

INFO

JAGSTTALBAHN

*Stand der
Bauarbeiten*

*Genehmigungs-
verfahren, AG*

*„Ready for
take off?“*

*Aus der
Werkstatt*

Hallo Jagsttalbahnfreunde -

ein Hallo auch an all die Anderen die sich für unsere Jagsttalbahn und ihre Zukunft interessieren.

Es ist schon eine Weile her, dass unsere letzte „Info“ Zeitschrift erschienen ist.

Aufgrund der Neuwahlen für den Vorstand, der dadurch notwendigen Umstrukturierung und dem Tod unseres früheren Vorsitzenden Peter Kramer und dessen Wissen, auf das wir nicht mehr zurückgreifen können, gab es vielseitige Probleme die erst gelöst werden mussten, bevor es wieder richtig losgehen konnte. Als erstes möchte ich mich kurz Vorstellen.

Mein Name ist Siegfried Wächter, ich bin 69 Jahre alt, Rentner und habe darum „viel Zeit“.

Die Zeit welche ich nutzen möchte um den Aufgaben als 1. Vorsitzender nachzukommen. Meine Aufgaben bestehen darin die Anliegen der Jagsttalbahn in der Öffentlichkeit zu vertreten. Dazu gehört auch der Besuch von Messen und Ausstellungen.

Mein Ziel ist es der Jagsttalbahn wieder



das Laufen zu lernen. Da das einer alleine nicht bewerkstelligen kann müssen viele dabei mithelfen.

Es wird eine Aufgabe unser „Info“ Zeitschrift sein, auch die anderen Vorstandsmitglieder und die wichtigen Helfer und deren Aufgabengebiete und ihre bahnspezifische Ausbildung in nächster Zeit vorzustellen. Mit meiner Person habe ich den Anfang gemacht.

Bis dahin wünsche ich Euch alles Gute Euer

INFO Jagsttalbahn

ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V. und der Jagsttalbahn AG

Erscheinungsweise: 4x jährlich

Ausgabe 3-05 Oktober 2005

Auflage 1500 Exemplare

Druck: Offsetdruck Ehrenfeld, Forchtenberg-Sindringen

Grafische Gestaltung : Harald Hechler

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Titel: V22-03 in Dörzbach, Herbst 2005

Stand der Bauarbeiten

Kennen Sie das Märchen, man würde immer noch auf die Aufnahme der Bauarbeiten an der Jagsttalbahn warten? Märchen ...? Richtig! Denn wir arbeiten bereits seit dem letzten November nicht mehr am Rück- sondern am Aufbau der Jagsttalbahn. Dank der sehr guten Abstimmung mit der Gemeinde Dörzbach haben wir mit der Zuweisung von Arbeitskräften aus dem SGB II - Programm "Zusatzjobs" mit der Wiederherstellung von Bauten und Anlagen des ersten Bauabschnitts begonnen. Zielpunkte waren dabei die Bereiche, die nicht der noch ausstehenden baurechtlichen Genehmigung (Baurechtsverfahren nach AEG) unterliegen, trotzdem aber im Zuschußverfahren bzw. im Gemeindeinteresse durchzuführen waren.

Schwerpunkt dieser Arbeiten war dementsprechend zunächst das Empfangsgebäude in Dörzbach, das die Gemeinde Dörzbach im Herbst 2005 von der SWEG übernommen hatte und mit dessen Instandsetzung wir unmittelbar nach der Schlüsselübergabe begonnen haben. Inzwischen, im August 2005, ist folgender Stand erreicht:

- 1. Obergeschoß
- 2 Büroräume,
- 1 Archivraum,
- 1 Teeküche,
- 1 Aufenthalts- und Unterweisungsraum,
- 1 Bad und 1 WC

renoviert, neu geweißelt, Wasser- und Elektroanlage sowie Zentralölversorgung grundlegend saniert, neu möbliert, EDV-Netzwerk in allen Büro-, Archiv- und Aufenthaltsräumen in Brüstungskanalbauwei-



Der Bahnhof Dörzbach in neuem Glanz

se verlegt, Elektroanlage erweitert und für den EDV-Betrieb ertüchtigt, Steckdosen etc. neu verlegt und angeschlossen, vier PC-Arbeitsplätze mit von der Fa. FLEX freuntlicherweise zur Verfügung gestellten PC's ausgestattet und mit LINUX-Betriebssystem versehen, Umzug aus dem Rathaus Dörzbach vollzogen und Altaktei der SWEG aus Lahr umgezogen.

Derzeit läuft neben dem Tagesgeschäft mit Hochdruck die Aufarbeitung der Altaktenbestände, da noch viele Fragen zur Jagsttalbahn aus diesen Akten zu beantworten sein werden.

