



# INFO



Ausgabe 1/25



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 Dampflokomotive 24 <sup>2</sup> „Kunigunde“	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](mailto: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.

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

Bild oben & rechts: Thomas Lang  
 Titelbild: Der Warteraum erstrahlt nach abgeschlossener Sanierung in neuem Glanz. / Stefan Haag

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe  
 BIC: GENODES1VHL  
 IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08  
 Ausgabe: Nr. 1-2025  
 Februar 2025  
 Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

## Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

In den letzten Monaten des Jahres 2024 sind unsere Projekte bei jedem Arbeitseinsatz vorangetrieben worden, wie auch aus den folgenden Seiten dieses INFO-Heftes hervorgeht. Wöchentlich berichten wir über unsere Webseite und unseren Newsletter über die Fortschritte. Die zahlreichen positiven Rückmeldungen bestärken uns in unserem Tatendrang. Auch haben wir eine ungebrochene Spendenbereitschaft feststellen dürfen. So sind wir in der Lage, dringend benötigtes Werkzeug und Material zu kaufen, damit uns die Arbeit nicht ausgeht. Wie üblich werden manche der fast ausschließlich im Freien stattfindenden Arbeiten im Winter durch das Wetter verzögert, doch hielten sich die Einschränkungen bisher in Grenzen.



Im Januar 2025 wurde die Strecke zwischen der Laibacher Straße und dem Bahnhof Klepsau frei geschnitten. Da während des nun endlich außergerichtlich beigelegten Streits mit der Stadt Krautheim (zu der Klepsau gehört, siehe Seite 11) nicht gemäht werden konnte, waren hier schon wieder dicke Sträucher und Bäume gewachsen. In der Werkstatt ist nun die Diesellokomotive 22-03 unsere Hauptbeschäftigung, aber auch die Baustellen an verschiedenen Gebäuden gehen weiter.

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.

### Faszination Modellbahn

Vom 7. bis zum 9. März findet auf dem Messegelände am Mannheimer Maimarkt die Messe "Faszination Modellbahn" statt. Wir sind mit einem Infostand und unserem Lädle mit Souvenirs und Büchern vertreten. Weitere Informationen finden Sie unter [www.faszination-modellbahn.com](http://www.faszination-modellbahn.com).

### Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am 7. Juni im Bahnhof Dörzbach statt. Unsere Mitglieder erhalten die 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 Eisenbahnxperte 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.

### Bauwoche

Vom 7. bis zum 12. April (KW 15) findet eine Bauwoche statt. Mithelfer sind (auch für einzelne Tage) herzlich willkommen. Bitte melden Sie sich vorher an.

### Diesellok 22-02

Leider kam es am letzten Fahrtag der Saison 2024 zu einem neuen Schaden an der Kühlwasserpumpe der Lok 22-02. Bereits nach dem Bahnhofstag im Juli hatten wir die Kühlwasserpumpe getauscht – die Dichtungen der originalen Kühlwasserpumpe waren defekt, vermutlich wurden in Folge die Lager der Pumpe durch das austretende Kühlwasser zerstört.

Die Teile der damals eingebauten Ersatzpumpe waren allerdings ebenfalls schon zu sehr abgenutzt, sodass sich bei dieser während des Tags des offenen Denkmals die Riemenscheibe von der Antriebswelle löste. Daraufhin musste leider der Fahrbetrieb – zum ersten Mal seit der Wiederinbetriebnahme – vorzeitig eingestellt werden.

Eine neue Kühlwasserpumpe dieses Typs ist vom Hersteller MAN leider nicht mehr lieferbar (nach über 50 Jahren war das leider fast schon zu erwarten...).

Zum Glück konnte jedoch eine passende gebrauchte Pumpe erworben werden, welche Ende Oktober eingebaut wurde.

Dabei wurden auch gleich alle Keilriemen zum Antrieb der Nebenbetriebe (Kühlwasserpumpe, Kompressoren, Lichtmaschine und Lüfter) getauscht.

Der linke Luftpresser war schon seit einiger Zeit etwas undicht, weswegen er in diesem Zuge gleich ausgebaut wurde. Dessen Dichtungen wurden ebenfalls erneuert. Nun konnte der aufgearbeitete Luftpresser eingebaut und die Lok rechtzeitig zur Herbst-Bauwoche wieder in Betrieb genommen werden.

