



Ausgabe 2/24

INFO



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 €
Tasse mit Dampflok 24 ² „Kunigunde“	5,00 €
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 €
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: Stefan Haag
Titelbild: Der Zug rollt bis zum neuen Streckenende. / Stefan Haag
Bild rechts: Stefan Haag

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

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
BIC: GENODES1VHL
IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08
Ausgabe: Nr. 2-2024
Juni 2024
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

Der Streckenabschnitt bis zur Marie-Curie-Straße ist nun in Betrieb! Dem ging ein regelrechter Arbeitsmarathon mit zwei Gleisbauwochen und einer beachtlichen Arbeitsleistung unserer Werkstattcrew am Schotterwagen voraus.

Gleichzeitig wurde mit Hochdruck an der Gebäudesanierung gearbeitet, sodass wir diese zumindest im Außenbereich rechtzeitig zum Saisonbeginn wieder unseren Gästen präsentieren konnten.

Dies waren die beherrschenden Themen seit dem letzten Erscheinen unseres INFO 1-2024 und haben uns alles abverlangt. Die ausführlichen Berichte hierzu lesen Sie bitte auf den folgenden Seiten.

An dieser Stelle bedanke ich mich bei allen Akteuren, nicht nur den Aktiven, die den Großteil der Arbeit erbracht haben. Nicht zu vergessen sind die vielen Helfer und Ratgeber



aus Fachleuten aus dem Umfeld des Vereins oder Dörzbachs. Wir erfahren unglaublich viel Unterstützung aus allen nur denkbaren Bereichen. Das Lob und die Anerkennung, die wir täglich erfahren, lassen die Motivation nicht schwinden und gilt all diesen Menschen. Ich verneige mich in Demut und Dankbarkeit vor so viel ehrenamtlichem Engagement, ohne das Vereine wie unserer nicht existieren könnten. Vielen Dank!

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 vom Bahnhof Dörzbach zum aktuellen Streckenende. 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 noch für das Jahr 2024 geplant:

- 14. Juli
- 11. August
- 08. September zum Tag des offenen Denkmals

Jeweils 11 bis 17 Uhr. Fahrten finden nach Bedarf (i.d.R. alle 30 min) statt.

Modellbahnausstellung am 14. Juli:

Zum 40-jährigen Bestehen des Vereins Jagsttalbahnfreunde führen einige Mitglieder des Fremo (Freundeskreis Europäischer Modellbahner) eine Modellbahnausstellung zum Thema Jagsttalbahn im ehemaligen Verkaufsraum der BAG Dörzbach (direkt beim Bahnhof) durch.

Die Ausstellung hat von 11 bis 17 Uhr geöffnet, der Eintritt ist frei.

Wer sich vorher schon über das Thema Jagsttalbahn im Modell informieren möchte findet unter www.jagsttalbahn-modelle.de ausführliche Informationen.

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 Handhebeldraisine.

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

Jagsttalwiesenwanderung am 11. und 12. Mai

Zu den diesjährigen Fahrtagen im Rahmen der Jagsttalwiesenwanderung gab es für unsere Besucher eine schöne Überraschung und für uns Aktive etwas ungewohnte Platzverhältnisse im Bahnhofsgelände.

Nach der Aufnahme des öffentlichen Fahrbetriebs auf der Jagsttal-Museumsbahn Anfang 2022 konnte nach eineinhalb Jahren Bauzeit und viel Arbeit ein weiterer Abschnitt unseres Bähnles wieder in Betrieb genommen werden! Die befahrbare Strecke ist mit knapp einem Kilometer nun mehr als doppelt so lang wie bisher. Da die Betriebserlaubnis erst im letzten Moment erteilt wurde, war es nicht mehr möglich dieses freudige Ereignis anzukündigen. So sorgte der Museumszug samstags am neuen Streckenende direkt neben dem Parkplatz des Dörzbacher Penny-Supermarkts für manche verwunderte Blicke.

Eine weitere kleine Besonderheit war, dass vor dem Lokschuppen zwei Fahrzeuge der ehemaligen Kreisbahn Osterode-Kreiensen nach vielen Jahrzehnten wieder direkt nebeneinander begutachtet werden konnten: Der Triebwagen VT303 und der bereits recht weit aufgearbeitete gedeckte Güterwagen Nr. 42.



