffen, dass wir irgendwann tatsächlich bis nach Krautheim fahren können.

Weiterhin bescherte uns das Bahnhofsgebäude unerwartet Monate an zusätzlicher Arbeit, nachdem



sich im Wartesaal ein holzersetzender Pilz breit gemacht hat. Es bleibt zu hoffen, dass dies unsere Fahrtage nicht allzu sehr beeinträchtigt. Näheres dazu ab Seite 12.

Die Aktiven im Verein haben weiter Zuwachs an Personal bekommen. Selbst im Winter wurde an jedem Samstag und auch in freien Momenten, wie auch zwischen Weihnachten und Neujahr, ständig am Bahnhof gearbeitet. Die Motivation ist ungebrochen. Die Arbeiten sowohl im Gleisbau, als auch in der Werkstatt gehen zügig voran und lassen uns hoffen, dass wir bis zur neuen Fahrsaison bis zum Bahnübergang Marie-Curie-Straße fahren dürfen. Dieses Engagement verdient allergrößte Anerkennung. Mit großem Stolz erfüllt uns die Zuerkennung des mit 4000 € dotierten Dieter-Junker Preises für die abgeschlossene Restaurierung unseres Wagen 89. Näheres dazu auf Seite 7.

Volker Elgner

Veranstaltungen und Termine

Unsere aktuellen Termine können Sie immer auch unter **www.jagsttalbahn.de/termine** nachlesen, eventuell haben sich Änderungen 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 2024 geplant:

- 11. und 12. Mai zur Jagsttalwiesenwanderung
- 09. Juni zum Vereinsjubiläum
- 14. Juli
- 11. August
- 08. September zum Tag des offenen Denkmals

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

Weitere Veranstaltungen

9. Schöntaler Gartenbahnfest am 03. August ab 11 Uhr und am 04. August von 11 bis 17 Uhr: Fahrten mit der 5-Zoll Bahn und der Handhebeltrainee.

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung 2024 findet am 08. Juni um 15 Uhr statt. Unsere Mitglieder erhalten die Einladung dazu mit diesem INFO.

Festakt zum 40-jährigen Vereinsjubiläum

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung findet am 8. Juni ab 18 Uhr ein Festakt mit Reden und Bewirtung zum 40-jährigen Bestehen des Vereins statt. Am folgenden Fahrtag wird es ein erweitertes Angebot geben.

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**

Aufarbeitung Schotterwagen 97030

Nachdem, wie im letzten INFO berichtet, die Aufarbeitung der beiden Drehgestelle bereits abgeschlossen werden konnte, ging es im Sommer und Herbst dann hauptsächlich an Wagenkasten und Bremse weiter.

Am Wagenkasten steckte die Arbeit vor allem in den vier unteren Klappen des Schottertrichters zum dosierten Auslassen des Schotters. Diese waren im Bereich der Kanten, die mit Schotter in Berührung kommen, stark verschlissen und mussten aufgearbeitet werden, ebenso die dazugehörigen Gegenstücke am Schottertrichter. Anschließend ging es an die Aufarbeitung und Anpassung der Bühnengeländer sowie erste Reinigungsarbeiten am Rahmen.

Der Wagen stand hierzu auf Gleis 3 vor dem Lokschuppen. Da das feuchte Wetter die Arbeiten immer wieder ausbremste, zog er Anfang Dezember in das Reparaturhaus um. Dort konnte dann mit dem Verlegen neuer Druckluftrohre für Brems- und Behälterleitung richtig losgelegt werden. Bei der alten Verrohrung waren beide Anschlüsse auf einer Seite des Mittelpuffers, bei unserer Diesellok 22-02 sind diese aber rechts und links des Puffers angeordnet. Daher musste die Lage der Absperrhähne und Schläuche am Schotterwagen angepasst werden. Die Anpassungsarbeiten mit neuen Querungen und Befestigungspunkten stellten sich als recht aufwendig heraus und da mehrere Übergänge zwischen den bisher im Wagen verbauten schweren 30 mm Hydraulikrohren



Die neue Druckluftverrohrung / Stefan Haag



und den mit unseren Werkzeugen bearbeitbaren leichten 28 mm Druckluftrohren erforderlich geworden wären, wurden die Leitungen gleich komplett neu verlegt und die Leitungsführung dabei an die neue Lage der Schlauchverbindungen angepasst.