Simon Geist / Stefan Haag

Einer der zwei Luftpresser von Lok 22-02 wird nach dem Reinigen zusammengebaut. / Stefan Haag



## Sommerwagen 114

Aktuell befindet sich unser zweiter Sommerwagen 114 in der Aufarbeitung und soll die Sitzplatzkapazitäten unseres Museumszuges ergänzen. Begonnen wurde an dem Fahrzeug mit der Instandsetzung des sehr maroden Daches. Nach dem Entfernen des alten Daches und der Aufarbeitung bzw. Neuanfertigung der Einzelteile konnte ab August mit dem Einbau des neuen Daches begonnen werden.

Los ging es mit den bereits vorbereiteten Längsbalken und den stirnseitigen Endbrettern. Die Balken wurden auf die seitlichen Stützen aus senkrechten U-Profilen aufgelegt und letztere dann senkrecht ausgerichtet. Danach konnten an den Längsbalken die dafür notwendigen Aussparungen angezeichnet werden. Danach hieß es, den Balken wieder runter zu heben und die Aussparungen auszusägen. Diese Prozedur wiederholte sich noch ein paar Mal, bis alle Aussparungen sauber passten.

Als nächstes wurden die Schwalbenschwanzverzapfungen der Dachspanten in die Längsbalken eingebracht und die Dachspanten eingepasst und verschraubt. Wie bei

einem Fahrzeug diesen Alters üblich, sind die Schwalbenschwänze natürlich alle leicht unterschiedlich und müssen einzeln angezeichnet und eingepasst werden. Der Abschlussdachspant über der Bühne musste neu angefertigt werden.

Als nächstes konnten die Nut- und Federbretter der Dacheindeckung aufgeschraubt werden. Auf diese wurde eine erste Lage Dachpappe aufgenagelt. Anschließend wurden die aus Blech angefertigten Abschlusskanten und Regenrinnen angebracht. Zum Abschluss wurde nochmals eine Lage Dachpappe aufgeschweißt.

Nach Fertigstellung des Daches wurden die Sitzbänke und Seitenwandbretter sowie weitere Anbauteile wie Griffstangen und Trittbretter des Wagens abgebaut. So konnte begonnen werden, die Profile und Längsträger des Wagens zu entrostern und zu grundieren.

Sobald es das Wetter wieder zulässt, soll die Innenseite des Daches gestrichen werden. Anschließend kann dann auch der Boden ausgebaut werden und die Instandsetzung des Fahrwerks beginnen.

Simon Geist / Stefan Haag



► Lok 22-03 zu Beginn der Hauptuntersuchung

◄ Das fertige Dach des MD114

Bilder: Stefan Haag

## Hauptuntersuchung Lok 22-03 „Stoppelhopper“

Um ein zweites Triebfahrzeug mit Hauptuntersuchung vorzuhalten, ist schon seit einiger Zeit geplant, auch unsere kleine Diesellok 22-03 einer Hauptuntersuchung zuzuführen.

Die Lok vom Typ L 10 B wurde 1953 von der Firma Jung für die Werksbahn der Farbwerke Höchst (bei Frankfurt) gebaut. Bereits 1961 wurde die Lok durch die Kreisbahn Osterode-Kreiensen übernommen und für den Einsatz auf einer „richtigen“ Eisenbahn bei Henschel in Kassel angepasst: Die hochgesetzten Regelspurpuffer zum Verschieben von aufgebockten Normalspurwagen und neue Schmalspur-Zug- und Stoßeinrichtungen wurden montiert, der Explosionsschutz ausgebaut und eine neue Druckluft-Bremsanlage eingebaut. 1970 ging die Lok zur Jagsttalbahn.

Der Stoppelhopper kam auf der Jagsttalbahn im Wesentlichen als Rangierlokomotive im Bahnhof Dörzbach zum Einsatz.

Anfang 2025 ging es nun endlich mit der Aufarbeitung los. Die Betriebsstoffe wurden abgelassen und die Treibstangen abgenommen, um die Lok ausachsieren zu können. Die aufzuarbeitenden Komponenten der Druckluftanlage wurden ausgebaut. Dabei zeigte sich, dass man wohl schon beim Umbau der Bremsanlage bei Henschel Probleme hatte, die zusätzlichen Komponenten in der Lok unterzubringen. Viele Rohrverbindungen und Ventile waren so platziert, dass sie nur mit größerem Aufwand ausgebaut werden konnten. Außerdem wurde der vordere Teil des Vorbaus abgenommen, um den Kühler ausbauen zu können, der eine Undichtigkeit aufweist.

