

# INFO



Ausgabe 3/24



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 €
Tasse mit Dampflok 24 <sup>2</sup> „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 €
Jagsttalbahn-Krawattennadel	24,50 €
Kalender 2025, 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: Bernhard Hümmelchen  
Titelbild: Zum 40-jährigem Vereinsjubiläum wurde der Museumszug geschmückt. / Tobias Hümmelchen

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. 3-2024  
September 2024  
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

**L**iebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

Bei unseren bisherigen Fahrtagen in dieser Saison durften wir uns über neue Besucherrekorde freuen. Nicht nur das Wetter war uns wohlgesonnen, auch die neue Strecke hatte sicherlich eine entsprechende Sogwirkung. Besonders viel Publikum erhielten wir durch die Modellbahnausstellung beim Juli-Fahrtag, der uns im Vergleich zum Vorjahr eine dreifache Besucherzahl bescherte. Darüber hinaus hatten wir schon einige Sonderfahrttage zu bestreiten. Besonders die Kinder- und Jugendarbeit liegt uns dabei am Herzen.

Der Festakt zum 40-jährigen Jubiläum war ein voller Erfolg. Viele geladene Gäste aus Politik und Gesellschaft zeigten uns durch ihren Besuch und mehrere Ansprachen ihre Wertschätzung.

Unsere Fortschritte bei den Projekten an den Arbeitstagen können sich sehen lassen. Die Renovierungsarbeiten im Stationsgebäude schreiten zügig voran. Der Wartesaal ist fast fertig und der Küchenboden kann demnächst in Angriff genommen werden.

Der Lattenschuppen wird auf neue Fundamente gestellt. Die Aufarbeitung von Wagen 114 ist in vollem Gange und die Hauptuntersuchung am Stoppelhopser kann beginnen.



Die nächsten Ziele haben wir bereits fest im Blick: Die Planung für den Bau des Bahnübergangs Marie-Curie-Straße liegt vor.

Am 19. August wurde der Rechtsstreit mit Krautheim offiziell mit einem Vergleich beigelegt. Der erarbeitete Pachtvertrag als zentraler Bestandteil sichert die Jagsttalbahn bis zum Bahnhof Krautheim.

Insgesamt können wir mit den Entwicklungen sehr zufrieden sein.

An dieser Stelle möchte ich mich im Namen des Vereins bei allen Mitgliedern und Unterstützern für Ihr Treue bedanken, ohne die diese Erfolge nicht zu erreichen wären.

Volker Elgner

## Veranstaltungen und Termine

Unsere aktuellen Termine können Sie immer auch unter [www.jagsttalbahn.de/termine](http://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 für das Jahr 2025 geplant:

- 10. und 11. Mai zur Jagsttalwiesenwanderung
- 8. und 9. Juni zu Pfingsten
- 13. Juli
- 10. August
- 14. September zum Tag des offenen Denkmals

Jeweils 11 bis 17 Uhr. Fahrten finden zur vollen und halben Stunde statt.

### 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](mailto: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](mailto:post@jagsttalbahn.de)



## Kühlwasserpumpe 22-02

Während den Fahrtagen an der Jagsttalwiesenwanderung wurde entdeckt, dass am Kühlkreislauf der Diesellok 22-02 Kühlwasser austritt. Eine genauere Untersuchung ergab, dass die Kühlwasserpumpe undicht geworden war. Es war auch klar, dass eine Reparatur der in der Lokomotive eingebauten Pumpe zwischen unseren Fahrtagen und Sonderfahrten kaum zu realisieren wäre.