Parallel dazu ging es mit der Aufarbeitung der Bremsanlage und der Lackierung des Rahmens weiter. In der Bauwoche zwischen Weihnachten und Neujahr konnten hier, bei ausreichend warmen Wetter, deutliche Fortschritte erreicht werden. Wir sind guter Dinge in absehbarer Zeit die Hauptuntersuchung abnehmen zu können und das Fahrzeug zum Schottern des Bauabschnitts Max-Planck-Straße bis Marie-Curie-Straße einsetzen zu können.

Stefan Haag / Simon Geist

- ▲ Am Ende der Weihnachtsbauwoche wurde mit dem großflächigen Streichen begonnen. / Stefan Haag
- Am 11. November nimmt Michael Rothenhöfer den Dieter-Junkerpreis 2023 entgegen. / Daniel Saarbourg
- ▼ Am 13. Januar ist der Bremszylinder und ein Teil des Bremsgestänges wieder montiert. / Stefan Haag



Dieter-Junker-Preis

Am 11. November 2023 wurde im Rahmen der Herbsttagung des Verbandes Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V. (VDMT) die Aufarbeitung des Gepäck- und Postwagen 89 der Jagsttalbahn durch den Dieter-Junker-Preis der

Dieter-Junker-Stiftung ausgezeichnet. Der alle zwei Jahre vergebene Preis zeichnet deutschlandweit besondere Projekte von gemeinnützigen Organisationen aus. Er fördert den Erhalt und die Rekonstruktion von tech-

nisch oder historisch wertvollen Exponaten der Eisenbahnen und des Nahverkehrs. Der mit 4000 € dotierte Preis ermöglicht es uns, weitere historische Fahrzeuge betriebsfähig aufzuarbeiten und trägt in hohem Maße dazu bei, die Jagsttalbahn als aufstrebende, wieder in Betrieb befindliche Museumsbahn überregional bekannt zu machen. Auch für die Aktiven des Vereins ist die Auszeichnung eine hohe Anerkennung der vielfältigen, ehrenamtlich erbrachten Leistungen.

Der ursprünglich als Wagen 15 nummerierte, kombinierte Gepäck- und Postwagen wurde 1900 von der "Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu

Görlitz" geliefert und gehörte zur Ursprungsausstattung der Jagsttalbahn. Zusammen mit einem baugleichen Fahrzeug transportierten diese Wagen das Reisegepäck sowie die Post auf der Jagsttalbahn zwischen Möckmühl und Dörzbach.

1971 wurde der Wagen abgestellt.



Mit der Aufarbeitung des Wagens durch die Jagsttalbahnfreunde e.V. wurde 2007 in Widdern begonnen, jedoch durch einen Bürgerentscheid gegen die Wiederinbetriebnahme Widdern - Jagsthausen unterbrochen.

2021 wurde der Wagen in die Dörzbacher Werkstatt gebracht, wo bis zum Frühjahr 2023 die Aufarbeitung abgeschlossen wurde. Seither ist der Wagen Teil des Museumszuges und zeugt von der Gepäck- und Postbeförderung auf der Jagsttalbahn, die bereits 1949 eingestellt wurde. An Veranstaltungen wird mit verschiedenen Requisiten der Ladebetrieb nachgestellt.

