

INFO



Ausgabe 2/25



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 Dampflok 24 ² „Kunigunde“	5,00 €
Tasse mit Diesellok 22-03 „Stoppelhopser“	5,00 €
Buch „Ein Leben mit Dampf und Diesel“	10,00 €
Buch „An den Ufern der Jagst“	5,00 €
Jubiläumsbroschüre „25 Jahre Jagsttalbahnfreunde e.V.“	10,00 €
Jagsttalbahn Kreativpostkarten (12 Stück)	24,50 €
Jagsttalbahn-Krawattennadel	5,00 €
Kalender 2025, Format A5	

Bestellungen senden Sie bitte mit Ihrer Anschrift per Mail an:
fanshop@jagsttalbahn.de. Die Versandkosten betragen 3 € für Brief- und 7,90 € für Paketlieferungen.



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
Redaktion: Ron Scherhauser
Layout / Bildbearbeitung: Cedric Wirbs

Bild oben: Frühling in Dörzbach / Ron Scherhauser
Titelbild: Saisoneroöffnung mit einem Sonderzug. / Ron Scherhauser

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

Ausgabe: Nr. 2-2025
Mai 2025
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

Die neue Fahrsaison 2025 steht bevor. Eine erste Sonderfahrt mit einer Geburtstagsgesellschaft hat Anfang April, zum Ende einer Arbeitswoche, bereits stattgefunden. Dies wurde möglich, da unsere Werkstatt- und Gleisbaumannschaften fristgemäß die Fahrzeuge und das Gleis in einen einwandfreien Zustand gebracht hatten. Mit einer schlagkräftigen Truppe von aktiven Helfern wurde hierfür eine komplette Woche und viele Samstage von früh bis spät gearbeitet. Das Stationsgebäude und der Lattenschuppen können sich nach Fertigstellung der Sanierungsarbeiten wieder sehen lassen. Die weitere Planung des Bahnübergangs Marie-Curie-Straße nimmt konkrete Formen an.

Neue Jagsttalbahn-Tassen

Passend zur laufenden Aufarbeitung der Lok 22-03 haben wir neue Tassen beschafft. Diese können ab sofort für



Dem Weiterbau der Strecke Richtung Klepsau stehen dann „nur noch“ finanzielle Hürden im Wege, die jedoch durch eine neu aufzulegende Gleisbau-Spendenaktion geebnet werden sollen.

Das Jubiläum zum 125-jährigen Bestehen der Jagsttalbahn im Jahr 2026 soll gebührend gefeiert werden. Hierzu haben wir bereits die eine oder andere „Überraschung“ geplant.

Volker Elgner

5 € bei unseren Veranstaltungen gekauft oder per Mail an **fanshop@jagsttalbahn.de** bestellt werden. Bitte denken Sie bei einer Bestellung an Ihre Adresse!



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 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.

Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am 7. Juni im Bahnhof Dörzbach statt.

Konzert am 7. Juni

Am 7. Juni findet ab 19:30 Uhr ein Konzert der Band Trial Trip aus Winnenden im Dörzbacher Loksuppen statt. Die vierköpfige Band präsentiert ein vielfältiges Programm aus dem Bereich des Progressive Rock mit Stücken von Marillion, Pink Floyd, Anyones Daughter und weiteren Künstlern. Dazu gibt es einen Getränkeverkauf durch die Jagsttalbahnfreunde e.V. Eintritt frei, um Spenden wird gebeten.

Modellbahnausstellung der FREMO

Wie bereits letztes Jahr ist der Freundeskreis europäischer Modellbahner (FREMO) am Sonntag, 13. Juli, parallel zum Fahrtag der "großen" Jagsttalbahn mit einer Modulanlage der Jagsttalbahn im Maßstab 1:87 im Verkaufsraum der ehemaligen BAGeno direkt neben dem Bahnhof zu Gast. Mehr dazu auf Seite 8.

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.

Hauptuntersuchung Stoppelhopser

Unsere kleine Diesellok „Stoppelhopser“ ist inzwischen ausgeacht, und die Druckluftanlage ist soweit erforderlich zerlegt. Die Luftbehälter wurden ausgebaut und werden durch neue ersetzt. Bis diese eintreffen, kann nun der Lokrahmen entrostet und neu lackiert werden.