Stefan Haag



**Bahnhofsgebäude - Erdgeschoss**

Der neu renovierte Wartesaal wurde wieder mit Tischen und Stühlen möbliert. Momentan werden die ursprünglich dort verwendeten historischen Bänke restauriert, damit sie dort wieder ihrer Bestimmung zugeführt werden können. Diese fanden sich beim Aufräumen im Lattenschuppen und konnten durch Aussparungen für die Fußleisten eindeutig dem Wartesaal zugeordnet werden. Im Vergleich zu einzelnen Stühlen ist das Sitzen zwischen Tisch und Wand nun deutlich praktischer.

Der Küchenboden ist inzwischen auch fertiggestellt und der Einbau der Küchenmöbel hat begonnen.

Und auch im Flur wird es noch eine Veränderung geben. Nachdem die

bisherige Vitrine entsorgt wurde, haben wir die originale Anschlagtafel wieder aufgehängt. Die zweite, kleinere Tafel ist leider nicht mehr auffindbar, soll aber nachgebaut und als Halter für INFO-Hefte, Fahrpläne und andere Drucksachen verwendet werden. So kann das Ensemble aus Flur, Schalterraum und Wartesaal zukünftig wieder in originaler Funktionsaufteilung genutzt werden.

Die Dachrinne des Bahnhofsgebäudes wurde unter Verwendung eines Hubsteigers gereinigt und die beiden Bodenabläufe sind eingebaut. Damit sollte es in Zukunft keine Probleme mehr mit Feuchtigkeit an den Kellerwänden geben.

Volker Elgner / Ron Scherhauser



Nach Jahrzehnten wiederentdeckt: Eine der Wartesaalbänke ist abgeschliffen. / Stefan Haag

**Sanierung Lattenschuppen**

Nachdem sich herausstellte, dass der Zustand des Streifenfundaments des Gebäudes schlechter als zunächst erwartet ist, war klar, dass nicht nur der Grundbalken, sondern auch das komplette Fundament erneuert werden muss. Dafür wird jeweils in Abschnitten die Fachwerkwand angehoben, das alte Fundament sowie der Grundbalken entfernt und ein neues Fundament hergestellt.

Das neue Fundament besteht aus Schalungssteinen, in die längs und senkrecht Bewehrungseisen eingebracht werden und die dann mit Beton gefüllt werden. Darauf wird zum Schutz gegen Feuchtigkeit ein Streifen Dachschweißbahn gelegt, worauf dann ein neuer Grundbalken kommt. Um diesen mit den Ständern des Fachwerks richtig zu verbinden, müssen neue Zapfen und Zapflöcher hergestellt werden.



Voraussetzung dafür ist selbststehend, dass im Inneren die entsprechenden Bereiche frei zugänglich sind, weswegen so mancher Samstag zum Auf- und Umräumen benötigt wurde. Immerhin haben wir dabei so manche Teile gefunden, von denen wir gar nicht wussten, dass sie noch existieren.

In dieser Art sind mittlerweile circa zwei Drittel des Gebäudes erneuert. Während im Norden der Boden auf Geländehöhe liegt, steigt das Gelände im Süden zur angrenzenden Busgarage deutlich an. Dies führte einerseits dazu, dass für die Arbeiten am Fundament zunächst von Hand ein ca. ein Meter tiefer Graben durch Wurzelwerk und die Reste einer Trockenmauer gegraben werden musste, andererseits muss das neue Fundament dort deutlich höher werden, um zu verhindern, dass das anstehende feuchte Erdreich das Holz beschädigt. Daher haben wir das Fundament auf der Südseite fünf Steinreihen hoch gesetzt.

Zwischendurch wurde noch der Lattenbeschlag ergänzt und das Tor mit Schloss wieder funktionsfähig gemacht. Außerdem soll das Gebäude eine Dachrinne bekommen. Mit dem Einbau eines Hochregals im rechten Bereich (der mit dem Gabelstapler erreichbar ist), der Nutzbarmachung des bestehenden Zwischenbodens im linken Bereich und dem Einbau von Handregalen wird uns das Gebäude in Zukunft viel Lagerraum bieten.

Ron Scherhauser / Bild Stefan Haag

## Gleisbau

Ende Oktober war eine Gleisbauwoche geplant. In dieser Woche sollte das Gleis 1, das in das Streckengleis nach Klepsau übergeht, in Höhe und Richtung überprüft und korrigiert werden. Neben unserer Stammbesetzung unterstützten uns Freunde der Dampfbahn Furka Bergstrecke Sektion Rhein Neckar.