Ron Scherhauber

Gleisbau

Mitte Juni konnten drei Gleisjoche an einem Samstag gebaut werden. Die Hürde dabei war, dass ein Gleisjoch einen Bogen bildet. Dafür mussten immer wieder Kontrollmessungen in der Lage erfolgen bevor die Schwellen mit dem Schienen verschraubt werden konnten. Die beiden anschließenden Joche in gerader Ausführung waren dagegen schneller erledigt. Danach musste zunächst das Erdplanum verlängert werden. Dies geschah Ende Juli mit Unterstützung durch die Firma Kastner Erdbau. Im Anschluss wurde diese Fläche mit der großen Rüttelplatte vom Bauhof verdichtet.

In der Bauwoche Mitte August hatten wir einen Radlader geliehen und konnten so den Gleisbau bestens vorbereiten. 12 Schienen à 15 m und 750 kg für die Strecke und 8 Schienen für Abstellgleis 21 (Verlängerung von Gleis 2 hinter der DKW) wurden auf Länge getrennt und mit Laschenlöchern versehen. Danach wurden sie auf den Flachwagen verladen und mit dem Bauzug ans Ende des bestehenden Gleises gefahren. Der Radlader zog die Schienen vom Flachwagen und schleppte sie dann gleich an ihre spätere Lage. Auch die Stahlschwellen konnten mit dem Radlader im 30er Pack an die Gleisbaustelle verfrachtet werden. Sowohl die Schienen als auch die Holzschwellen für Gleis 21 wurden an der entsprechenden Stelle bereitgelegt. Am Ende der Bauwoche (19.08.) wurde mit einer

acht Mann starken Mannschaft an einem (sehr heißen) Tag das komplette Gleis 21 gebaut.

Am ersten Samstag im September verlängerten wir das Gleis nach Klepsau um vier Joche, Ende September folgten die beiden letzten Joche.

Nun sind noch ca. 25 m Platz zwischen Gleisende und der Marie-Curie-Straße. Das ist aber durchaus so beabsichtigt, um Platz für die Bauarbeiten am Bahnübergang Marie-Curie-Straße zu haben. Dieser ist der nächste große und kostenintensive Schritt nach Fertigstellung des aktuellen Bauabschnitts auf dem Weg nach Klepsau.

Das Gleis bis dorthin muss nun noch gerichtet werden und kann, sobald der Schotterwagen einsatzbereit ist, eingeschottert, gestopft und gerichtet werden.

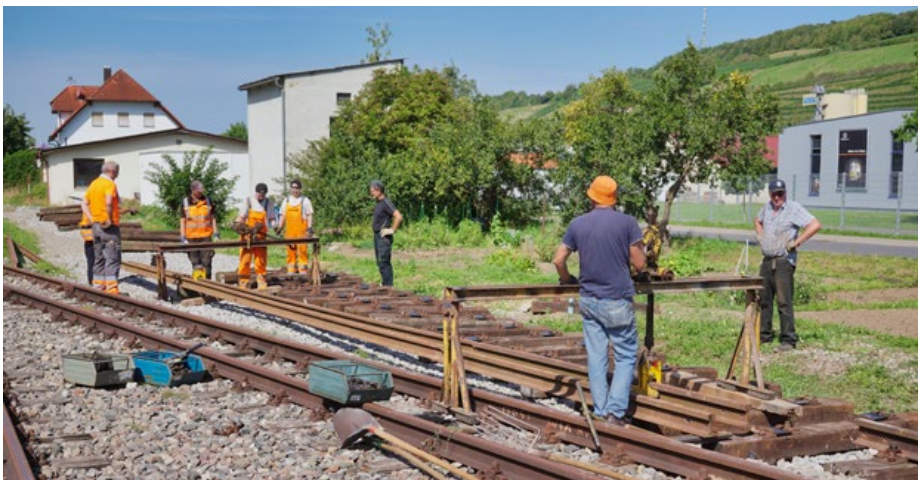
Außerdem wurden über den Sommer und Herbst mithilfe unserer Schienenschleifmaschine sämtliche Stöße im Bahnhof und im neuen Streckenabschnitt verschliffen, die noch Stoßstufen (also einen kleinen Höhenunterschied zwischen den zwei aneinanderstoßenden Schienen) hatten.