Außerdem wurde der Kühler des Fahrzeuges ausgebaut. Es handelt sich um

einen Kühlerblock mit drei Kreisläufen: Motor-Kühlwasser, Motoröl und der Ölkreislauf des Strömungsgetriebes. Der Kühler ist im Bereich des Kühlwassers undicht und muss voraussichtlich gelötet werden. Durch das ausgetretene Kühlwasser war der Bereich um den Kühler an vielen Stellen recht rostig, was die Arbeiten erschwerte.

Text und Bild: Stefan Haag



Wagen 114

Am zweiten Sommerwagen 114 ging es nach dem Ende der Frostperiode mit dem Streichen der neuen Decke und dem Entrosten und Grundieren der Außenseite des Rahmens weiter. Anschließend konnte der alte Holzboden, der bis dahin als

Arbeitsfläche benötigt wurde, ausgebaut werden. So können nun die Entrostungsarbeiten auf der Innenseite des Rahmens weitergeführt werden.

Stefan Haag

Fristuntersuchungen an Wagen

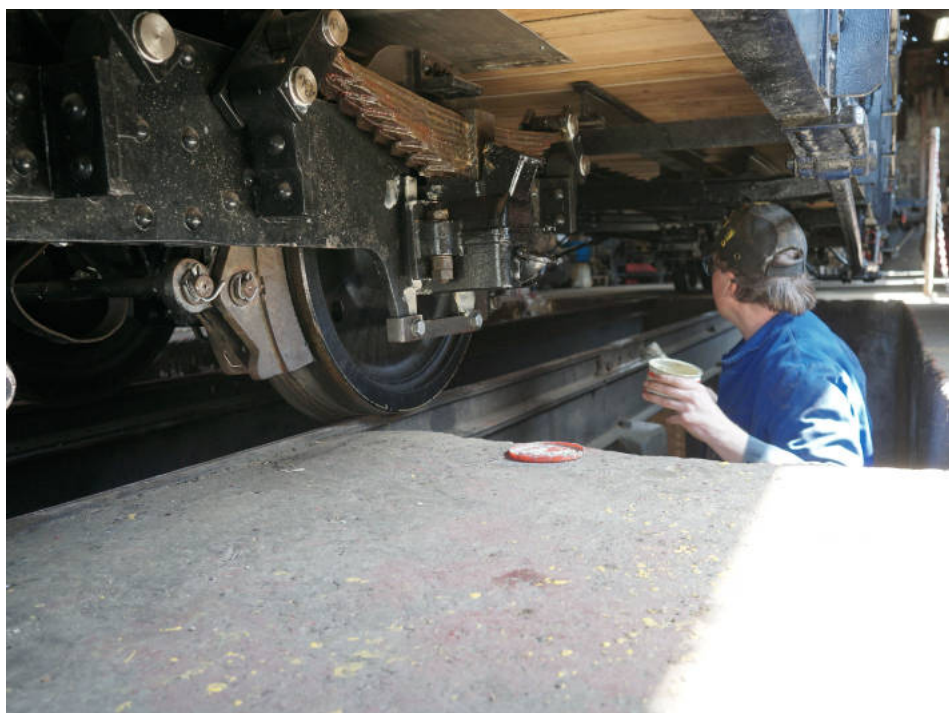
Vor Beginn der Fahrsaison waren an allen in Betrieb stehenden Fahrzeugen die jährlichen Fristuntersuchungen durchzuführen. Dabei werden zum Beispiel die Radsätze vermessen und auf die Einhaltung aller Grenzmaße geprüft, eine Bremsrevision 1 durchgeführt (Kontrolle und Abschmieren der Bremsanlage sowie Funktionsprüfung), alle Schmierstellen abgeschmiert und eine allgemeine Kontrolle des Fahrzeugs bezüglich Funktionsfähigkeit und Sicherheit durchgeführt.

Den Anfang machten die für den Bauzugbetrieb erforderliche Lok 22-02, der Flachwagen 435 und der Schotterwagen 97030. An einem weiteren Samstag Anfang April folgten dann die Personenfahrzeuge: Sommerwagen 113, Barwagen 371 und der kombinierte Gepäck- und Postwagen 89.