Vor ein paar Jahren bekamen wir einen baugleichen Motor (MAN D 2146 HM) geschenkt. So wurde an diesem die Kühlwasserpumpe abgebaut. Eine erste Befundung ergab leider, dass auch an dieser die Dichtungen nicht mehr in guten Zustand waren. So wurde beschlossen, an dieser Pumpe

## Sanierung Lattenschuppen

Aufgrund der nicht vorhandenen Dachrinnen und der Weiden, die sich zwischen der Busgarage und dem Lattenschuppen angesiedelt hatten, sind leider kräftige Schäden am Gebäude zu verzeichnen. Der auf dem Fundament liegende Balken ist durch das Spritzwasser sehr in Mitleidenschaft gezogen. Deshalb haben wir begonnen, die Wände frei zu räumen und außen die Fundamente freizulegen, was insbesondere auf der Südseite wegen der hohen Geländekante, den Resten einer Trockenmauer

Lager und Dichtungen zu erneuern, um sie als Ersatzpumpe auf Lager zu haben. Eine Anfrage bei einem MAN-Händler ergab, dass noch alle benötigten Teile lieferbar sind. So konnte mit Hilfe dieser Ersatzteile die Kühlwasserpumpe aufgearbeitet werden.

Etwa zwei Wochen später wurde aus der leichten Undichtigkeit ein kleiner Springbrunnen. Dank des bereits aufgearbeiteten Ersatzes konnte der Austausch an nur einem Samstag vorgenommen werden. So konnten alle Fahrtage und Sonderfahrten wie geplant stattfinden. Die schadhafte Pumpe soll ebenfalls aufgearbeitet werden, um auch für die Zukunft Ersatz zu haben.

Simon Geist

und den vielen Wurzeln sehr mühsam war. An der Nordseite links der Eingangstüre haben wir mit Winden die Wand angehoben, um den unteren Balken auswechseln zu können. Dabei ist allerdings das Streifenfundament, das aus Schotterbeton besteht, zerbröselte. Der Balken ist inzwischen ausgewechselt. Im nächsten Schritt müssen wir die Mauer wieder betonieren. Der Lattenschuppen soll uns in Zukunft mehr Platz bieten. Dafür soll ein Hochregal sowie ein Zwischenboden für leichtere Teile eingebaut werden.

Frieder Strohm

◀ Links die ausgebaute und rechts die aufgearbeitete Kühlwasserpumpe. / Stefan Haag

## Fahrtage im Juli und August

Bei sommerlichem Wetter fanden im Juli und August unsere Fahrtage statt. Dabei pendelte der Museumszug alle halbe Stunde zwischen dem Bahnhof Dörzbach und dem aktuellen Streckenende.

Die Fahrgäste erfreuten sich an der nun einen Kilometer langen Fahrt und ließen sich im Sommerwagen M-D 113 den Fahrtwind um die Ohren wehen. Vor dem Lokschuppen konnte unsere Fahrzeugsammlung der Kreisbahn Osterode – Kreienzen mit dem Triebwagen VT 303, dem Stoppelhopser 22-03 und dem gedeckten Güterwagen Nr. 42 bewundert werden.

Wegen der sehr großen Besucherzahl am 14. Juli war das Essen am Ende des Bahnhofstages kurz vor

Schluss ausverkauft. Auch am 11. August war trotz des sehr heißen Wetters unser Zug immer gut besetzt, sodass sich doch viele an der Fahrt mit dem Museumszug erfreuen konnten.

Zwischen den regulären Fahrtagen besuchten uns die Bischoff von Lipp Schule aus Mulfingen an den Projekttagen vor den Sommerferien, der Dörzbacher Kindergarten, eine Zeltlagergruppe sowie ca. 20 Kinder im Rahmen der Ferienprogramme aus Dörzbach und Jagsthausen. Dies stellt einen wichtigen Teil unserer Jugendarbeit dar, weswegen wir bemüht sind, diese Veranstaltungen auch in Zukunft fortzuführen.

