

INFO

JAGSTTALBAHN

*Krautheim:
Es geht weiter.*

*Vorbereitung
Oberbaustoffe*

*Bahnhofs-
renovierung*

*CAD as
CAD can*



Hallo Jagsttalbahnfreundinnen und -freunde,

Jetzt erst recht, so lautete unsere spontane Antwort auf die Absage der Krautheimer Bürgervertretung. Und dabei bleibt es auch. Wir die Jagsttalbahnfreunde stehen zu unserem Wort und zu unserer Satzung in der es im §3 heißt: „Der Verein will seine Zwecke erreichen“. Und weiter im Absatz 6 „durch den Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur- und eines Eisenbahnverkehrsunternehmens auf der Jagsttalbahn.“ Durch die obengenannte Absage kommt es zu keinem Stillstand bei der Planung und den Arbeiten, aber und das müssen wir auch so akzeptieren, zu einer weiteren Verzögerung bei denselben. Eine Stellungnahme des Vorstandes gibt's im Inneren dieses Info-Heftes.

Liebe Jagsttalbahnfreunde vergeßt alles was Ihr in der Presse gelesen habt und



was Ihr noch lesen werdet, sobald wir die endgültige Genehmigung zum Bau haben, werden wir auch damit anfangen. Wie war das am Anfang?

Jetzt erst recht!

Siegfried Wächter

1. Vorsitzender

INFO Jagsttalbahn ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V.

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
Sitz: Bahnhofstr. 8
74677 Dörzbach
Redaktion: Siegfried Wächter
Tel, u. Fax: 07937/802112
Druck: O.D.E. Sindringen
Grafik: Harald Hechler

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
BLZ.620 918 00
Kt.Nr. 8950008

Das INFO erscheint 4x jährlich und ist für Mitglieder kostenlos.

Ausgabe 02/06 März 2006

Auflage 1500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Bilder: Jörg Woker Dörzbach,
Willi Blesch Krautheim

Titel: Raupe im Einsatz in Dörzbach,
Februar 2006, Bild: Clemens Cruschwitz

Echtdampf-Hallentreffen 2006

Wie jedes Jahr waren wir auch dieses mal wieder dabei. Viele Jagsttalbahnfreunde besuchten uns am Stand, den wir dankenswerterweise, großzügig gestalten konnten. Maschinen und Geräte die wir aufgebaut hatten, wurden ausgiebig bestaunt und kommentiert. Allerdings bekamen wir auch mitleidige Blicke wegen der mitaufgebauten historischen Geräte zugeworfen. Aber wir arbeiten ja nicht mehr damit. Ansonsten war es eine gelungene Veranstaltung.

Wir freuen uns schon auf die nächste Messe, die Faszination Modellbau in Sinsheim, bei der wir wie immer mit unserem Stand vertreten und wie immer für Fragen, Anregungen und Kritik zu haben sind.

Euer Messe Team.

PS: Im übrigen haben wir neue Jagsttalbahn-Souvenirs wie Caps, Tassen und neue Bücher.





Krautheim

Möckmühl

Stellungnahme zur Situation nach der Abstimmung in Krautheim

Nach der Absage der Krautheimer Bürgervertretung an die Jagsttalbahn standen wir vor einer neuen Situation. Die Krautheimer begründen den Ausstieg mit ihrer kritischen Finanzlage, was wir auf der einen Seite verstehen, andererseits ist es natürlich unverständlich, nachdem Krautheim schon so viel Geld in die Jagsttalbahn investiert hatte.

Damit es trotzdem weitergeht müssen wir uns nach anderen Möglichkeiten umsehen - das bedeutet, wir müssen nach anderen Partnern Ausschau halten - und da ist die Politik gefragt.

Diesbezüglich ist unser Vorstandsmitglied, der Dörzbacher Bürgermeister Willi Schmitt, bereits aktiv, erste Erfolge zeichnen sich ab, über Details zu reden wäre aber noch zu früh.

Wir werden natürlich weiter im INFO und auch auf unserer Internetseite www.jagsttalbahn.de aktuell berichten.



Bahnhof Dörzbach - ein architektonisches Schmuckstück bekommt seinen alten Glanz zurück.



Stand des Genehmigungsverfahrens

In der letzten Ausgabe des INFO hatten wir über die technischen Rahmenbedingungen berichtet, die wir in Abstimmung mit Landes-Eisenbahnaufsicht und Planungsbüro den Plänen für den ersten Bauabschnitt der Reaktivierung der Jagsttalbahn zu Grunde gelegt haben.