Größere Reparaturarbeiten mussten, auch durch die bei uns recht geringe Laufleistung der Fahrzeuge, nicht durchgeführt werden, aber das ein oder andere findet sich dann doch immer wieder. Nach dem erfolgreichen Abschluss der Untersuchungen sind nun alle Fahrzeuge für die neue Fahrsaison bereit.

Stefan Haag

▼Schmierarbeiten im Rahmen der Fristuntersuchung am Sommerwagen 113 / Stefan Haag



Hilfsmittel für den Gleisbau

Mit der Streckenerweiterung zeigten sich immer wieder Probleme mit unserer kleinen Stopfmaschine bzw. deren Fahrwerk: Durch den geringen Abstand zwischen dem Fahrwerkrahmen und der Schienenoberkante kollidierte dieser mit Radlenkern und der Straßendecke im Bereich von Bahnübergängen. An ein Befahren des Lokschuppens war gar nicht zu denken.

Außerdem hatten die verbauten Rollen mit einem kleinen Durchmesser einen sehr schmalen Spurkranz, was dazu führte, dass der Innenabstand der Räder größer war als vorgesehen. Über die Innenseite der Räder wird das Fahrzeug im Herzstückbereich der Weiche durch die Radlenker geführt, sodass das Fahrzeug nicht „falsch abbiegt“ und entgleist. Hier musste daher immer manuell etwas „nachgelenkt“ werden, oder die ca. 800 kg schwere Maschine stand plötzlich nicht mehr auf den Schienen.

Daher haben wir in unserer Werkstatt ein neues Fahrwerk für die Stopf-

gregate gebaut. Dieses ist jetzt um einiges robuster ausgeführt und bietet ca. 80 mm „Bodenfreiheit“ (gegenüber ca. 15 mm vorher). Außerdem sind deutlich größere Räder mit dem richtigen Profil verbaut – vielen Dank an Wolfgang Moll, der uns diese auf seiner CNC-Drehmaschine angefertigt hat.

In der April-Bauwoche hat der Rahmen seine Bewährungsprobe bestanden und kann nun noch lackiert werden.

Außerdem wurden vor der April-Bauwoche noch an unserer „Katze“ – eine Schwungramme zum Richten des Gleises – die Stahlringe, die das Holz zusammenhalten, neu aufgezogen. Diese waren bisher nur mit Schrauben, davor mit Nägeln befestigt, welche sich im Einsatz schnell heraus arbeiteten oder abbrachen. Diesmal wurden sie im warmen Zustand auf die Enden der Ramme „aufgehämmert“, sodass sie nach dem Abkühlen stramm sitzen.

Text und Bild: Stefan Haag



Modellbahnausstellung der FREMO am 13. Juli

Direkt neben dem Bahnhof stellt während des Bahnhofsamstags am 13. Juli im ehemaligen Verkaufsraum der BAGeno der Freundeskreis Europäischer Modellbahner, kurz FREMO, eine modulare Modelleisenbahn im Maßstab 1:87 mit dem Vorbild Jagstalbahn aus. An dieser Stelle vorab vielen Dank an die BAGeno für diese Möglichkeit!

Vom Bahnhof Möckmühl aus werden die nach Fahrplan fahrenden Modellzüge auf der Spurweite H0e (9 mm) die vielen Bahnhöfe des Jagsttals bis Dörzbach durchfahren. Jeder Bahnhof besteht aus transportablen Modulkästen, welche genormt mit anderen Modulen wie Bahnhöfen oder Streckenteilen verbunden werden können.

Von 11 bis 17 Uhr wird im Modell der Güter- und Personenverkehr der Jagstalbahn nachempfunden, wie es bis 1988 der Fall war. Im Bahnhof Möckmühl werden auch normalspurige Güterwagen auf die schmalspu-

rigen Rollschemel "huckepack" genommen. Aber auch die Museumszüge von den bekannten Dampfspektakeln an Pfingsten werden unterwegs sein.

Durch die detaillierte Nachbildung bestimmter Streckenabschnitte wie der Ortsdurchfahrt in Berlichingen, bei der die Bahn direkt vor der Ortskirche vorbeifährt, kann man sich in die Zeit vor der Betriebseinstellung zurückversetzen.