Gabriel Oppolzer



## Modellbahnausstellung zum Bahnhofstag am 14. Juli

Direkt neben dem Bahnhof stellte während des Bahnhofstages im ehemaligen Verkaufsraum der BAG der Freundeskreis Europäischer Modellbahner, kurz FREMO, eine modulare Modelleisenbahn im Maßstab 1:87 aus. Vorbild war

die große Jagsttalbahn. Vom Bahnhof Möckmühl aus fuhren die nach Fahrplan fahrenden Modellzüge auf der Spurweite HOe (9 mm) die Bahnhöfe Widdern, Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Bieringen, Westernhausen, Marlach, Krautheim, Klepsau und schließlich Dörzbach an. Jeder Bahnhof besteht aus transportablen Mo-

dulkästen, welche genormt mit anderen Modulen wie Bahnhöfen oder Streckenteilen verbunden werden können. Während der Öffnungszeit von 11 bis 17 Uhr waren ständig begeisterte Zuschauer anzutreffen. Viel Bewunderung fand die Rollselmelgrube im Bahnhof Möckmühl. Dort wurden die normalspurigen Güterwagen auf die schmalspurigen Rollselmel aufgebockt. Durch die detaillierte Nachbildung bestimmter Streckenabschnitte wie der Ortsdurchfahrt in Berlichingen, bei der die Bahn direkt vor der Ortskirche vorbeifährt, erinnerte sich mancher an das ein oder andere Erlebnis beim damaligen Museumsbetrieb - so musste damals der Pfarrer seine Predigt unterbrechen sobald ein Zug vorbeifuhr. Auch der Bahnhof Dörzbach war immer gut umlagert, konnten doch hier die Veränderungen seit der damaligen Zeit studiert werden. Mit vielen Eigenbaufahrzeugen aus dem 3D-Druck-Bereich konnte der komplette Fahrzeugbestand um das Jahr 1968 präsentiert

werden. So fuhr das Jagsttal-Krokodil vor einem Zuckerrübenzug und die Dampflok Nr. 152 mit damals noch typischem Stückgutzug. Der Dieseltriebwagen VT 303 brachte die Schüler von Dörzbach zur Schule in Bieringen. Viele Besucher kannten dies noch von früher, sind sie doch selbst so jeden Tag zur Schule gefahren.

Viel Freude bereitete den Ausstellern auch die positive Rückmeldung der Besucher zur Anlage sowie die technischen Fragen zur Ausgestaltung von Modulen oder dem Fahrzeugbau. Andere waren beeindruckt von der ca. 100 Meter langen Anlage, denn viele Modellbahner fahren auf ihren Anlagen daheim nur auf einem kleinen Rundkreis.

Wer sich zu diesem Modellbahnbetrieb weiter informieren möchte, der kann sich auf der Internetseite [www.jagsttalbahn-moelle.de](http://www.jagsttalbahn-moelle.de) oder [www.fremo-net.eu](http://www.fremo-net.eu) neue Erkenntnisse sammeln.

Gabriel Oppolzer

◀ Der Zug auf dem neuen Streckenabschnitt. / Bernhard Hümmlchen

▼ Ein Güterzug mit Lok 24<sup>2</sup> „Kunigunde“ unterwegs. / Gabriel Oppolzer



## Wo sind unsere Grenzen?

Wie bei jeder Baumaßnahme muss auch für den Wiederaufbau der Jagsttalbahn zuallererst ermittelt werden, wo die Grenzpunkte des Bahngeländes in der Landschaft sitzen um den genauen Flurstückverlauf der Bahntrasse darstellen zu können.

Die Grenzsteine entlang der Jagsttalbahn haben verschiedenen Lagegenauigkeiten. In Teilen stammen die Grenzsteine noch aus der Zeit der Württembergischen Landesvermessung, die zwischen 1818 und 1840 erfolgte. Damals hatten die Messmethoden (Messungslinie) noch nicht die heutigen Qualitäten. Um die Grenzsteine aber im digitalen Liegenschaftskataster zu speichern, wurden diese mit den entsprechenden Ungenauigkeiten rechnerisch in das aktuelle Koordinatensystem übernommen (graphische Koordinaten). So alte Grenzsteine findet man heute noch vor allem in Gebieten, die sich seitdem nicht verändert haben, wie z.B. in nicht oder nicht mehr landwirtschaftlich genutzten Bereichen. In Ortsettern oder in landwirtschaftlich intensiv genutzten Gebieten sind die Grenzsteine mit genaueren Koordinaten versehen, da entweder eine Baulandumlegung oder eine Flurneuordnung in den letzten Jahrzehnten erfolgt ist.