- Erdgeschoß
- Warteraum durch Vereinigung v. Archivraum und ehem. Büro d. Betriebsleiters wieder in der Originalform hergestellt (Trockenbauwand entfernt),
- Schalter- und Büroraum aufgearbeitet, Rauhfasertapete entfernt, Stuck wieder hergestellt, beschädigte Wände instand gesetzt, Holzverkleidungen in der vorhandenen Technik wieder ergänzt, wo beschädigt, Fenster mit gegossenen Glasscheiben aus Altbauten wieder neu eingeglast, wo Fensterscheiben zerstört waren, sämtliche Holzteile konserviert und neu gestrichen,



- Türen und Fenster sämtlich saniert, teils neu verglast und gestrichen,

- Alle Wände neu gegipst und mit entsprechenden Farben nach Altbefunden gestrichen (hierfür ein Reisendank an den Dörzbacher Bauhof und seinen Maler, Roland Schmeisser!),

- Fußböden im Warteraum und Schalterraum (Pitchpine) geschliffen und geölt, PVC entfernt bis auf den zukünftigen Shop, der vorübergehend auch als Baubüro dienen soll und daher den strapazierfähigeren PVC-Boden derzeit behalten hat;

- Elektro- und Wasserinstallation völlig erneuert, da völlig marode, sichtbare Teile dabei unter Verwendung zwar fabrikneuer, aber für die 60er Jahre authentischer Bauteile aus Porzellan und Email erneuert,

- sämtliche sichtbaren Kunststoffteile aus den Räumen entfernt (außer einer aus den 60er Jahren stammenden, bereits "historischen" Büroleuchte in "Shop", ebenso Sicherungsverteiler und andere neuzeitliche Einbauten,

- die derzeit bereits fertigen Räume mit original-Mobiliar der DEBG nach dessen Aufarbeitung wieder ausgestattet.

In diesem Zustand wurde das Gebäude am 23. und 24. Juli 2004 der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht, nach Voranmeldung (Tel.: 07937 / 277) kann die in den zugänglichen Räumen befindliche Ausstellung zur Jagsttalbahn, die die Jagsttalbahnfreunde organisiert haben, besichtigt werden. Die Ausstellung wird, je nach zur Verfügung stehender Zeit nach und nach erweitert.

Damit einher ging die Beschaffung eines Gerüsts, das im Dienste der Gemeinde derzeit von Wand zu Wand an den Gebäuden entlang wandert und der Außeninstand-

setzung dient. Dafür, daß die Jagsttalbahn AG das Gerüst zur Verfügung stellt, wird der Gemeinde ein Obulus in Rechnung gestellt, der die Anschaffungskosten des Gerüsts nach und nach amortisieren wird. Die Außenarbeiten sind am Empfangsgebäude auf der Bahnsteigseite bereits weitgehend abgeschlossen:

- Das Fachwerk wurde abgeschliffen, die losen Bestandteile der Ausfachungen entfernt,
- dann wurden die Ausfachungen ausgebessert, das Holz instand gesetzt und mit Schädlingsbekämpfungsmitteln behandelt,
- zuletzt wurden Holz und Ausfachungen mit entsprechenden Spezialfarben behandelt,

dabei wurde auf das Holz eine besondere stark pigmentierte Lasur aufgetragen, auf die Ausfachung eine Silikatfarbe, damit diese Bauteile ihren Feuchtigkeitshaushalt ausgleichen können und weiterer Fäulnis und Pilzbefall vorgebeugt wird.

- Im gleichen Zuge wurde Wand für Wand die Dachentwässerung einer ersten Instandsetzung unterzogen, damit die teilweise äußerst schlecht erhaltenen Dachrinnen wenigstens diesen Winter noch überstehen, hier zeichnet sich indessen für das nächste Jahr eine weitere Baustelle ab.

- Die teilweise bereits sehr brüchigen Firstabdeckungen am recht komplizierten Dach wurden in Stand gesetzt, auch hier sind aber nach entsprechender fachlicher Beratung weitere Arbeiten abzusehen.

Nachdem derzeit ca. alle 14 Tage eine Wand fertig wird gehen wir davon aus, in diesem Jahr noch den Bahnhofsturm anzugreifen und von der ekligen Eternithülle zu befreien, wenn dies gelingen sollte, wäre das Bild des Bahnhofs wieder das in den Bauplänen der alten Jagsttalbahn dargestellte, eines unserer vorrangigen Ziele. Das Gebäude kann dann allen Besitzern der anderen Bahnhofsgebäude Anhalt sein, wie diese äußerlich wieder hergestellt werden können.