Mit vielen Eigenbaufahrzeugen in 3D-Druck-Technik wird der komplette Fahrzeugbestand um das Jahr 1968 herum präsentiert werden. So fährt das Jagsttal-Krokodil vor einem Zuckerrübenzug und die Dampflok Nr. 152 mit einem damals noch typischen Stückgutzug. Der Dieseltriebwagen VT 303 wird die Schüler von Dörzbach zur Schule in Biringen bringen.

Weitere Infos sind unter www.jagstalbahn-modelle.de oder www.fremo-net.eu zu finden.

Text und Bild: Gabriel Oppolzer



Sanierung Lattenschuppen

Die Erneuerung des Fundaments des Lattenschuppens konnte Ende März 2025 erfolgreich abgeschlossen werden. Ringsum wurde das alte Fundament inklusive des Grundbalkens entfernt und neu errichtet, wobei die Höhe der Fundamentmauer auf einer Seite dem ansteigenden Gelände angepasst wurde. Vermutlich war beim Bau des Gebäudes in den 1920er-Jahren das Gelände ringsum ähnlich hoch, wurde dann aber mit dem Bau der ersten Busgarage zur Straße hin eingeebnet und dafür aufgefüllt.

Ringsum wurden auch der offene Lattenbeschlag (auf der Nordseite) bzw. die Verbretterung an den restlichen Seiten ergänzt, auf der Westseite (Wetterseite) sogar ganz erneuert. Auf der Westseite wurden die zwei vorderen Dachbalken ersetzt, da diese durch ständige Feuchtigkeit und Holzwurm stark zerfallen waren. In der Bauwoche im April wurden schließlich hinter dem Lattenschuppen zwei Baumstümpfe in mühsamer Arbeit freigelegt, wobei einer-

seits so viele Wurzeln wie möglich entfernt werden sollten, andererseits aber nicht einfach mit schwerem Gerät gearbeitet werden konnte, da die Wurzeln vermutlich weit unter die ehemalige Busgarage reichen. Nachdem die zwei Stümpfe lose waren, wurden sie mit einem Bagger herausgehoben. Danach konnte der Graben wieder verfüllt werden.

Mit den Vorbereitungen für einen fest verlegten Elektro- und Druckluftanschluss des Gebäudes ergeben sich in Zukunft verbesserte Nutzungsmöglichkeiten. In diesem Zuge wurde auch eine Abwasserleitung zum Anschluss einer Dachrinne verlegt.

Ron Scherhauser

▼Die Westseite ist neu verbrettert.
/ Ron Scherhauser



Gleisbau

Beim Gleisbau ging es vor allem in einer Bauwoche vom 7. bis zum 12. April voran. Mit täglich über zehn Aktiven ging es am Montag voller Tatendrang mit dem Richten der Seitenlage des seit Mai 2024 in Betrieb befindlichen, jedoch noch einmal durchzuarbeitenden Streckengleises los.

Nach dem Einsatz der Schwungramme wurde die Höhenlage gerichtet. Dabei musste die Höhe des Gleises zu den bestehenden Bahnübergängen (Max-Planck-Straße, Privatweg-übergang Fa. Arnold, Einsteinstraße) sowie zum folgenden Bahnübergang (Marie-Curie-Straße) passen und es sollte möglichst wenig Neigungswechsel geben.

Mithilfe eines Baulasers mit einstellbarer Neigung konnte die Höhenlage schneller und einfacher als bisher mit der klassischen Methode mit einem Nivellier eingemessen werden. Denn bei bekannter Neigung und der Einstellung auf einen Fixpunkt bleibt der Messempfänger an der Messlatte immer an der selben Stel-

le, während beim Arbeiten mit dem Nivellier der Abstand zwischen Gerät und Messpunkt jederzeit bekannt sein muss und zusammen mit der Neigung für jeden Punkt ein anderer Wert errechnet werden muss.

Mit Gleishebern und einer Wasserwaage wurde das Gleis angehoben und ausgerichtet, mit dem Stopfagregat wurde das Gleis dann gestopft. Durch den neuen Rahmen der Stopfmaschine ist das Arbeiten und auch der Transport nun deutlich problemloser möglich. Auch das Abstellgleis 21 wurde auf diese Weise auf die finale Höhe gestopft.