Bei der Suche nach den Grenzsteinen können verschiedene Verfahren eingesetzt werden.

Die einfachste Methode ist die Messung über Spannmaße indem aus den jeweiligen Punktkoordinaten der Grenzsteine oder anderer mit Koordinaten versehenen Punkten die Entfernung dazwischen errechnet wird. Diese Methode kennen wir aus der Mathematik: Zwischen zwei bekannten und dem zu suchenden Punkt wird die Entfernung (Radius) gemessen und in dem Punkt, indem sich beide Kreise schneiden, da muss sich der zu suchende Grenzstein befinden. Andere Methoden zum Auffinden von Grenzsteinen sind die Messung von Strecke und Richtung mittels Tachymeter oder die Suche mit GPS. Wir haben an einem Samstag Ende März 2024 die Suche mittels GPS begonnen. Allerdings wurden die GPS Signale durch sehr viel Saharastaub in der Atmosphäre verfälscht. Die Folge war, dass unser GPS-Standpunkt in der Karte des Feldrechners „umher hüpfte“, so dass eine Suche von Grenzsteinen nicht erfolgversprechend war. Also haben wir die Suchmethode hin zu den Spannmaßen gewechselt. Da Grenzsteine über die vielen Jahre mit Erde überhäuft und überwachsen sind, muss ein Loch gegraben werden um die Grenzsteine zu finden. Oft ist die Suche erfolglos gewesen. Grenzsteine haben wir vor allem in Bereichen, die nicht mit dem Pflug bearbeitet werden, gefunden.

Dirk Dederer



▲ Die neue Bodenkonstruktion im Überblick. / Ron Scherhauser

## Sanierung Stationsgebäude

Seit Erscheinen des letzten INFOs hat sich einiges getan. Im Wartesaal wurden als Unterkonstruktion für den Holzboden Balken auf Ziegelsteinen verlegt und ausgerichtet. Die Ziegelsteine liegen in einem Mörtelbett auf der kapillarbrechenden Schicht Gleisschotter, sodass etwaige Feuchtigkeit nicht dauerhaft ansteht und trocknen kann. Der neue Dielenboden aus 30 mm starken Nut- und Federbrettern aus Douglasienholz ist eingebaut, geschliffen und geölt. Die neu mit historisch korrektem Kalkputz versehenen Wände sind wieder in der selben Farbe wie zuvor inklusive der charakteristischen Zierlinie gestrichen - an dieser Stelle vielen Dank an Roland Schmeißer vom Bauhof Dörzbach, der als gelernter Maler wieder mal sein Können unter Beweis gestellt hat.

Die Fußbodenleisten sind angebracht und die Türfüllung zur Durchreiche zur Küche ist montiert. In der heutigen Küche befand

sich früher ein Büro, weshalb es zunächst keinen Durchgang zum Wartesaal gab. Später richtete die SWEG in einem Teil des Wartesaals ein Archiv ein und baute dafür eine Tür direkt zum Büro ein, die nun nur noch als Durchreiche genutzt wird. Nach der Montage der Zierleisten auf den Fußleisten, dem Streichen der Türrahmen und der Ausstattung mit passendem Mobiliar kann der Wartesaal wieder seiner Bestimmung zugeführt werden. Dann werden wir uns mit der gleichen Sorgfalt der Küche widmen.

Auch sonst wurde am Stationsgebäude gearbeitet. Im Güterschuppen schreiten die Arbeiten an der Elektroinstallation voran. Im Außenbereich werden wir noch vor dem Winter zwei neue Bodenabläufe setzen und die Dachrinne abdichten. Die Dachrinne samt Fallrohr am Güterschuppen ist bereits erneuert.