Die auf dieser Basis entstandenen Unterlagen hatten wir beim Regierungspräsidium Stuttgart als der für das erforderliche Baurechtsverfahren zuständigen Behörde eingereicht, die eine so genannte „Vorprüfung“ damit durchgeführt hat. Das Ergebnis wurde uns durch Postzustellurkunde vom 13.12.2005 eröffnet, es werde, so der Bescheid, auf eine „Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)“ verzichtet und sei beabsichtigt, Plangenehmigung nach § 18 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) zu erteilen.

In anderem Zusammenhang hatten wir bereits einmal erläutert, daß es grundsätzlich drei verschiedene Möglichkeiten gibt, den Bau bzw. die Änderung von Bahnanlagen baurechtlich genehmigen zu lassen,

- Planfeststellung nach § 18 (1) Allg. Eisenbahngesetz,
- Plangenehmigung nach § 18 (2) Allg. Eisenbahngesetz

- Bauaufsichtliche Genehmigung.

Nur die beiden ersten Verfahren entfalten dabei eine so genannte „Bündelungswirkung“, das bedeutet, daß sie in sich alle fachlichen Teilgenehmigungen der diversen Fachdienste aufnehmen und damit in einem Verwaltungsakt abschließend die Durchführung eines Bauvorhabens ermöglichen.

Mit der Entscheidung für die Plangenehmigung als durchzuführendes Verfahren stuft das Regierungspräsidium die Maßnahme als (umgangssprachlich) „zu geringfügig“ für ein Planfeststellungsverfahren ein und verzichtet damit auf umfangreiche Auslegungs- und Erörterungsverfahren. Auf der anderen Seite wählt es damit aber auch ein Verfahren, daß uns mit dem erwarteten Genehmigungsbescheid umfassenden Rechtsschutz und Sicherheit bietet, die Maßnahme in dem einmal festgelegten Rahmen auch durchführen zu können.

Letztes wäre beim Verzicht auf das förmliche Baurechtsverfahren und Erteilung nur einer bauaufsichtlichen Genehmigung in dem Maße nicht möglich gewesen, da dann die fachlichen Belange der Einzelbehörden durch uns abzustimmen gewesen wären.

In der Folge des ergangenen Bescheids nahm unser Planer nach Weihnachten



Kontakt mit dem Regierungspräsidium (RP) auf um das weitere Vorgehen abzustimmen. Als Ergebnis der Abstimmung waren 18 Ausfertigungen der Planunterlagen, entsprechend den vorgesehenen Empfängern in unterschiedlicher Zusammensetzung, im Original anzufertigen.

Diese kamen dann nach leider über einer Woche Postlaufzeit erst am 30. 01.2006 bei uns an. Damit verbunden war die Aufgabe, alle Pläne und Plananlagen in jeder einzelnen Fertigung abzuzeichnen und das ganze wiederum beim Regierungspräsidium einzureichen.

Am darauffolgenden 31.01.2006 waren die Unterlagen früh morgens schon wieder auf dem Weg nach Stuttgart, wo sie von unserem Betriebsleiter Jörg Woker persönlich dem zuständigen Sachbearbeiter im Referat 15, Herrn Frey übergeben wurden.

Es liegt jetzt beim Regierungspräsidium, die erforderlichen Stellungnahmen der Fachbehörden einzuholen und das weitere Verfahren zu steuern. Entsprechend den Stellungnahmen der Fachbehörden wird dann das Regierungspräsidium den Genehmigungsbescheid, gegebenenfalls mit ergänzenden Nebenbedingungen und Auflagen erteilen, der danach die Grundlage der Bauausführung sein wird.

[BL]

Vorbereitung der Oberbaustoffe

Das Konzept sieht die Verwendung von altbrauchbaren Oberbaustoffen vor. Deshalb müssen die Oberbaustoffe vor dem Einbau auf der Jagsttalbahn auf ihre Brauchbarkeit überprüft werden und den Anforderungen ihrer zukünftigen Bestimmung angepasst werden. Im Einzelnen bedeutet dies:

Schwellen

Altbrauchbare Schwellen werden uns aus Rückbau oder von Sanierungsbaustellen nach Dörzbach kostenfrei angeliefert. Die Schwellen werden von uns auf Rißbildung und andere Schäden geprüft und vorsortiert. Die brauchbaren Schwellen werden mit unserer Zugsäge auf 1,80 Meter abgelängt. Im Anschluß wird an den Schwellenenden, wenn erforderlich, ein S-Haken eingetrieben. Dies soll verhindern, daß beim Einschrauben der Schwellenschraube die

Schwelle aufplatzt. Anschließend werden Stapel a 24 Schwellen gebildet. Dies hat den Vorteil, daß zum Ausbringen der Schwellen, für eine Jochlänge von 15 Metern, nur eine Fahrt des Radladers erforderlich ist.