Eine weitere Vereinsbaustelle dieses Jahres ist und bleibt der Lokschuppen, der mit seiner sehr stark geschädigten Bausubstanz immer-



während Anlaß zur Sorge bietet. Hier wurde zunächst das Thema "Trockenlegung" angegangen, seit dem Sommer ist wieder eine vollständige und funktionierende Dachentwässerung vorhanden, die im Auftrag der Gemeinde von der Dörzbacher Firma Roland Volk hergestellt und montiert worden ist. Wir haben dabei mit einem unserer AiH-Mitarbeiter assistiert.

Inzwischen wird mit der Gemeinde die Sanierung der Wände diskutiert, auch hier soll wieder so wenig wie irgend möglich in das Gebäude eingegriffen werden, letztlich wird eine sehr sorgsame Instandsetzung des Fachwerks und der Ausmauerung als Ergebnis herauskommen, die wir wieder mit den Arbeitskräften des 2. Arbeitsmarkts durchführen wollen. Wenn uns dies genau so gut gelingt wie die Reparaturen

am Empfangsgebäude so sollten wir damit zufrieden sein können. Diese Aufgabe wird uns über den ganzen Winter und sicher auch noch ein gut Teil des Jahres 2006 beschäftigen.

Ausgehend von den Gebäuden geht es dann als nächstes an die Geländeen entwässerung, an die wir schließlich das Gleisfeld anschließen wollen, auch hier gilt es zunächst, durch vorbereitende Maßnahmen die Voraussetzungen zu schaffen, damit dies überhaupt möglich ist. Auch hier wird unsere Bauleitung wieder in enger Abstimmung mit dem Bauausschuß und dem Gemeinderat der Gde. Dörzbach tätig werden.

Wie immer besteht die Möglichkeit, sich über unsere WebSite www.jagsttalbahn.de vom Fortgang der Dinge zu unterrichten.

Siegfried Reigelt kontrolliert die neue, durch die Firma Volk montierte Dachrinne



Genehmigungsverfahren, AG

Die Planungsarbeiten an der Strecke bis Krautheim sind abgeschlossen, die Planunterlagen liegen bei den Fachplanern, die sie derzeit mit den verschiedenen Fachbehörden abstimmen, damit nicht im förmlichen Genehmigungsverfahren plötzlich von irgendwoher ein Veto kommt. Das ganze scheint nach derzeitigen Stand recht erfolgreich durchzulaufen, bislang sind keine Einwände erhoben worden, die Abweichungen von den Planungen erfordern. In diesem Sinne hoffen wir, die Planung mit einer Genehmigung abschließen zu können.

In Richtung Aktiengesellschaft zeigen sich ebenfalls erfreuliche Tendenzen, nachdem auch Jagsthausen die Überleitung der Liegenschaften von der SWEG auf die Gemeinde vollzogen hat, wurde auf Initiative der Stadt Widdern die Idee laut, auch die anderen Belegenheitsgemeinden in die Jagsttalbahn AG aufzunehmen.

Das ganze erfordert zwar eine Menge zusätzlicher Beschlüsse und Arbeiten, letztlich ist das Projekt "Jagsttalbahn" aber ein Vorhaben des gesamten Jagsttals zwischen Dörzbach und Widdern und daher begrüßen wir diese Initiative der Stadt Widdern ausdrücklich und wünschen uns, daß diese Bemühungen zu einem raschen und erfolgreichen Abschluß führen.

Auch der Jagsttalbahnfreunde e.V. möchte sich in die AG einbringen, da die Details dieser ganzen Aktivitäten aber den Rahmen unseres Info's, daß wir nicht zur Fachzeitschrift "Wie gründe ich eine Ka-



VT 300-Impression in Bieringen

pitalgesellschaft" umwandeln wollen, verweisen wir in diesem Sinne auf allfällige Veröffentlichungen der Jagsttalbahn AG selbst.

Für uns als die Aktiven der Jagsttalbahn ist vor allem wichtig, daß wir uns nun handlungsbreit machen, denn sobald die Genehmigung da ist, muß es Schlag auf Schlag losgehen, eine andere Alternative kann und darf es nicht - für NIEMANDEN - geben. Dies mit Wort und Tat umzusetzen ist vor allem unsere Aufgabe, nachdem wir seit 1988 auf exakt diesen Moment hingearbeitet haben.

“Ready for take off?”



Musealer Dampfbetrieb 1988

Was wäre, wenn morgen die Baugenehmigung eingeht? Diese Frage bewegt uns Aktive vor Ort immer dann, wenn wieder eine neue Aufgabe vor uns steht, wir uns einer neuen, bislang nicht bekannten Problemstellung gegenüber positionieren müssen. Die Arbeiten an den Gebäuden, an der Gleis- und Anlagenplanung etc. haben uns gezwungen, hier eine Reihe von Lösungen zu suchen und zu finden, von denen wir einige in Stichworten anführen wollen.