Volker Elgner

## Gleisbau

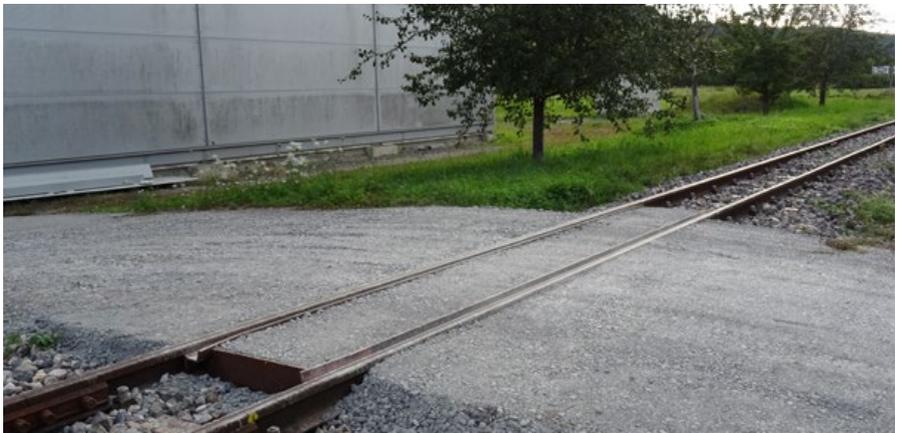
Nach der Inbetriebnahme des Streckenabschnitts von der Max-Planck-Straße bis zur Marie-Curie-Straße wurde im August der Privatwegübergang der Firma Arnold fertiggestellt. Diese war bisher mit ins Gleis gelegten Holzschwellen provisorisch befahrbar gemacht, was für den sporadischen Werksverkehr genügte. Anfang August haben wir Rillenbeischiene und Abschlusswinkel montiert und zuvor den Bahnübergang mit der Ramme noch etwas in der seitlichen Lage korrigiert. Anschließend verfüllte die Fa. Leonhard Weiss im Auftrag der Fa. Arnold den Raum zwischen den Schienen mit KFT-Material und passte den Weg aufgrund der nach dem Stopfen höheren Lage des Gleises an die neuen Verhältnisse an.

Unsere bisher einzige Kilometer-tafel am Kilometer 38,5 haben wir im Juli abgeschliffen, neu gestrichen und beschriftet. In strahlendem Weiß markiert sie nicht nur ihre Position, sondern weist auch beim Blick von der Straße gut sichtbar auf die Jagsttalbahn hin.



Nach Ende der Fahrsaison im September werden noch einige Restarbeiten am Streckengleis durchzuführen sein, damit dieses vollends fertiggestellt werden kann. Dazu gehört ein Stopfgang, das finale Richten der Seitenlage mit der Ramme sowie das Anlegen eines Bahngrabens bzw. Anpassen des umliegenden Geländes.

Ron Scherhauser



## 40-jähriges Vereinsjubiläum

Am Samstag, 8. Juni, fand im Anschluss an die jährliche Mitgliederversammlung, bei der der Vorstand in seinem Amt für weitere drei Jahre bestätigt wurde, der Festakt zum 40-jährigen Vereinsjubiläum statt. Nach einer Fahrt auf dem neu eröffneten Streckenabschnitt bis zum Dörzbacher Penny-Markt folgten die Gastreden. Der Landrat des Hohenlohekreises, Ian Schölzel, der Aufsichtsratsvorsitzende der Jagstalbahn AG, Arnulf von Eyb (MdL) und Dr. Jochen Brandau vom Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen (VDMT), überbrachten in ihren Ansprachen Grüße und Glückwünsche und betonten die historische, touristische und wirtschaftliche Bedeutung der Nebenbahnen im Allgemeinen und der Jagstalbahn im Besonderen. Als Vertreter der Gemeinde Dörzbach überbrachte der stellver-

tretende Bürgermeister Gerhard Kohlmann die Nachricht von der Zuerkennung der höchstmöglichen Summe der Bürgerstiftung für ehrenamtliches Engagement in Höhe von 600 €. Die circa 200 geladenen Gäste, die Teilnahme öffentlicher Vertreter, die zahlreichen an diesem Abend eingeworbenen Spenden sowie die Bestätigung in persönlichen Gesprächen spiegeln die Unterstützung und das Vertrauen der Vereinsfreunde und der örtlichen Bevölkerung wider. Nach dem Fassanstich am Bahnsteig durch Volker Elgner und Klaus Wunderlich der Herbsthäuser Brauerei wurde zur symbolischen Einweihung des neuen Streckenabschnitts ein Band durchgeschnitten. Danach wurde das umfangreiche Buffet eröffnet und mehrere Fahrten mit dem Museumszug unternommen, die bis in die Nacht andauerten.