Dirk Dederer

Gleisbau etwa 100 m vor der Marie-Curie-Straße. / Manfred Beck ▲

Das erste Joch vom Abstellgleis 21 wird gebaut. / Stefan Haag ▼

Die Fahrkante und die Stöße von Gleis 21 werden verschliffen. / Thomas Probst ►



Aufarbeitung Wagen 114

Für die Aufarbeitung des Wagens 114 als weiterer Sommerwagen in unserem Zug haben wir uns entschieden, weil dies in relativ überschaubarer Zeit und vertretbarem Aufwand möglich ist und wir durch die Streckenerweiterung weitere Sitzplatzkapazitäten benötigen.

Das Holzdach war stark beschädigt und musste komplett demontiert werden. Aufgrund der erheblichen Beschädigungen haben wir uns entschlossen, die beiden Längsträger und einen der beiden stirnseitigen Träger komplett zu erneuern. Die restlichen gekrümmten Eichenholzträger konnten mit großem Aufwand wieder aufgearbeitet werden.

Die schmiedeeisernen Stahlwinkel, welche die Träger zusammenhalten, wurden bereits sandgestrahlt, so dass demnächst alles wieder neu gestrichen und zusammengebaut werden kann.

Volker Elgner



Neuer Lagerplatz für Ersatzachsen

Um vor dem Bahnhofsgebäude Ordnung zu schaffen, wurden die dortigen Ersatzachsen zwischen Reparaturhaus und einen Parkplatz der Gemeinde umgelagert. Am Reparaturhaus wurde eine Dachrinne montiert. Die dazugehörige Abwasserleitung in den ehemaligen Brunnen hinter dem Lokschuppen wurde verlegt und der Brunnen, dessen Deckel halb eingebrochen war, wurde freigelegt. In der Weihnachtsbauwoche wurden die Achsen auf ein Vier-Schienen-Gleis an neuer Stelle verlagert und der bisherige Platz aufgeräumt.

Ron Scherhauser



- ▲ Im September steht der Sommerwagen 114 ohne Dach im Bahnhof Dörzbach. / Stefan Haag
- ▲ Die ersten Achsen sind am neuen Lagerplatz angekommen / Matthias Hümmelchen

RUF UNS AN, WIR BERATEN DICH
GERNE ODER BESUCH UNS AUF
UNSERER INSTASEITE ODER WEBSEITE!

LLS

Mietpark



- Raupenbagger
- Mobilbagger
- Radlader
- Rüttelplatten
- Rüttelstampfer
- PKW Anhänger
- Gartengeräte
- Sägen
- Schleifgeräte
- Messtechnik
- Partyzelt
- Biertischgarnituren

Du möchtest deinen
Garten umgestalten, dein
Haus renovieren oder die
Außenanlage erneuern?
Bei uns findest du für
jedes deiner Projekte die
passende Mietmaschine!
Bei uns kannst du kleine
wie auch große
Baumaschinen anmieten:



LLS Mietpark GbR

Glaswiesenstraße 21.
74677 Dörzbach
07937/323
0176 57722449



Die Kellerwand ist saniert / Stefan Haag

Keller- und Wartesaalsanierung

Die Kellerwände des Bahnhofs insbesondere auf der Bahnsteigseite waren bereits über Jahre feucht. Im Sommer 2023 haben wir dann entdeckt, dass sich im Holzboden des Wartesaals ein holz-zersetzender Pilz breitgemacht hat. Die logische Konsequenz war, den Keller trocken zu legen. Der Bauhof Dörzbach hat kurz darauf die Kellerwand auf der Bahnsteigseite komplett freigelegt. Dabei kam zum Vorschein, dass in der Wand viele Löcher waren und auch Wurzeln des nahe stehenden Kastanienbaums ins Mauerwerk hineingewachsen sind. Wir haben in Absprache mit der Gemeinde Dörzbach das Wurzelwerk aus der Mauer entfernt und das Mauer-

werk wieder vervollständigt. Im nächsten Arbeitsschritt wurden die Löcher mit Zement geschlossen. Auch die Einfassungen und Stürze der Kellerfenster wurden von uns neu vermauert und wo nötig ersetzt.