Nachdem das gestopfte Gleis wieder mit Schotter gefüllt wurde, musste dieser noch ordentlich verteilt werden. Außerdem musste ein kurzer Bereich nachgestopft werden, der sich durch die Befahrung mit dem beladenen Schotterwagen gesetzt hatte.

Nach einer finalen Messung konnte das Gleis dann endgültig freigegeben werden.

Als nächstes steht nun der Bahnübergang Marie-Curie-Straße an. Dieser war früher ein Feldweg, so-

dass dieser nicht als neuer, sondern lediglich veränderter Überweg gilt, was den Genehmigungsvorgang deutlich vereinfacht. Trotzdem ist der bürokratische Aufwand für einen solchen (aus verkehrstechnischer Sicht) kleinen Bahnübergang enorm.

Die Finanzierung des Bahnübergangs teilen sich der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (also die Jagstalbahn AG, ein Drittel) und das Land Baden-Württemberg (zwei Drittel). Die erforderlichen Mittel unsererseits sind vorhanden.

Baulich soll der Bahnübergang wegen des schweren Verkehrs der anliegenden Spedition mit Gleistragplatten ausgeführt werden, die haltbarer als eine konventionelle Ausführung sind. Der Einbau der Betonsteile und die Anpassung der Straßenfahrbahn daran wird durch eine Fachfirma geschehen.

Die formalen Vorbereitungen befinden sich auf der Zielgeraden. Wenn diese abgeschlossen sind, beginnen wir mit der Suche nach einer Fachfirma sowie mit der Bestellung der notwendigen Gleistragplatten.

Ron Scherhauser

◀ Das Gleis 21 wird mit der Schwungramme gerichtet. / Michael Rothenhöfer

▼ Zum Ende der Bauwoche befährt der Museumszug die frisch durchgearbeitete Strecke. / Ron Scherhauser



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

Mangels ausreichender Sitzplatzgelegenheiten für den Schülerverkehr begab sich Ende 1966 die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft mbH (SWEG) auf die Suche nach passenden Fahrzeugen. Vier Personenwagen von der Deutschen Bundesbahn (DB) sollten zu Beginn des wiederaufgenommenen Personenverkehrs Abhilfe schaffen. Auf der 63 Kilometer südlich des Jagsttals gelegenen Bottwartalbahn wurde die SWEG fündig. Am 24. September 1966 endete nach 72 Jahren der Personenverkehr auf jener staatlichen Schmalspurbahn von Marbach am Neckar über Beilstein nach Heilbronn Süd. Da die DB einem von Eisenbahnfreunden privat initiierten touristischen Ausflugsverkehr im Bottwartal skeptisch gegenüberstand, kam das Kaufinteresse der SWEG an Personenwagen der DB gerade recht. So erwarb im Januar 1967 die SWEG vier Personenwagen von der DB.

Schon am 11. Januar 1967 erreichte der erste Wagen mittels eines Schmalspurtransportwagens über die Schiene den Bahnhof Möckmühl. Bei dem zur Zeit der Anlieferung gerade einmal sechs Jahre alten Wagen handelt es sich um ein Einzelstück der DB. Dieser Ganzstahlpersonenwagen sollte ab 1962 als Prototyp die technische Modernisierung der zehn Kilometer südlich von Heilbronn gelegenen Zabergäubahn von Lauffen am Neckar nach Leonbronn symbolisieren. Aufgrund der dorti-