- ▶ Die frisch gestrichene Kilometertafel. / Dirk Dederer
- ◀ Der Privatüberweg ist fertig gestellt. / Ron Scherhauser
- ▼ Gäste der Jubiläumsfeier im dekorierten Lokschuppen. / Stefan Haag



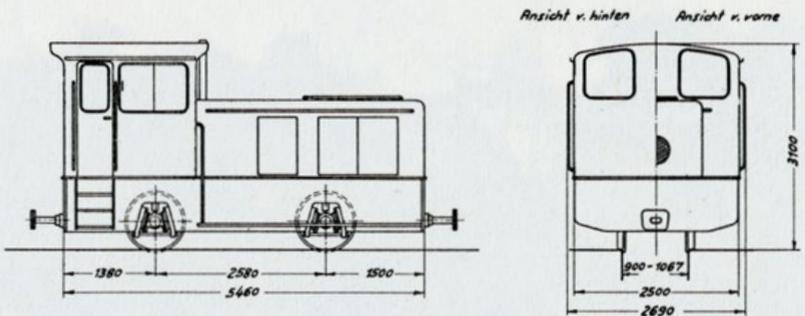
## Der Betrieb in der Mitte des 20. Jahrhunderts

Fast 64 Jahre sollte es dauern, bis auf der Jagsttalbahn eigens für den dortigen Einsatz konzipierte Neubaufahrzeuge den Traktionswandel voranbringen sollten. Die räumliche Nähe zu einem der damals marktführenden Lokomotivhersteller für Nebenbahn- und Rangierdiesellokomotiven spielte dabei sicherlich auch eine Rolle. Neue Fahrzeuge und neue Transportleistungen ab 1965 sollten die Situation im Jagsttal weiter verändern.

Vorausgegangen war aber die Ankündigung der Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft (DEBG) trotz einiger Modernisierungsmaßnahmen die zehn in Baden-Württemberg betriebenen Lokalbahnen sukzessiv stilllegen zu wollen. Daraufhin wurde am 10. Dezember 1962 in Ettlingen bei Karlsruhe die Südwestdeutsche Eisen-

bahn-Gesellschaft mbH (SWEG) vom Land Baden-Württemberg als Auffanggesellschaft für diese süd-deutschen Strecken gegründet. Nachdem die DEBG ihre in Baden-Württemberg betriebenen Bahnstrecken an die neue Gesellschaft veräußert hatte, nahm diese am 1. Mai 1963 den vollen Geschäftsbetrieb auf. Am 1. Oktober 1971 wurde die ebenfalls in Landeseigentum befindliche Mittelbadische Eisenbahnen (MEG) mit der SWEG vereinigt und diese danach in die Südwestdeutsche Eisenbahnen Aktiengesellschaft mit Hauptsitz in Lahr im Ortenaukreis am Rande des Schwarzwalds umgewandelt.

Schon bald nach Übernahme der Jagsttalbahn von der DEBG durch die SWEG wurden weitere Anstrengungen unternommen auch den herbstlichen Zuckerrübenverkehr von Dampf- auf Dieseltraktion umzustellen. So forderte man am 21. September 1964 die Firma Gemein-



Änderungen vorbehalten

**Dieselhydraulische Lokomotive V12-16**

gezeichnet geprüft	Datum 15. 11. 63	Name <i>FRK</i>	Gmeinder & Co G.m.b.H. Mosbach / Baden	PL 20 231
-----------------------	---------------------	--------------------	--	-----------

der & Co. in Mosbach (Baden) dazu auf, Angebote für zwei Dieselloks mit Vielfachsteuerung abzugeben. Beide Lokomotiven sollten 250 PS Leistung auf drei Achsen übertragen. Drei Tage später gingen Angebote für drei verschiedene Typen aus dem Gmeinder-Lokomotivbauprogramm ein.