Daß wir hier nicht alles allein erledigen können und auch mit den von der SWEG übernommenen Werkzeugen und Geräten nicht auskommen würden, ist klar, aber was waren unsere Sorgen, wo drückte der Schuh?

- Gleisplanung -> mangels eigener Planungskapazität vergeben an Ingenieurbüro Veit, Plochingen, abgeschlossen, derz. in d. Abstimmung mit den Fachbehörden;
- Brückenprüfungen, Instandsetzung -> Zuarbeit durch Herrn SV Hahn, Plochingen;
- Signalanlagen, BÜ-Technik -> Zuarbeit durch Herrn SV Thalmann, Stuttgart;
- Anarbeitung von Schwellen -> Kleinsägewerk beschafft mit Hilfe der Gemeinde Dörzbach, Tagesleitung ca. 350 - 500 Stk. je nach Qualität d. Ausgangsware;
- Abbohren d. Schwellen -> Bohrmaschine, gleisfahrbar, beschafft, Bohrzeit für 8 Löcher einer Schwelle ca. 15 Sekunden;
- Einrichten der Entwässerungen, Einmes-

sen von Schächten, Bahnsteigkanten und anderen Einbauten -> Nivelliergerät angeschafft;

- Aufarbeiten von Bauteilen, entschichten -> Altbrauchbare Klein-Sandstrahlanlage beschafft und in Betrieb genommen;
- Aufarbeitung v. Radsätzen unserer Fahrzeuge -> Achsdrehmaschine aufgearbeitet, eingerichtet und wieder in Betrieb genommen;
- Arbeiten an Lok- und Wagenbremsgestängen, Herstellen von Ersatzteilen etc -> Radialbohrmaschine gebraucht beschafft, aufgestellt und eingerichtet, derzeit provisorisch in Betrieb genommen, elektrische Instandsetzung voraussichtlich ab Oktober mit externer Hilfe;
- Reparaturen an Oberbaugeräten und Maschinen, diverse -> kleines MIG/MAG-Schweißgerät beschafft;
- Innenausbau der Bahnhofsgebäude, Herstellen der Gips-Wandflächen -> Trockenbauschleifgerät angeschafft (mit Unterstützung der Firma FLEX-Elektrowerkzeuge);
- Handwerkszeug für die Aufarbeitung der historischen Fahrzeuge -> Förderung durch Firma Würth, Werkzeuge, Werkzeugwagen etc.;
- Arbeiten an den Gebäuden, Wagenkästen etc., Arbeitsflächen und Absturzsicherung -> Gerüst angeschafft;
- Innerbetriebliche Transporte, Materiallogistik -> LKW mit Ladebordwand von Polizei Berlin organisiert, auf 7,49t abgelastet und von Berlin selbst überführt und (2005) grundlegend instand gesetzt;
- Arbeitsgrube vor dem Lokschuppen (Wasserschutzgebiet) planen -> Lösung als fabrikfertig typgeprüftes Bauteil gesucht und gefunden (Fa. Balzer, Memmin-

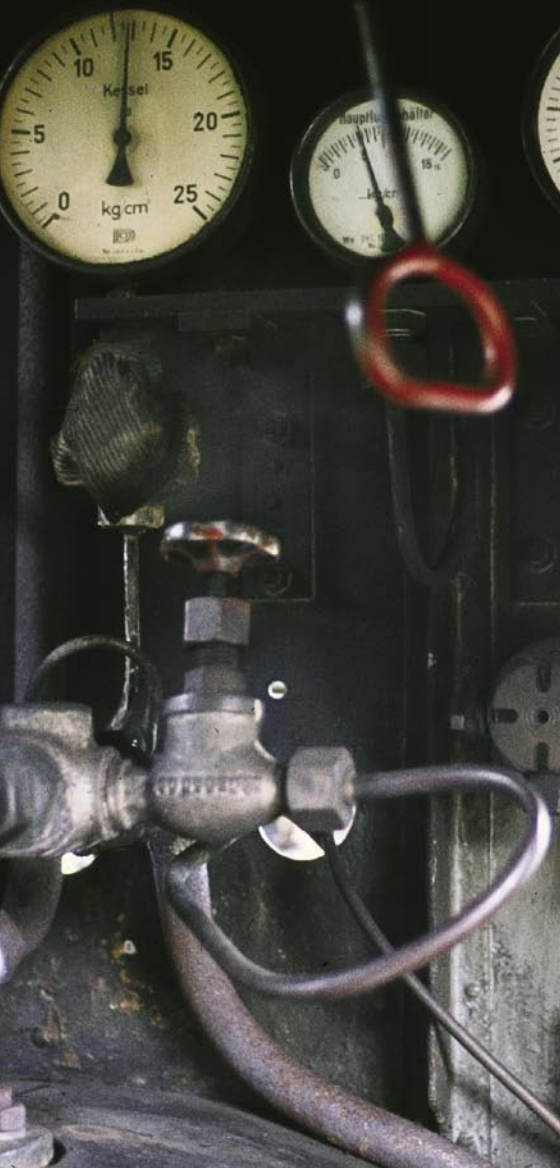
gen) sowie mit LRA angeklärt;