Ein etwas erschwerender und zusätzliche Arbeit verursachender Umstand war hingegen die noch andauernde Sanierung von Wartesaal und Küche im Bahnhofsgelände. Um trotzdem das gewohn-



te Angebot mit Kaffee, Kuchen, Getränken und Bratwurst anbieten zu können, musste eine provisorische Küche mit Spülmaschine im Güterschuppen aufgebaut und im Küchenraum ein Ersatzboden aus Schalungsbrettern verlegt werden, um ausreichend Platz zu haben.

Mit über 500 verkauften Fahrkarten und zum Veranstaltungsende bei-

Aufarbeitung Schotterwagen 97030

Nachdem der Winter vor allen durch den Stahlbau und das Verlegen von neuen Rohrleitungen geprägt war, ging es im Frühjahr mit der Montage und dem Lackieren weiter.

Zuerst wurden noch im Reparaturhaus das restliche Bremsgestänge und die Hubeinrichtung für den Schotterkorb, mit dem der Schotter gleichmäßig im Gleis verteilt und „planiert“ werden kann, eingebaut. Hier war die große Grube eine gute Hilfe, da die Unterseite des Wagens problemlos erreichbar ist. „Oben“

nahe ausverkauftem Kuchen und Bratwürsten waren es zwei erfolgreiche Tage und wir hoffen, dass an den kommenden Bahnhofstagen noch viele Fahrgäste die verlängerte Strecke befahren wollen.

Andreas Hümmelchen /
Bilder Stefan Haag

wurden die Bühnengeländer, Tritte und Griffstangen montiert.

Ende Januar konnte der Schotterwagen dann wieder in den Lokschuppen auf den Hebestand umziehen. Dort ging es an den Stellen weiter, die bisher wegen den als provisorische Fahrgestelle eingesetzten Rollschemeln nicht erreichbar waren. Die Drehpfannen, die später die Verbindung zum Drehgestell herstellen, wurden ausgebaut, um die Schmierleitungen und Kanäle, welche die Drehpfanne mit Öl versorgen, erneuern bzw. reinigen zu können. Auf der ersten Seite ging das ohne größte-



re Probleme, auf der Zweiten erschwerte es Rost in den Passungen erheblich, so dass die Drehpfanne erst durch den Einsatz von Wärme, Kriechöl und einem Hydraulikstempel bewegt werden konnte. Außerdem waren noch zwei Anschlagpunkte für den Schotterkorb stark verbogen und mussten gerichtet werden.

Nachdem alles wieder montiert war, konnte der Wagen auf die bereits fertiggestellten Drehgestelle abgesetzt und das Bremsgestänge verbunden und eingestellt werden. Nach einer ersten Funktionsprüfung und einer Werkstattprobefahrt wurde alles versplintet und der Wagen konnte wieder ins Reparaturhaus umziehen. Dort ging es dann mit dem Abschleifen, grundieren und Lackieren der großen Seitenflächen weiter. Anschließend wurde die Beschriftung aufgebracht. Wie bei allen unseren Fahrzeugen erfolgte dies klassisch mit Schablonen und Lack. Neben den technischen Anschriften wurde seitlich auf den Schottertrichter

groß das Jagsttalbahn-Logo aufgebracht. Da dieses mit einer Größe von ca. 0,7 m mal 2,5 m „etwas“ groß für eine Schablone ist, wurde zuerst das Flügelrad „frei Hand“ eingemessen, mit Klebeband abgeklebt und lackiert. Anschließend folgte der Schriftzug mit einer dreiteiligen Schablone. Für die erste Beschriftung in der Größe ist es uns doch ganz gut gelungen?

Zum Abschluss wurden dann noch die neuen Gitterroste als Boden für die Bühnen eingebaut. Sie sind rutschfester als das alte Riffelblech und es kann keine Feuchtigkeit darauf stehen bleiben. Am 5. April konnte dann nach erfolgreicher Durchführung aller Prüfungen die Hauptuntersuchung des Wagens abgenommen werden. Schon am darauffolgenden Wochenende wurde der Schotterwagen dann das erste Mal für die anstehende Bauwoche befüllt und konnte zum Schottern unserer Streckenerweiterung eingesetzt werden.

Text / Bilder Stefan Haag

- ◀ Die Beschriftungsschablone im Einsatz.
- ▼ Der fertige Schotterwagen steht auf Gleis 2 bereit.



Gleisbau

Mit viel Motivation und einem festen Ziel vor Augen haben sich ca. zehn Aktive der Jagsttalbahn am Montag, 15.4., am Dörzbacher Bahnhof getroffen um in den folgenden sechs Tagen die wiederaufgebaute Strecke von der Max-Planck-Straße auf ca. 500 Metern Länge bis zur Marie-Curie-Straße so weit wie möglich voran zu bringen, damit zur Jagsttalwiesenwanderung am 11. und 12. Mai 2024 die ersten Züge mit Gästen darauf fahren können.