Begonnen wurde vor dem Bahnhofsgebäude mit dem Einrichten der Baustelle. Da im Bahnhofsbereich an jedem Schienenstoß eine Doppelschwelle verlegt ist, kann mit unserer Stopfmaschine nicht gearbeitet werden, denn diese kann immer nur eine einzelne Schwelle stopfen. Also mussten hier Kraftstopfer eingesetzt werden, die nach langer Standzeit erst gewartet werden mussten.

Der Bautrupps stopfte vor allem die Schienenstöße, die sich über die Jahre etwas abgesenkt hatten. Unter

Einsatz der schweren Ramme korrigierten wir die Lage des Gleises, wo es notwendig war, damit das Gleis möglichst gerade bzw. im Bogen möglichst ohne Ecken liegt. In etwas weniger als zweieinhalb Arbeitstagen erreichten wir die Weiche 1, die in gleicher Weise bearbeitet wurde.

Und weiter ging es Richtung Bahnübergang Max-Planck-Straße. Ab hier war das Gleis insgesamt noch zu korrigieren. Von hier an konnte mangels Doppelschwellen auch unsere Stopfmaschine wieder eingesetzt werden.

Das Streckengleis nach dem Bahnübergang Einsteinstraße wurde am Ende der Woche begonnen. Leider war der Tag viel zu kurz für die Aufgabe und so konnte nur eine Teilstrecke abschließend bearbeitet werden. Der restliche Abschnitt steht weiterhin für eine nächste Bauwoche auf der Agenda.

Dirk Dederer / Bild Michael Haubner



## Gemeinsame Erklärung der Stadt Krautheim und der Jagsttalbahn AG zur Lösung und Beendigung des Rechtsstreits in Sachen Jagsttalbahn

Der Rechtsstreit konnte einvernehmlich durch einen Vergleich beendet werden! Die Stadt Krautheim kann damit auf der westlichen Seite des Bahnhofsareals in Krautheim ihren Busbahnhof realisieren. Auf der östlichen Seite wird der erforderliche Platz für den Endbahnhof der Jagsttalbahn als Museumsbahn freigelassen. Die Stadt Krautheim hat mit der Jagsttalbahn AG einen Pachtvertrag für die dafür erforderlichen Liegenschaften von der Gemarkungsgrenze Dörzbach / Klepsau bis zum ehemaligen Haltepunkt Assamstadt-Horrenbach (bis vor die L 513) abgeschlossen.

Für den Abschnitt bis Krautheim Bahnhof wurde die Option zur Verlängerung der Strecke zu den gleichen Konditionen festgeschrieben. Jagsttalbahn AG und Jagsttalbahnfreunde e. V. werden weiter mit hohem ehrenamtlichem Engagement den Wiederaufbau der Jagsttalbahn fortsetzen. Nach der Herstellung des Bahnübergangs an der Marie-Curie-Straße wird das Streckengleis Richtung Klepsau Abschnitt für Abschnitt wieder aufgebaut.

Stadt Krautheim  
Bürgermeister  
Andreas Insam

Jagsttalbahn AG  
Sprecher des Vorstandes  
Michael Rothenhöfer

(Pressemeldung vom 11. November)



V.l.n.r. Hans-Joachim Hesslinger, Andreas Insam, Michael Rothenhöfer und Volker Elgner / JTB e. V.

**Kommentar zur Pressemeldung**

Hierzu einige Erläuterungen:

Fakt ist, die Stadt Krautheim hatte uns verklagt. Den Rechtsstreit haben wir in erster Instanz leider verloren. Wir haben dann Berufung vor dem Oberlandesgericht eingelegt, die Stadt hat dann vor dem Verhandlungstermin Einigungsbereitschaft signalisiert.

In vielen Terminen, insbesondere mit den Anwälten beider Seiten, mit Vertretern des Verkehrsministeriums und des Regierungspräsidiums, wurde eine Lösung zur außergerichtlichen Einigung des Streits entwickelt.

Das Ganze hat circa viereinhalb Jahre gedauert, viel Nerven gebraucht und uns circa 25.000 Euro für Gerichtskosten und Anwaltsgebühren gekostet.