Das erste Angebot beinhaltete die Gmeinder-Loktype V 12-16, eine 180 PS starke, zweiachsige dieselhydraulische Lok mit einem Gewicht von 20 Tonnen (t). Demgegenüber standen die Angebote einer zweiachsigen dieselhydraulischen Lok mit 240 PS sowie 22 t und einer dreiachsigen dieselhydraulischen Lok mit 39 t Eigengewicht bei 350 PS Leistung. Ein MAN-Dieselmotor und ein Voith-Getriebe bildeten die Antriebseinheiten der Lokomotivangebote.

Am 24. November 1964 reichte die Firma Gmeinder das Angebot der zwei Monate zuvor an die Schmalspurbahnen der Deutschen Bundesbahn (DB) mit 750-mm-Spurweite in Baden-Württemberg ausgelieferten Dieselloks V 51 901 bis V 51 903 nach. Hierbei handelte es sich um vierachsige Drehgestelldieselloks mit 39 t Gewicht sowie zwei Motoren mit je 270 PS Leistung. Diese Lokbaureihe, die zeitgleich auch als DB-Baureihe V 52 für die Meterspurstrecke Mosbach-Mudau gebaut wurde, war eine Weiterentwicklung der von der Maschinenbau Kiel (MaK)

stammenden Diesellok MaK 400 BB, die unter Lizenz bei Gmeinder in Baden-Württemberg gefertigt wurde. Auf der 63 Kilometer südlich des Jagsttals gelegenen Bottwartalbahn hätte die SWEG die Leistungsfähigkeit der V 51 903 im werktäglichen schweren Güterzugverkehr mit Rollschemeln erleben können.

Entscheidungsfreudig schien man beim Auftraggeber, bei der SWEG, Ende 1964 noch nicht gewesen zu sein. Zumindest gingen noch am 21. Januar 1965 von einem weiteren Lokomotivbauer, der Firma Orenstein und Koppel (O&K), zwei Angebote ein. In deren Werksteil in Dortmund hätten für die Jagstalbahn zweiachsige Loks mit je 172 PS oder dreiachsige Loks mit je einem 240 PS starken Deutz-Dieselmotor gefertigt werden können. Die dreiachsige Loktype zog seit 1965 auf der meterspurigen Brohltalbahn in Rheinland-Pfalz als D 1 bis D 3 auf der steigungsreichen Strecke die Phonolithzüge aus der Eifel zum Rhein. Bis heute sind zwei der Lokomotiven dort im Einsatz.

Im Februar 1965 fiel dann bei der SWEG die Entscheidung zu Gunsten eines Auftrags für die Firma Gmeinder in Mosbach. Nach Klärung technischer Einzelheiten bestellte man am 2. April 1965 zwei Diesellokomotiven vom Typ V 12-16, die im Oktober desselben Jahres angeliefert werden sollten. So verließ am 26. Oktober 1965 mit

◀ Zeichnung der von der Lokomotivfabrik Gmeinder angebotenen Lokomotivtype V 12-16. / Firma Gmeinder, Slg. Jagsttalbahnfreunde e.V.

- ▼ Am 26. Oktober 1965 wurde die neue Diesellok 22-01 mit dem werkeigenen Gespann der Firma Gmeinder mit einer Kälble-Zugmaschine von Mosbach ins Jagsttal überführt. / Firma Gmeinder, Slg. Jagsttalbahnfreunde e.V.



dem werkseigenen Schwertransportgespann auf dem Straßenweg die Diesellok 22.01 mit der Fabriknummer 5413 die Werkshallen in Mosbach ins 25 Kilometer entfernte Möckmühl. Neun Tage später folgte auf dem gleichen Weg die Diesellok 22.02 mit der Fabriknummer 5414. Die Probefahrt beider Lokomotiven ging am 5. November 1965 von Dörzbach nach Westernhausen und zurück. Erste Güterzugbespannungen wurden ab dem Folgetag von den beiden Neubaufahrzeugen übernommen. Das Innenministerium von Baden-Württemberg erteilte knapp neun Monate nach Bestellung der Dieselloks durch die SWEG bei Gmeinder am 14. Januar 1966 die offizielle Betriebsgenehmigung.