Begonnen wurde am Montag mit vorbereitenden Arbeiten, wie z.B. dem Zusammentragen der notwendigen Werkzeuge, dem Aufgleisen der Stopfmaschine und dem Entfernen des Bewuchses auf dem Schotterplanum, was aufgrund der mechanischen Bearbeitung von Hand sehr anstrengend war.

Am Dienstag war es soweit: Der erste voll beladene Schotterwagen wurde an das Gleisende geschoben. Es wurde immer talaufwärts gearbeitet, da die Lokomotive zur Sicherheit immer Richtung Bahnhof stehen sollte und das Schottern beim Ziehen sicherer ist. Die erste Schottergabe war auch ein Testlauf, um die Funktionalität des voll beladenen Schotterwagens zu testen, und zu lernen, wie sich der Schotter bei verschiedenen Stellungen des Schotterkorbs verteilt. Auch musste gelernt werden, mit welcher Dosierung die Schotterklappen zu öffnen sind, damit nicht zu viel, aber auch nicht zu wenig Schotter ins Gleisbett gelangt.

Der Schotterwagen im Einsatz / Andreas Hümmelchen ▶

Das Gleis wird gestopft / Stefan Haag ▲

Der Bahnübergang Einsteinstraße ist fertiggestellt / Michael Haubner ▼

An diesem ersten Streckenabschnitt musste das Gleis teilweise nur wenige Zentimeter, teilweise jedoch über 25 cm angehoben werden. In einem Arbeitsgang ist eine Hebung von etwa 10 cm möglich. Zunächst wurde das Gleis (teilweise in mehreren Arbeitsgängen) auf 3 cm unter die Sollhöhe gebracht, der finale Stopfgang fand später statt.

So wurde über fünf Tage Abschnitt für Abschnitt geschottert und gestopft. Aber das Gleis muss auch noch in seiner Richtung korrigiert werden, damit eine gerade Strecke eben auch gerade ist, bzw. der Zug in einem Bogen "um die Kurve" und nicht "ums Eck" fährt. Dazu haben wir eine große, etwa 1,2 m lange Holzramme, die aus einem Stück Baumstamm mit ca. 30 cm Durchmesser besteht und gegenüber den zwei Handgriffen drehbar gelagert ist. Diese wird von vier Personen an der entsprechenden Stelle geschwungen und gegen die Schiene gestoßen. Damit verschiebt sich das Gleissystem um einige Millimeter.

Ein oder zwei weitere Personen stehen in einiger Entfernung und beobachten die Verschiebung durch die Ramme und weisen die



Truppe an, in welche Richtung und wie oft sie mit der Ramme gegen das Gleis donnern müssen.

Der April, der April, der macht was er will. Und so war es wettertechnisch auch in der Woche eins. An mehreren Tagen war das Wetter nass und am Freitag blies ein eiskalter Wind das Tal herauf und drückte den Dauerregen ganztägig gegen Mensch und Maschine, so dass wir trotz „Ostfriesennerz“ schon mittags stellenweise durchnässt waren.

In der zweiten Woche wurde der Gleisbau mit den Kollegen der Furka Dampfbahn Furka Bergstrecke, Sektion Rhein-Neckar, und einigen Aktiven der Jagsttalbahn weitergeführt.

Auf dem Streckengleis wurde ein Stopfgang durchgeführt und der Bahnübergang Einsteinstraße mit Rillenbeischienen versehen und

gepflastert. Mit dem Motorschrauber wurden alle Hakenschrauben auf Drehmoment angezogen.

Außerdem wurde am Abstellgleis 21 gearbeitet. Das Gleis ist ca. 60 m lang und bereits am Montag konnten große Teile des Gleis 21 geschottert und gestopft werden.

Kurz vor der Jagsttalwiesenwanderung konnte das Streckengleis in Spurweite und Höhenlage vermessen und daraufhin für den Betrieb freigegeben werden, der am 11. Mai aufgenommen wurde. Über den Sommer stehen nun noch Restarbeiten an. Auch das Gleis 21 muss noch in der Richtung korrigiert und final gestopft werden, bevor es dann als weiteres Abstellgleis für die historischen Fahrzeuge bereitsteht. Bei den Planungen wurde bereits eine etwaige Wagenhalle an dieser Stelle berücksichtigt.