...

Diese schon recht nette Liste ist bei weitem nicht vollständig, da ständig neue Herausforderungen uns immer wieder auf die Suche nach neuen, für uns gangbaren Wegen gehen lassen. Aber die Vielfalt der angesprochenen Aufgaben und Lösungen war für uns eine echte Herausforderung. Da zudem immer das knappe Geld unser Begleiter war hieß es, nach Lösungen suchen, die bezahlt werden konnten, zeitnah zur Verfügung standen und mit unseren Möglichkeiten auch nachhaltig genutzt werden können.

Erfreulicher Weise fanden sich immer wieder Firmen, die uns mit ihrer Preisgestaltung entgegen gekommen sind oder uns mit ihrem Wissen und ihrer Beratung geholfen haben, auch wenn dann kein Auftrag daraus resultierte. Unser Dank an dieser Stelle steht ihnen auf jeden Fall zu. Eine namhafte Geldzuwendung Anfang des Jahres gestattete uns, die Vorbereitungen auch auf die Aufarbeitung v. Schienenfahrzeugen hin voranzutreiben, insgesamt, auch durch die Teilnahme am Projekt "Zusatzjobs" der "Arge" im Hohenlohekreis mit zeitweise bis zu 10 Mann bestand die Möglichkeitleit, im Bereich Werkstätten und Hochbau Schritte zu unternehmen, die ohne diese Maßnahmen niemals in unserer Reichweite gewesen wären.

Die derzeit anstehenden Gespräche mit den Organen der Arbeitsverwaltung haben daher zum Ziel, diese Aktivitäten auszubauen und in geordnete Bahnen zu lenken, da die bisherige Aktion, die im Herbst letzten Jahres letztendlich innerhalb we-



Im Führerstand der HELENE 1988

niger Tage "auf Zuruf" ins Leben getreten ist, nunmehr organisatorische Schwächen zeigt, die wir ausmerzen wollen. Langfristig sehen wir in einer Einbindung des 2. Arbeitsmarkts ein großes Potenzial für unser Projekt, das wir nutzen müssen, wenn wir eine realistische Chance haben wollen, die Aufgaben zu stemmen.

Eine "Museums-Eisenbahn" zu betreiben bzw. wieder in Betrieb zu bekommen ist im Jahr 2005 sicher nicht einfacher als eine 1988 in Betrieb zu halten, aber das sind alte Kamellen, schauen wir also in die Zukunft! Bislang konnten wir für alle auftauchenden Problemstellungen Lösungen finden, mit unseren Mitarbeitern werden wir das sicher auch in der Zukunft nicht anders halten.

Kehren wir zu der Ausgangsfrage zurück - *Ready for take off?*

Sicher noch nicht in allen Punkten, aber in immer mehr Punkten! Und das muß unser aller Ziel sein, in der anlaufenden Baumaßnahme, die in ihrer Beschäftigung mit den baulichen Liegenschaften in Dörzbach derzeit noch wenig zeitkritische Komponenten enthält, die organisatorischen und technischen Defizite im Projekt zu erkennen, grundlegend und mit möglichst wenig Aufwand zu beseitigen, damit wir, wenn die "großen" Baustellen mit vielen externen Beteiligten anlaufen, einen geordneten Ablauf der Maßnahme sicherstellen können.

Viel Zeit bleibt dafür nicht mehr, dies sei allen am Projekt beteiligten ins Stammbuch geschrieben. Arbeiten wir also gemeinsam daran, daß wir die gestellte Frage baldmöglichst uneingeschränkt mit "JA" beantworten können.

Aus der Werkstatt

Lok 24² ('Kunigunde')

Bei 'Kuni' neigen sich die Aufmaarbeiten langsam aber sicher dem Ende entgegen. Nach dem Rahmen, den Achslagern und Rad-sätzen sowie den ganzen Blechanbauteilen am Rahmen werden derzeit die Aufbauten aufgemessen und in ein 3-dimensionales Datenmodell verwandelt.