Wir sind alle erleichtert, dass der Rechtsstreit endlich beigelegt ist. Wir haben nun einen Pachtvertrag für einen Euro pro Jahr abschließen können. Damit werden wir auch die erforderliche Erweiterung unserer Unternehmensgenehmigung vom Verkehrsministerium erhalten.

Der Bahnhofsbereich in Krautheim wird dann zweigeteilt sein. Auf der westlichen Seite kann der Busbahnhof entstehen. Auf der anderen Seite, also dort wo das Stationsgebäude steht, ist ausreichend Platz für Bahnsteig und Umsetzgleis vorgesehen. Das ist so planerisch und vertraglich abgesichert.

In Schritten kann die Jagsttalbahn nun wieder bis Krautheim als Muse-

umsbahn reaktiviert werden. Ein Meilenstein wird das Erreichen von Klepsau sein. Dort wird wieder ein Bahnhof mit zwei Gleisen und der Möglichkeit, die Lokomotive umzusetzen, entstehen. Danach werden wir die Streckenverlängerung bis Krautheim angehen.

Wenn wir in der Berufung den Rechtsstreit verloren hätten, würde die Jagsttalbahn dauerhaft an der Gemarkungsgrenze Dörzbach / Klepsau enden und vermutlich wäre der Jagsttalbahn AG der Weg in die Insolvenz nicht erspart geblieben. Recht zu bekommen muss man sich eben auch leisten können.

Die Entwidmung des westlichen Bahnhofsteils in Krautheim und ggf. der Strecke weiter jagsttabwärts werden wir nicht aufhalten können. Einerseits ist leider kein Reaktivierungspotential für den ÖPNV erkennbar, andererseits ist es vollkommen unrealistisch, eine viel längere Strecke voll ehrenamtlich zu bauen, zu betreiben und letztendlich zu finanzieren. Es ist schon herausfordernd, dem Verkehrsministerium unsere erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit für die Erweiterung der Unternehmensgenehmigung bis Klepsau darzulegen.

Ja, das Machbare zu akzeptieren und damit der Realität ins Auge zu sehen ist nicht so einfach.

Aktuell vorrangig sind jetzt Genehmigung, Finanzierung und Einbau des Bahnübergangs Marie-Curie-Straße. Da sind wir gerade dran. Erst danach können und werden wir das Streckengleis Richtung Klepsau wieder abschnittsweise aufbauen.

Die finanziellen Möglichkeiten und unsere ehrenamtliche Arbeitskapazität bestimmen den Fortschritt.

Wichtig ist jetzt, dass mit der Gewissheit, dass die Jagsttalbahn weiter als bis zur Gemarkungsgrenze Dörzbach / Klepsau fahren wird, also nicht auf freiem Feld endet, nun die Suche nach Förder- und Unter-

**Der Betrieb in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts – Der Schülerverkehr**

Mit den beiden neu von der Firma Gmeinder in Mosbach gelieferten Diesellokomotiven 22-01 und 22-02 wurde ab dem 6. November 1965 der gesamte Güterverkehr im Jagsttal bestritten. Am selben Tag wurde die letzte Dampflok, Lok 152, ausgemustert. Das Dampfzeitalter im regulären Plandienst auf der Jagsttalbahn war damit offiziell vorbei. Parallel zum nun verdieselten Güterverkehr wurde eine neue Variante der altbekannten Transportleitung des Personenverkehrs ab 1966 wieder aufgenommen. Vor allem die von Schülern benutzten Buskurse im Jagsttal waren sehr stark ausgelastet. Um hier Abhilfe zu schaffen, begann die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (SWEG) ab dem 9. Dezember 1966 mit einer beschränkten Wiederaufnahme des Personentransports, der auf die Beförderung von Schülern im Abschnitt Bieringen-Krautheim mit einem Zugpaar ausgerichtet war. Ab dem 9. Januar 1967 kam dann ein Zug zwischen Jagsthausen und Möckmühl hinzu. Somit entstand der Schülerverkehr auf der Jagsttalbahn.

Stützungsmöglichkeiten jeglicher Art forciert werden kann. Mit der Perspektive einer Bahn, die dann wieder zwei Ortschaften verbinden wird, rechnen wir uns bessere Chancen aus.

Michael Rothenhöfer, Sprecher des Vorstandes Jagsttalbahn AG

Trotz Wiedereinbau von Sitzen in die Triebwagen VT 300 und VT 301, dem späteren Triebwagenbeiwagen VB 403, sowie den anderen beiden Triebwagenbeiwagen VB 400 und VB 401 standen damit nicht ausreichend Kapazitäten für den Schülerverkehr zur Verfügung.