Eine Woche später haben wir die komplette Kellerwand mit einem Glättputz überzogen. Samstag darauf folgte ein großflächiger Sanierungsputz, so dass die Kellerwand eine möglichst glatte Fläche aufwies.

Alle diese Arbeitsschritte wurden von uns als Verein durchgeführt, was doch sehr viel Zeit in Anspruch nahm.

Nach diesen Arbeitsschritten hat der Bauhof auf die Wand eine Noppenbahn gelegt und ganz unten an der Kellerwand eine

Drainageleitung eingebaut. Für diese tiefe Drainage wurde am Eck des Gebäudes ein Schacht eingebracht, mit dem, falls notwendig, das gesammelte Tiefendrainagewasser abgepumpt werden kann. Danach begann die Verfüllung und Verdichtung des Grabens. Auf etwa Unterkante Kellerfenster legte der Bauhof eine weitere Drainage und gleichzeitig erhielten alle Abwasserrohre dieser Seite eine neue Verrohrung im Boden. Die Kellerfenster bekamen neue Lichtschächte.

Vor der endgültigen Verfüllung müssen nun noch die neuen Abwasserleitungen an den bestehenden Kontrollschacht auf dem Bahnsteig angeschlossen werden. Zum Schluss wird dann der

Streifen um das Bahnhofsgebäude wieder gepflastert.

Im Dezember begann dann die Sanierung des Wartesaals. Der historische Holzboden wurde ausgebaut und das darunterliegende Erdreich (der Wartesaal selbst ist nicht unterkellert) wurde ca. 50 cm tief ausgegraben, um genug Platz für den neuen Bodenaufbau zu haben. Die freigelegten Wände wurden geputzt und mit Schimmel- und Pilzentferner behandelt und der Türrahmen zur Küche sowie die Türschwelle zum Flur wurde entfernt. Leider hat sich gezeigt, dass der Pilz auch den Küchenboden befallen hat, sodass auch dieser saniert werden muss.

Dirk Dederer / Ron Scherhauser

Der Betrieb in der Mitte des 20. Jahrhunderts

Die Lastprobefahrt der Dampflokomotive Nr. 152 Anfang Juni 1949 nach Abnahme durch das Maschinenamt Heilbronn der Staatsbahn blieb dem damaligen Werkmeister der Jagsttalbahn, Kurt Teuke Senior, in denkwürdiger Erinnerung. In seinen posthum veröffentlichten Lebenserinnerungen „Ein Leben mit Dampf und Diesel“ berichtet er davon, dass der Oberbaurat der Deutschen-Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG), Reckel, früh morgens in Möckmühl einen circa 400 Tonnen schweren Zug aus aufgeschemelten Normalspur Güterwagen für die Belastungsfahrt zusammenstellen ließ. Neben

Teuke als Lokführer befand sich Zugführer Rössler sowie Oberbaurat Reckel auf dem Zug. Der einzige damals bei der Jagsttalbahn vorhandene Pufferwagen, mit dem niveaugleich aufgeschemelte Normalspurige Güterwagen mit dessen Kupplung verbunden werden konnte, wurde direkt hinter der Lok angehängt. Über die Bremsen der Rollschemele sollte der Zug eigentlich gebremst werden. Diese Bremsanlagen schienen aber defekt zu sein, so dass diese besondere Fahrt sprichwörtlich „ungebremst“ von staten ging. Der Oberbaurat selbst übernahm den Regler der noch nicht einregulierten Dampflokomotive. Nach gut zwei Kilometern Fahrt wurde am Pufferwagen ein Defekt an der