gen Umspurungsplanungen wurde der Wagen im Zabergäu nicht mehr eingesetzt. Daher kam dieser vierachsige Neubau-Personenwagen als fabrikneuer Zugang im Frühjahr 1962 mit der Bezeichnung „Stuttgart 501“ auf der Bottwartalbahn zum Einsatz. Hersteller war das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Limburg an der Lahn. 1961 entwickelte das Bundesbahnzentralamt Minden diesen Wagen nach Kriterien des normalspurigen Umbauwagenprogramms der DB. Während amtlich auf dem Herstellerschild „Umbgebaut 1961 AW Limburg“ zu lesen ist, handelte es sich de facto um einen völligen Neubau, da brauchbare Teile älterer Spenderfahrzeuge nicht wiederverwendet werden konnten. Nicht einmal die Radsätze stammten von alten Fahrzeugen, auch wenn zwei zweiachsige alte Personenwagen aus dem Bottwartal nach Limburg abgegeben wurden. Die Drehgestelle sind eine Sonderbauart nach dem Prinzip „Minden-Deutz“. So weit wie möglich wurden Bauteile wie Fenster, Türen und Sitze rationell dem Fertigungsprogramm der regelspurigen Umbauwagen entnommen. Mit 60 zeitgemäßen Polstersitzplätzen und moderner Leuchtstoffröhrenbeleuchtung ausgestattet, wurde der knapp 15 Meter lange Einzelgänger von den Reisenden wohlwollend angenommen und scherzhaft-aner kennend im Bottwartal als „Salonwagen“ bezeichnet. Die dampfunabhängige Webasto-Heizung stellte einen Fortschritt zu den ansonsten vorhandenen Wagen der Holzklasse dar. Da das ursprüngliche Bauprogramm die Fertigung weiterer Wagen vorsah, wurden an

den Fahrzeugenden waagerechte und senkrechte Teile eines Gummiwulstübergangs angebaut. Die senkrechten Wulste wurden alsbald entfernt, die waagerechten blieben erhalten. 1964 erhielt der Vierachser die neue DB-Nummer 701. Der Wagen war nach seiner Anlieferung im Jagsttal sofort einsatzfähig. Bis auf die Anpassung der elektrischen Ausrüstung von 85 auf 24 Volt wurden keine weiteren Veränderungen vorgenommen. Er verstärkte fortan den Schülerverkehr im Jagsttal. 1971 wurde der Wagen von der SWEG als M-D 402 umgezeichnet. Momentan ist der Wagen im Bahnhof Schöntal abgestellt.

Anfang April 1967 folgte ebenfalls auf dem Schienenweg die Anlieferung der anderen drei Personenwagen aus dem Bottwartal. Hierbei handelte es sich im Gegensatz zum modernen Neubaupersonenwagen

um altbrauchbare Fahrzeuge, die mit weit älteren Baujahren eine längere Laufzeit aufweisen konnten. Am 1. April 1967 wurde als erster ein nur knapp 8,4 Meter langer zweiachsiger Personenwagen abgeladen. Dieser wurde 1924 von der Maschinenfabrik Esslingen (ME) für die staatlichen Schmalspurbahnen in Württemberg gebaut und an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) geliefert, die diesen als Nr. 409 auf der Zabergäubahn einsetzte. Trotz seiner kurzen Bauform und seinen vier Fenstern weist der Personenwagen mit einer Wagenkastenbreite von 2,6 Metern und einer Höhe von gut 3,2 Metern beachtliche Abmaße für die Spurweite 750 mm auf. Daneben besitzt er auch die charakteristischen und nur an staatlichen württembergischen Schmalspurwagen zu findenden Klose-Schwenktüren und württembergische Mittelpufferkupplungen. Eine anfängliche Gasbeleuch-



▲ In Dörzbach warten am 31. Oktober 1975 von rechts nach links die Personenwagen M-D 2, M-D 1 und M-D 3 sowie der Bundesbahn-Nebauwagen M-D 402 auf weitere Aufgaben. / Gerald Gunzenhäuser

tung wurde um 1935 gegen eine elektrische ausgetauscht. Die Innenausstattung im Auslieferungszustand entsprach der damaligen vierten Wagenklasse. Trotz Heraufstufung zur zweiten Klasse ab 1956 blieben die einfachen Holzbänke sowie die vereinfachten Gepäckablagen bis heute erhalten. Nach Umspurung der Zabergäubahn auf Normalspur wurde er ab Mai 1964 bei der Bottwartalbahn eingesetzt. 1966 wurde er dort mit der Nummer 739 in das aktuelle Nummernschema der DB eingereiht. Bei der SWEG wurde der Wagen als M-D 3 bezeichnet. Bis auf den Einbau einer Webasto-Heizung statt der Dampfheizung im Jahr 1968 und dem Ausbau der Dachlüfter ist der Wagen nahezu unverändert. Momentan steht der M-D 3 im Bahnhof Dörzbach.