Auf der Jagsttalbahn waren vor allem Triebwagen auf Grund ihrer Sitzplatzkapazität das bevorzugte "Zugfahrzeug" für den Schülerverkehr, sodass die Anschaffung eines weiteren Triebwagens für die SWEG sinnvoll erschien.

Die Streckenstilllegungswelle in den 1960er Jahre in der damaligen Bundesrepublik führte dazu, dass auch auf dem übersichtlichen „Gebrauchtmarkt“ von Schmalspurfahrzeugen Triebwagen zur Disposition standen. So endete auch im September 1967 bei der Kreisbahn Osterode-Kreiensen (KOK) der schmalspurige Verkehr. Die KOK war eine 33 km lange 750-mm-Schmalspurbahn in Südniedersachsen, welche die Stadt Osterode am Harz mit dem Bahnknoten Kreiensen an der Leine verband. Der schwach nachgefragte Schie-

nenpersonennahverkehr wurde auf der KOK am 27. Mai 1967 endgültig auf Busse umgestellt. Von der Waggonfabrik Dessau wurde 1935 mit der Fabriknummer 126/3085 der Triebwagen T 1 an die Kreisbahn ausgeliefert. Im Laufe seines Einsatzes auf der KOK erfolgten diverse Umbauten an der Antriebsanlage. Der Einsatz als Schlepptriebwagen im Güterverkehr führte zu einem hohen Verschleiß. Die SWEG erwarb am 19. Juli 1968 den T 1 und reichte ihn als VT 303 in den Fahrzeugpark der Jagsttalbahn ein. Der VT 303 war fortan im Wechsel mit den anderen Triebwagen für den Schülerverkehr im Jagsttal im Einsatz. Auf Grund eines Motorschadens wurde der Triebwagen VT 303 im Jahr 1979 abgestellt. Nach einem Motortausch und einer Hauptuntersuchung wurde der Triebwagen am 20. Mai 1983 wieder in Betrieb genommen. Aktuell ist der Triebwagen in Dörzbacher Lokschruppen abge-

stellt und kann an den Betriebsstagen der Jagsttalbahn besichtigt werden.

Auch wenn zum 13. März 1969 bereits der Schülerverkehr zwischen Möckmühl und Jagsthausen wieder aufgegeben wurde, so entwickelte sich auf dem oberen Abschnitt der Jagsttalbahn dieser dementsprechend gut. Zwischen Bieringen und Schöntal wurde 1973 die neugebaute Max-Eyth-Schule direkt oberhalb der Bahntrasse ihrer Bestimmung übergeben. Das Einzugsgebiet dieser Schule erstreckte sich auch über das obere Jagsttal, so dass der Abschnitt von Krautheim nach Dörzbach nun auch mit Schülerzügen befahren wurde.

Für den Schülerverkehr wurde eigens an der neuen Schule der „Haltepunkt“ Bieringen Schulzentrum bei Bahnkilometer 23,0 eingerichtet. Betrieblich handelt es sich dabei



nicht um einen Haltepunkt, denn der Bahnsteig gehört bereits zum Bahnhof Bieringen, dessen Trapeztafel etwa unterhalb der Schule steht. Bis zum Ende des Schülerverkehrs war dieser Halt in Betrieb. Die Fahrzeiten dieser Züge waren nur im Omibuskursbuch und nicht im Eisenbahnkursbuch verzeichnet.

SWEG mangels weiterer Sitzplatzgelegenheiten auf die Suche nach passenden Fahrzeugen. Vier Personenwagen von der Deutschen Bundesbahn (DB) sollten dafür Abhilfe schaffen.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner

Schon ein Jahr vor der Ankunft des Triebwagens VT 303 begab sich die

▲ Am 29. April 1978 steht VT 303 mit einem Schülerzug am „Haltepunkt“ in Bieringen unterhalb der Max-Eyth-Schule. Im Vordergrund ist das Stellgewicht der ersten Weiche des Bahnhofs Bieringen mit Abzweig zum Lagerhaus und den dortigen Rollschemelgruben zu sehen. / Hans-Georg Sauber

◀ Am 1. Februar 1979 erwarten in Krautheim nach Unterrichtsende hunderte Schülerinnen und Schüler das Eintreffen des Triebwagens VT 303 zur Weiterfahrt in Richtung Dörzbach. / 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