Normalspurkupplung festgestellt, so dass mitten auf der Strecke der Zug liegen blieb. Da die Dampflokomotive Nr. 24² als „Angstlokomotive“ hinter dem Erprobungszug fuhr, konnte der Zug geteilt und von der Strecke rangiert werden. Hierzu kamen nun 2,5 Meter lange Kuppelstangen zum Einsatz, die zwischen Dampflokomotive und Rollschemmel die Verbindung herstellten. Diese durften aus Sicherheitsgründen nach Vorschrift eigentlich nur beim Rangieren von einzelnen aufgeschemelten Normalspurgüterwagen, aber nicht für ganze Rollschemmelgüterzüge verwendet werden. Mitunter war dies auch ein Grund für den Bau weiterer vier Pufferwagen in eigener Werkstatt. Hierdurch konnte die Sicherheit der Güterzüge mit Rollschemmel durch genügend Bremsleistung gewährleistet werden.

Auf Grund des hohen Verbrauchs an Betriebsstoffen (Wasser und Kohle) sowie anfallenden Defekten im Bereich der Steuerung und auch auftretenden Undichtigkeiten im Kesselbereich war beiden Maschinen (151 & 152) kein langer Betriebsdienst beschieden. Am 25. Januar 1954 endete der Einsatz der Dampflokomotive Nr. 151 vorzeitig, da die rechte Kurbel an der Treibachse gebrochen war. Danach diente sie fortan der „Schwesterlokomotive“ Nr. 152 als Ersatzteilspeicher. Offiziell am 15. August 1959 ausgemustert, wurde die Lok Nr. 151 ab dem 25. Januar 1960 nach Ausbau einiger Ersatzteile verschrottet. Knapp drei Jahre später wurde auch der Tender dieser Lok als Schrott verkauft.

Die Dampflokomotive Nr. 152 konnte mit Hilfe teils aufwändiger Reparaturen bis 1965 im Betriebsdienst gehalten werden. Am 24. Oktober



1965 zog sie einen privat organisierten Abschieds-Dampfzug mit 72 Passagieren durch das Jagsttal. Danach wurde sie am 6. November ausgemustert und in Dörzbach abgestellt. Am 7. Mai 1974 wurde die Lok vom Verein Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e.V. (DGEG) gekauft und nach optischer Aufarbeitung am 1. Juli 1976 in das Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum der DGEG in Viernheim bei Mannheim verbracht. Nach mehrmaligem Eigentümerwechsel, verbunden mit der Abstellung in einem Museumsdepot in Ingolstadt im Jahr 1997, kann die Lok seit 17. Juli 2021 dank ihrer neuen Besitzer im Museum der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) auf dem

Areal des einstigen Endbahnhofes in Asbach im Westerwald im und vor dem dortigen Lokschuppen besichtigt werden.

Ab 1959 unternahm die DEBG weitere Modernisierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Jagsttalbahn. Mit dem Kauf von drei gebrauchten Dieseltriebwagen sollte der Traktionswandel von Dampf- auf Dieseltriebfahrzeuge im Jagsttal eingeläutet werden. Nicht alle Erwartungen an die neuen Fahrzeuge schienen sich zu erfüllen.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner



▲ Optisch aufgearbeitet stand die Dampflok Nr. 152, wie hier im Sommer 1974, bis zum 1. Juli 1976 ausgestellt im Bahnhof Dörzbach. / Jürgen Berner, Slg. Wolfram Berner, Bearb. Cedric Wirbs

◀ Am 24. Oktober 1965 fährt zum letzten Mal ein Dampfzug durch das Jagsttal. Die festlich geschmückte Dampflok Nr. 152 mit dem Sonderzug beim Halt im Bahnhof Jagsthausen. / Theodor Horn, Slg. Eisenbahnstiftung

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