Dirk Dederer

Aufarbeitung Sommerwagen 114



Seit Erscheinen des letzten INFOs wurde die Dachholzunterkonstruktion vorbereitet und fertig zur Montage grundiert. Die originalen Vierkantkopfschrauben waren stark korrodiert und konnten nicht mehr gerettet werden, weshalb diese von der Werkstatt neu angefertigt wurden. Diese sind erforderlich, um die Verdrehsicherheit im Holzträger zu gewährleisten.

Die Nut- und Federbretter für die Dacheindeckung sind inzwischen eingetroffen und können demnächst ebenfalls grundiert werden. Geplant ist, das Dach noch in diesem Sommer fertig zu stellen.

Volker Elgner / Bild Stefan Haag

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 Bahnsteigsseite ist frisch gepflastert. / Stefan Haag

Keller- und Wartesaalsanierung

Passend zur Jagsttalwiesenwanderung wurde die Kellerwand wieder verfüllt, nachdem noch Drainageröhre und die komplette Entwässerung rund um das Stationsgebäude durch den Bauhof Dörzbach erneuert worden war. Lichtschächte und Bodenablauf sind erneuert und die Regenfallrohre vom Dach an die Kanalisation angeschlossen. Danach wurden ein Streifen an der Bahnsteigsseite des Gebäudes gepflastert, der restliche Bahnsteigbereich wieder frisch gesplittet und der Bereich damit in einen denkmalgerechten und optisch sehr gelungenen Zustand versetzt. Hierzu gehörte auch die Umfassung der Lichtschächte mit neuen Sandsteinblöcken, die wir dankenswerter Weise von der Firma

Dengel aus Schöntal gespendet bekamen. Die Gitterroste wurden in unserer Werkstatt aus Flachstahl originalgetreu wiederhergestellt. Als kleines "Sahnehäubchen" ließen wir unser in die Jahre gekommenes Außenwaschbecken mit Trinkbecher neu emaillieren. Hierzu fanden wir einen entsprechenden Spezialisten in Tschechien, der dies zu einem vertretbaren Preis erledigt hat. Ein geschenkter Wasserhahn aus Messing rundet das Bild seit der Jagsttalwiesewanderung ab. Bei der Sanierung von Küche und Wartesaal ging es mit dem Verputzen der Wände mit Kalkputz weiter. Nach der Trocknung kann es mit dem Bodenaufbau weitergehen. Bereits im Winter haben wir nach entsprechender Beratung durch Fachleute mit Gleisschotter eine etwa 30 cm hohe kapillarbrechen-

de Schicht im Wartesaal aufgebaut. Darauf wird eine diffusionsoffene Holzunterkonstruktion und ein Bodenbelag aus Douglasie Brettern in Eigenleistung aufgebaut.

Volker Elgner

Das originale Waschbecken inkl. Trinkbecher ist wieder montiert. /
► Stefan Haag



Der Betrieb in der Mitte des 20. Jahrhunderts

Ab 1959 unternahm die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) weitere Modernisierungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Jagstalbahn. Mit dem Kauf von drei gebrauchten Dieseltriebwagen sollte der Traktionswandel von Dampfauf Dieseltriebfahrzeuge im Jagsttal eingeläutet werden. So war die Jagstalbahn bis zum 28. Januar 1959 eine reine Dampfeisenbahn. Danach kamen sukzessiv die neuen dieselbetriebenen Schlepptriebwagen zwischen Möckmühl und Dörzbach zum Einsatz. Diese Gebrauchtkäufe stammten von der Rhein-Sieg-Eisenbahn-AG (RSE). Die RSE betrieb zwischen dem Rhein unweit von Bonn, dem Westerwald und dem Oberbergischen im heutigen Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ein Streckennetz in der Schmalspurweite von 785 Millimetern. Das Schmalspur-

netz war zu Zeiten seiner größten Ausdehnung bis zu 87 Kilometer lang. Am 31. Juli 1956 endete dort der Personenverkehr und die eingesetzten Triebwagen standen zur Disposition. Zwischen 1958 und 1960 wurde der Verkauf an die DEBG abgewickelt.

Zwischen 1938 und 1941 wurden von der Waggonfabrik Wismar die drei vierachsigen Triebwagen an die RSE mit den Betriebsnummern T 2, T 4 und T 5 geliefert. Nach dem Erwerb ließ die DEBG die Triebwagen für den Einsatz auf der Jagstalbahn von 785 mm auf 750 mm im betriebseigenen Ausbesserungswerk (AW) in Bodenwerder-Linse in Niedersachsen umspuren.