Der gesamte Güterverkehr im Jagsttal wurde fortan von diesen beiden Dieselloks bestritten. Bis zu sechs aufgeschemelte Normalspurgüterwagen konnte eine Lok alleine befördern. Schwere Güterzüge mit bis zu 600 t Zuggewicht waren die Obergrenze, die aber

nicht durch die Leistungsfähigkeit der Zugfahrzeuge, sondern durch die zulässige gesamte Zuglänge erreicht worden war.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt mit 35 Kilometer in der Stunde (km/h) knapp über der zulässigen Streckengeschwindigkeit von 30 km/h. Durch die pneumatische Vielfachsteuerung war es möglich, die zusammengekuppelten Lokomotiven von einem Führerstand aus zu bedienen. Die Lokomotiven waren für den schweren Güterzeugeinsatz immer Führerhaus an Führerhaus gekuppelt, da so in beide Richtungen die führende Lokomotive und damit der Lokführer vorwärtsfahren konnte. Die Belegung der Steuerluftschläuche war ursprünglich so, dass beide Lokomotiven gleich ausgerichtet sein sollten. Bei Lok 22.02 wurde die Belegung in der Dörzbacher Werkstatt daher geändert.

So zeigte das Führerhaus der 22.01 in Richtung Möckmühl, während die 22.02 ihr Führerhaus bis heute nach Dörzbach ausgerichtet hat.

Neben den seitlichen Einstiegstüren sind die Fahrzeuge selbst als 22-01 und 22-02 beschriftet worden.

Von den Bahnbediensteten, den Anwohnern sowie den Eisenbahn-enthusiasten wurde die Doppel-lokbespannung liebevoll auch „Jagsttal-Krokodil“ genannt. Wegen dieses Kosenamens bemühte man sich um originale „Caimano“-Embleme von der elektrischen, sechsachsigen Doppellok E.656 der staatlichen Eisenbahngesellschaft Italiens, die dort diesen Spitznamen trägt. Seit 4. Mai 1983 zieren zwei von den Ferrovie dello Stato Italiane (FS), den Italienischen Staatseisenbahnen, offiziell zur Verfügung gestellte „Caimanos“ die jeweils linke Seite der 22-01 und 22-02. Die Firma Gmeinder produzierte zwischen 1965 und 1968

neben den beiden Jagsttalbahn-Diesellokomotiven weitere sechs Fahrzeuge von der Loktype V 12-16.

Seit dem 7. Juli 2006 ist die Diesellok 22-01 an die Öchsle-Bahn Betriebsgesellschaft gGmbH in Warthausen für die Öchsle-Museumschmalspurbahn Warthausen-Ochsenhausen vermietet. Dort versieht sie seitdem als V 22-01 den Bau- und Sonderzugdienst und wird für alle Rangieraufgaben, vorwiegend in Warthausen, herangezogen. Die Diesellok 22-02 dagegen hat die Gleise ihrer angestammten Strecke seither nicht verlassen. Auch sie übernimmt als bisher einziges hauptuntersuchtes Triebfahrzeug in Dörzbach alle Leistungen auf der Jagsttalbahn.

(wird fortgesetzt)  
Wolfram Berner



▲ Während der Zuckerrübensaison verteilt das „Jagsttal-Krokodil“ am 18. November 1978 leere aufgeschemelte offene Güterwagen im Jagsttal zur Beladung an einzelne Stationen, hier bei Olnhäuser / Gerald Gunzenhäuser

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 06/24) 45 Euro für Einzelmitglieder, 125 Euro für juristische Personen, 8 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](http://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