Am 6. April 1967 wurde ein knapp elf Meter langer, zweiachsiger Personenwagen abgeladen, der schon vor dem Bau und Betrieb der Jagsttalbahn auf württembergischen Schmalspurgleisen Personen beförderte. Ausgeliefert wurde das Fahrzeug 1896 von der ME an die Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen (K.W.St.E.). Dabei handelt sich um einen von insgesamt 19 gelieferten Wagen der längeren gemischtklassigen (II. und III. Klasse) Bauform mit fünf großen Fenstern pro Seite. Mit der Nummer 126 wurde der Wagen auf der Zabergäubahn in Dienst gestellt. Aufgrund der beachtlichen Wagenmaße ist dieser K.W.St.E.-Wagen für Schmalspurverhältnisse äußerst geräumig. Um bei der Länge mit nur zwei Achsen auch in engen Bogenradien einen guten Lauf zu er-

reichen, ist der Wagen mit Vereinslenkachsen ausgestattet. Als Besonderheit waren die großzügig bemessenen Plattformen ursprünglich mit je vier Freiluftsitzplätzen ausgestattet, die den touristischen Aspekt der staatlichen schmalspurigen Lokalbahnen in Württemberg Ende des 19. Jahrhunderts unterstreichen sollten. Auch die charakteristischen Schwenktüren sowie die besondere Mittelpufferkupplung verweisen auf die Staatsbahnherkunft. Um 1935 wurde bei diesem Wagen ebenfalls die Gasbeleuchtung durch eine elektrische ersetzt. Ursprünglich mit der Wagennummer 126 versehen, wurde auch er 1966 in die neue DB-Nummer 734 umgezeichnet, ehe die SWEG diesen als Wagen M-D 1 in ihren Bestand einreichte. Der Wagen unterscheidet sich in seiner originalen Innenausstattung, wie den ergonomisch geformten, leicht geschwungenen Holzplattenbänken, merklich vom einfacher ausgestatteten M-D 3. Neben dem Einbau der Webasto-Heizung im Mai 1967 wurde Ende April 1971 das vordere Abteil abgetrennt und eine Toilettenmöglichkeit mit Waschbecken sowie Wasserbehälter mit Füllvorrichtung eingebaut. In diesem letzten Betriebszustand ist der M-D 1 aktuell in Dörzbach abgestellt.

Ein baugleiches Fahrzeug erreichte Möckmühl vier Tage später, am 10. April 1967. Dabei handelte es sich um den Länderbahnpersonenwagen Nummer 132, welcher an die SWEG unter seiner letzten DB-Nummer 735 verkauft wurde. Der Einbau der Webasto-Heizung erfolgte im September 1967. Als M-D 2 bezeichnet ver-



sah auch er im Jagsttal den Betriebsdienst vorwiegend im Schüler- und Sonderverkehr. Am 7. September 2017^v wurde der M-D 2 im Zuge eines Wagentauschs für den Schotterwagen 97030 an den Verein Öchsle Schmalspurbahn im oberschwäbischen Ochsenhausen abgegeben. Die Wiederinbetriebnahme dieses Wagens ist dort ab dem 1. Mai 2025 geplant.

Trotz stetig steigender Beförderungszahlen von über 86.000 Schülerinnen und Schülern im Jahr 1969 bis über 230.000 im Jahr 1978 wurde zu Beginn der Sommerferien 1979 der Schülerverkehr auf der Schiene eingestellt. Grund hierfür war nicht

etwa mangelnde Rentabilität, sondern das ausschließlich auf Busse ausgerichtete „Nahverkehrsmodell Hohenlohe“. Auch die benachbarte normalspurige Bundesbahnstrecke Kochertalbahn, musste ihren Personenverkehr am 30. Mai 1981 einstellen. Auch wenn damit 1979 der öffentliche Personenverkehr auf der Jagsttalbahn endete, gab es seit 1971 eine in der Bundesrepublik noch junge, neue Betriebsform, nämlich die des Museumsverkehrs.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner

▲ Am 28. April 1978 befindet sich der Schülerzug mit Triebwagen VT 303 sowie den Personenwagen M-D 3 und M-D 402 auf dem Weg nach Dörzbach kurz vor der Querung der Landesstraße 513 unweit des einstigen Halterpunkts Assamstadt-Horrenbach bei Kilometer 35,4. / Hans-Georg Sauber

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

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