Im Jagsttal wurden die Fahrzeuge unter den Betriebsnummern VT 300 (vormals RSE T 5), VT 301 (vorm. RSE T 2) und VT 302 (vorm. RSE T 4) eingereiht. Bei den Triebwagen VT 300 und VT 301 wurden große Schiebetüren eingebaut und die Sitze ausgebaut, um sie zur Be-

förderung von Stückgut einsetzen zu können. Der Triebwagen VT 302 behielt seine Sitzbänke im Jagsttal. Am 11. Mai 1959 absolvierte der VT 300 als erster seine Abnahme-Probefahrt nach Hauptuntersuchung von Möckmühl nach Dörzbach. VT 301 folgte am 5. November 1959, während der Nachzügler, VT 302, am 14. September 1961 seine erste Fahrt im Jagsttal absolvierte.

Die drei Triebwagen waren die ersten Dieselfahrzeuge im Jagsttal, konnten aber nicht allumfassend den Einsatz von Dampflokomotiven im Güterverkehr ersetzen. Mit einer Motorleistung von 130 PS ausgestattet, vermochten die vierachsigen Schlepptriebwagen auf Grund von nur zwei angetriebenen Achsen nicht genügend Reibungsgewicht für den teils schweren Güterverkehr aufbringen. Vor allem lange aufgeschemelte Güterzüge, wie sie während der Zuckerrübenkampagne im Herbst an der Tagesordnung waren, konnten nicht von den Triebwagen bewältigt werden.

Die Stückgutverladung über die Schiebetüren der Triebwagen war beim Personal nicht sehr beliebt, so dass weiterhin zwei- und vierachsige Güterwagen für den Stückgutverkehr den Triebwagen beigelegt wurden. Eigentlich waren hierfür die parallel zu den ersten beiden Triebwagen erworbenen Triebwagenbeiwagen von der RSE mit den Betriebsnummer TA 4 und TA 5 vorgesehen. Ab März 1960 sollten sie als VB 400 und VB 401 den Stückguttransport im Jagsttal unterstützen, wurden aber ab 1963 mit dem Wiedereinbau der Sitzbänke für den spärlich aufkommenden Sonderverkehr mit Personenbeförderung vorgehalten. Beide Fahrzeuge entstanden 1938 als Triebwagenanhänger in der RSE-Hauptwerkstatt in Hennef.

Unterschiedlich lange währten die Einsatzzeiten dieser einstmaligen RSE-Fahrzeuge. So wurde der Triebwagen VT 302 nach einem Unfall mit einem Lkw am 25. August 1965 abgestellt und nach Aus-



bau verwertbarer Komponenten im April 1967 verschrottet. Radsätze des Fahrzeuges lagern noch heute in Dörzbach. Der VT 301 wurde im Dezember 1970 zum Triebwagenbeiwagen VB 403 umgebaut und wieder mit Sitzen ausgestattet. 2016 wurde er an das Museum der Rhein-Sieg Eisenbahn in Asbach im Westerwald abgegeben. Gegenwärtig wird dort die Aufarbeitung vorbereitet. Er soll dort, in den RSE-Zustand zurückversetzt, die Zeit der Triebwagen für den Personenverkehr repräsentieren. So ist im Jagsttal nur der Triebwagen VT 300 als solcher erhalten geblieben. Seit 1966 wieder mit Sitzen ausgestattet, ist er momentan in Bieringen

konserviert im dortigen Lokschuppen abgestellt. Hiervor stehen die beiden Triebwagenanhänger VB 400 und VB 401.

Mit dem Einsatz der Schlepptriebwagen und den Beiwagen lief die Verdieselung der Jagsttalbahn in den 1960er-Jahre verhalten an und stimmte weder Personal noch Betriebsleitung zufrieden. Neue Fahrzeuge und neue Transportleistungen ab 1965 sollten die Situation im Jagsttal weiter verändern.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner



- ▲ Am 25. Juli 1961, knapp zwei Jahre nach Anlieferung, wartet der VT 302 in Dörzbach auf seinen nächsten Einsatz. Hinter dem Triebwagen abgestellt steht der aus der Eröffnungszeit der Jagsttalbahn stammende zweiachsige Personenwagen Bi Nr. 67. (Foto: Ronald Copson, Slg. Hans-Joachim Knupfer)
- ◀ Am 24. Oktober 1965 werden für die letzte Fahrt eines Dampfzugs durch das Jagsttal die Triebwagenbeiwagen VB 400 und VB 401 zur Personbeförderung mangels anderer Personenwagen in Möckmühl bereitgestellt. (Foto: 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