Dieses wird es uns gestatten, die diversen Verzge und Verbiegungen des Rahmens in Maße zu fassen und entsprechende Korrek-turen auszuarbeiten. Da das Betriebsbuch der Lokomotive mit den Meblttern für Rahmen etc. nicht überliefert ist bleibt nur dieser mühselige Rekonstruktionsweg, soll zusammen mit der Aufarbeitung ein neuer Zeichnungssatz des Fahrzeugs entstehen. Unser Freund Walter Nickel sitzt mit ver-schiedenen Helfern derzeit an dieser Sache.

M-D 1033 (neu: M-D 423)

Das Schulprojekt

Macht uns derzeit wegen verschiedener loser Rahmennietungen Sorgen, wir werden hier, wohl oder bel, mit dem Nieten anfangen müssen. Derzeit loten wir aus, wo wir an entsprechendes Werkzeug und einen Fachkundigen Anleiter kommen können. Hilfe in dieser Sache wäre uns SEHR WILLKOMMEN!

M-D 2283, 2284 (RhB-Wagen)

Die Drehgestelle wurden aus Biringen nach Dörzbach überstellt, die Kleinteile



Kunigundes Rahmen



Nieten, die ihrem Namen alle Ehre machen...



Vermessung der RhB-Drehgestelle



Das hält jemand tatsächlich für Kunst...

aufgearbeitet und eingelagert, derzeit warten die Drehgestellrahmen auf die Entschichtung, Prüfung und Vermessung und Neulack.

Die Radsatzfrage, Umspurung von 1000 mm Spur auf 750 mm Spur, wurde zusammen mit der Radsatzfabrik Ilsenburg gelöst, sowie die entsprechenden Mittel bereit stehen, kann die Anfertigung der Radsätze und der entsprechenden rechnerischen Nachweise in Auftrag gegeben werden. Die "Radsatzfabrik" ist mit Abstand der namhafteste Lieferant für Sonderradsätze in Deutschland, und in diesem Falle war uns allein wegen der nicht einfachen Aufgabenstellung und der intensiven Abstimmungen das "made in germany" äußerst wichtig.

Als Vorbereitung auf die Arbeiten an den Radsätzen steht das Abnehmen der Radsatzlager an, da diese nach Prüfung wieder verwendet werden sollen. Bei einem Preis von ca. 500 Euro/Lager und 32 Stück Bedarf liegt die Notwendigkeit dieser Arbeit auf der Hand.

Wegen der Graffiti-"Verzierung" der Wagen in Biringen steht zudem die Verlagerung auch der Wagenkästen nach Dörzbach auf dem Programm, zumal dann mit Sandstrahlen der Wagen und Neulackierung sowie Anpassung der Bremsen sowieso Arbeiten anstehen, die nur in Dörzbach gemacht werden können, denn vom Hof sollen die Fahrzeuge zur Aufarbeitung nicht.

Werkstatt allgemein

Eine ganze Reihe von Kleinigkeiten hat uns zu den Fahrzeugaktivitäten beschäftigt.

Schraubmaschinen

Von den Abbauarbeiten im letzten Jahr waren die wenigen Schraubmaschinen, die wir funktionsfähig hatten, recht mitgenommen. Aus alten DB-Beständen hatte uns unser Freund Manfred Braun aus Herrenberg eine Reihe Schraubmaschinen besorgt, die mit hydraulischem Antrieb gerade für die Montage der Gleisrahmen gut geeignet sind, weil sich das Anzugsmoment der Schrauben sehr exakt einstellen läßt. Unter Verwendung einer Reihe von Motoren mechanisch defekter Schrauber älterer Bauart und den "Vorderteilen" der hydraulischen Maschinen, die bei der DB wegen defekter Motoren ausgemustert worden waren, sind inzwischen wieder 5 vollständig funktionsfähige Maschinen entstanden, so daß mit den zwei vorhandenen schweren Schraubmaschinen nun zwei leichte und drei hydraulische Geräte funktionsfähig sind. Das sollte für's erste wieder reichen. Erfreulicher Weise erwies sich die Fa. CEMAFER, Hersteller des ganzen Maschinenparks, als auch bei alten Ersatzteilen lieferfähig, so daß wir auf Nachbeschaffungen größeren Umfangs verzichten konnten.

Raupe

Größere Sorgen machte uns über den Sommer unsere Fiat-Raupe, die wir, wir hatten berichtet, als Spende bekommen hatten. Aufgrund ihrer Größe für die Arbeiten im Bahnhofsgelände mehr als ideal, wußten wir um die zunehmende Schwäche ihrer Lenkbremsen, darauf hatte uns schon der Vorbesitzer hingewiesen. Bei einer Bauarbeit hinter dem Lokschuppen kam dann, was kommen mußte, die Ketten blockierten und das THW mußte



Nach dem Zerlegen: Handlungsbedarf...



...die notwendige Generalüberholung...



... und bald darauf wieder zuverlässig am Werk!



Der MAGIRUS am Anfang der Kur...



...auch der Motor wird durchgesehen...



...am Ende: Ein schmuckes Dienstfahrzeug.

anrücken, um die Raupe dort abzugeben. Nach Zerlegung der Antriebe war klar: Die Lenkbremsen sind hin und haben sich im Antrieb verklemmt. Letzteres zu beseitigen war einfach, die Ersatzteilbeschaffung erwies sich als mühsame Suche nach einem passenden Lieferanten, der dann aber gefunden werden konnte.

Mit unseren AiH-Kräften gelang die Reparatur und inzwischen ist die Raupe wieder voll einsatzfähig, aufgrund der weitgehenden Zerlegung wurde auch eine intensive Rostkur mit Neuanstrich eingeschlossen, den eine Zierde war das Maschinle in dem gammeligem Outfit auch nicht mehr.

LKW Magirus 130D9

Unser "für alles Laster" fiel uns im Spät-Frühjahr durch ein zunehmendes "Nachfüll-Problem", wie Bauleiter Clemens Cruschwitz es Land-Rover-gewohnt nennen würde, auf - Motoröl. Nachdem Motoröl beim Verlassen des Fahrzeugs üblicherweise schwarz ist, wurden die Spuren dieses Problems immer unübersehbarer, bis schließlich die Entscheidung fiel, daß dem Einhalt zu gebieten sei.

Leider brachte die eingehende Untersuchung dann eine unschöne Überraschung ans Tageslicht: Die Simmerringe der Kurbelwelle waren die eine, ein fehlernder O-Ring am Kompressor die andere Ursache des Problems. Letztere Ursache war nach einem Gang ans Ersatzteilregal im Loksuppen wieder im Lot, das andere bedeutete: Motor ausbauen.

Das gelang dann auch mit Hilfe eines Radladers ganz ordentlich, während darauf folgend zwei Mann die Simmerringe wechselten beseitigten die anderen den doch recht allgegenwärtigen Rost am

Aufbau des Fahrzeugs incl. Ersatz von ca. 0,5 - 1 m² entfleuchten Blechs an allen möglichen Stellen, vor allem unter dem Fahrersitz ...

Nach Wiedereinbau des Motors und einer neuen Kupplungsreibrscheibe und Einfieseln des ganzen unter das Führerhaus läuft der Laster inzwischen wieder gut, auch die etwas urtümliche Beleuchtung Marke "Ernteanhänger - Tarnbeleuchtung" ist inzwischen wieder LKW-mäßig.

Eine (gebührenfreie) Konsultation mit einer netten "Delegation" des BAG auf einer Autobahnraststätte gab den Anlaß zu dieser Änderung, die Herren hatten sich aufgrund der kleinen Schlepper-Rücklichter, die allerdings original wie in Berlin vom TÜV abgenommen vorhanden waren, für den Wagen interessiert und dann eine Reihe von Hinweisen ausgesprochen, was, bei nächster Gelegenheit an dem Wagen zu tun sei, vor allem, wenn man damit Kraftstoff und andere Dinge, wie an diesem Tag, durch die Lande fährt. Nur der Feuerlöscher fehlt noch, wer also einen sponsern will, diese Ausführung für außen am Fahrzeug mit Haube, wird gerne willkommen geheißen. So lange heißt es noch: KEIN GEFAHRGUT laden!

Schornstein und RaBoMa ...

Schornsteinfeger sind nette Menschen mit netten Neuigkeiten, eine dieser netten Neuigkeiten war die Erkenntnis, daß der Hochleistungsschornstein unserer Esse Marke "Ziegelsteinkonglomerat" so wohl nicht mehr lange das Dach zieren würde, die Risse und Schäden waren unübersehbar.

So kam was kommen mußte, das Ding muß weg. Gesagt, getan, Clemens, Stefan, Walter, Willi, Jörg und unser Gerüst versam-

melten sich an einem Samstag am Ort des Schornsteins, um ihn geordnet auf den Bauschuttplatz der Gemeinde Dörzbach zu verlagern. Abgesehen von der Silikoseverdächtigen Staubentwicklung ging das ganze auch recht rasch vonstatten.

Bei der Gelegenheit verschwand dann auch die Esse samt zugehörigem Dreck-Eck aus dem Lokschuppen und wurde jagsttalbahntypisch erstmal eingelagert. Beschluß: Esse ja - im Lokschuppen nein. Der freie Platz gegenüber der seinerzeitigen provisorischen Parkposition unserer Radialbohrmaschine lockte und am nächsten Montag waren Waldemar, Alexander, Peter, Wladimir und eine Reihe schwerer Stahlrohre damit beschäftigt, das Trum von Maschine ein paar Meter weiterzubewegen und an den nun freien Standort zu verrücken. Denn - das war der Anfang der Aktion, am alten Standort hat unser Lokschuppendach ein winziges Loch - genau über der Gußsäule der Maschine.

Nun steht sie an einer besser zugänglichen Stelle, trocken und, nach Beseitigung einiger elektrischer Absonderlichkeiten, auch funktionsfähig am neuen Ort. Unser Kollege Stefan Däuber hat in seiner Firma einen Fachmann für Maschinenelektrik überzeugt, uns im Herbst bei der endgültigen Herrichtung der Maschine zu unterstützen, so daß dieser letzte Zugang von unserem leider im letzten Jahr durch einen tragischen Unfall verstorbenen "Papa Moske" auch wieder betriebssicher ist.

Radsatzdrehmaschine

Wer kennt sie nicht, die urtümliche und aus der Zeit des ersten Weltkriegs stammende Achsdrehbank im "Reparaturschuppen" in Dörzbach. Was wurde schon phi-

losophiert wie man sie wieder in Betrieb bekommen könnte.

Einfach - Anfängen.

So wurden zunächst die Treibriemen erneuert und eine Spannvorrichtung, die zugleich als Leitrolle dient, angefertigt und in den Riementrieb eingeführt. Damit war das Problem, daß sich die Riemen aufgrund eines Fluchtungsfehlers immer wieder von der Transmission, die die Maschine antreibt, ablösten, erledigt.

Das nächste Problem - Sauberkeit.

Die Maschine richtig zu putzen, Lager reinigen, entspannen etc. war mehr als eine Woche Arbeit, zuzüglich Einrichten und Feinarbeit durch zwei maschinenkundige Kollegen aus unserem Verein.

Dann wurde der erste Radsatz, im übrigen von dem Widderner Schulwagen, eingespannt und probegedreht, gemessen, eingestellt und wieder gemessen. Letztlich knapp 1/10mm ist der bleibende Restfehler, den die Maschine im derzeitigen Zustand aufweist, für unsere Zwecke mehr als ausreichend.

Und wenn, wie wir es beabsichtigen, die Antriebsspindeln in den Supporten (also den Werkzeughaltern) der Maschine getauscht sind, was bei den kleinen Spindeln kein wesentliches Problem sein sollte, dann wird sich dieses Maß sicherlich noch um einiges verbessern lassen.

Nicht nur die "Maschinesen" unter uns waren fasziniert, wie die mehr als 90 Jahre alte Maschine wieder zu Leben erwachte und nach wie vor einwandfreie Arbeitsergebnisse erzielt. Inzwischen sind bereits zwei Radsätze zum neu bandagieren vorbereitet worden, als nächstes kommen die Radsätze der beiden HF-Wagen 754 und 755 an die Reihe.

Die nächste Herausforderung ist dann das Schablonieren der Räder zur fertigen Geometrie, da die Maschine keine Kopiereinrichtung hat sondern das vorgegebene Radprofil mit entsprechenden Auflage-schablonen hergestellt werden muß. Sofern sich das als machbar erweist (mit der heute geforderten Genauigkeit) würde uns dies erhebliche Kosten für das Abdrehen der Räder ersparen. Also lohnt es sich, in diese Arbeit etwa Grips und Zeit zu stecken. Echt schwäbisch halt, net sparen, aber nix ausgeben ...

Sie sehen, auch wenn es diesmal nur im geringsten Teil um die Aufarbeitung unserer Fahrzeuge selbst ging, der Schwerpunkt lag auf dem Erwerb der Voraussetzungen, um als Schienenfahrzeugwerkstatt bestehen zu können, eine wichtige Voraussetzung betrachtet man die aus den uns vorliegenden Angeboten sprechenden Kosten für die Wiederherstellung unseres Wagenparks. Alles, was wir selbst machen können, spart Geld und bringt - fast noch wichtiger - Kompetenz ins eigene Haus. Denn das hat sich als Erfahrung nunmehr vieler Projekte rund um die Jagsttalbahn erwiesen: Anfangs tun wir uns mit vielen Dingen recht schwer, aber wir lernen schnell und konsequent. Und das werden wir auch bei der Aufarbeitung unserer Fahrzeuge wieder tun.

Das nächste **INFO**
erscheint im Januar 2006.