Schienen

Die uns zur Verfügung stehenden Schienen der Form S49 stammen ebenfalls von Normalspurstrecken. Sie weisen aufgrund ihres unterschiedlichen Abnutzungsgrades Differenzen in der Kopfhöhe auf. Um einen Verlegeplan für die Schienen zu erstellen, wird die Schienenhöhe der einzelnen Schienen an beiden Enden gemessen und dokumentiert. Aus den gewonnenen Daten kann nun das sogenannte Schienenband erstellt werden. Als nächster Schritt werden die Schienen gemäß dem erstellten Schienenband auf ihre zukünftige Länge (meist 15 Meter) geschnitten und mit einer Nummer sowie Kennzeichnung der Fahrkante versehen. Um die einzelnen Schienen miteinander verbinden zu können werden an den Enden die Laschenlöcher gebohrt.

Rippenplatten und Kleineisen

Die Materialien werden auf Abnutzung und Schäden überprüft und bis zur weiteren Verwendung eingelagert und mengenmäßig erfasst. Anhaftende Verschmutzungen an den Rippenplatten werden entfernt. Beim angelieferten Kleineisen werden die Gewinde gängig gemacht um eine möglichst störungsfreie Montage zu ermöglichen.



**Wir lassen die Funken fliegen:
Schienentrennmaschine in Einsatz**

*Es gibt
nichts Gutes,
außer
man tut es.*

Erich Kästner

Mitmachen bei der Wiederinbetriebnahme der Jagsttalbahn ist nicht schwer. Einfach diese Seite austrennen, umseitiges Formular ausfüllen und ab die Post an

Jagsttalbahnfreunde e.V..
Bahnhofstraße 8
74677 Dörzbach

oder einfach abgeben bei einem Infostand der Jagsttalbahnfreunde während einer Veranstaltung. Wichtig: Bitte Beruf angeben, weil wir manchmal für bestimmte Aufgaben oder Problemlösungen nach „Spezialisten“ suchen. Wenn Sie Spaß an der Arbeit in der Gruppe haben und sich an der Aufgabe erfreuen können, einem lange vernachlässigten Schmalspur-Kleinod neuen Glanz zu verleihen, werden Sie sich bei uns ganz bestimmt wohlfühlen.

Wir freuen uns über jede weitere helfende Hand!

Beitrittserklärung

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt derzeit (Stand 03/06) 30 Euro für Einzelmitglieder, 90 Euro für juristische Personen.

Vorname: _____

Name: _____

Beruf: _____

Geburtsdatum: _____

PLZ, Ort: _____

_____, den _____

Unterschrift: _____

Einzugsermächtigung

Ich ermächtige hiermit den Verein Jagsttalbahnfreunde e.V., meinen Mitgliedsbeitrag zu Lasten meines Kontos einzuziehen:

Kto.-Nr.: _____

BLZ: _____

Bank: _____

Diese Einzugsermächtigung kann ich jederzeit widerrufen.

_____, den _____

Unterschrift: _____

Jagsttalbahnfreunde e.V.

Bahnhofstraße 8, 74677 Dörzbach
Bankverbindung: Kto-Nr. 8950008,
Volksbank Hohenlohe (BLZ 620 918 00)

CAD as CAD can...

Schon verschiedentlich hatten wir darauf hingewiesen, daß wir für alle Fahrzeuge, die wir in unserem Bestand haben und an deren Inbetriebnahme wir – mit unterschiedlicher Intensität – arbeiten, Datenbestände aufbauen, damit nicht nur bei der Reparatur oder Adaption an unsere Gegebenheiten sondern auch später bei der Instandhaltung entsprechende technische Grundlagen vorhanden sind. Diese sind letztlich auch Basis der Betriebsunterlagen, die wir entsprechend unserer gesetzlichen Pflichten für jedes Fahrzeug führen müssen. Wir möchten Ihnen anhand einiger Beispiele zeigen, was das letztlich für die Kollegen, die das ganze umsetzen, an Aufgabe bedeutet und was dabei dann herauskommt.

Erstes Beispiel ist der Aufriß eines Drehgestells unserer beiden RhB-Wagen M-D 2283 und 2284. Da hier eine Umspurung ansteht geht es neben der Berechnung der Radsatzwellen etc., die wir von unserem Radsatzlieferanten erhalten, auch um die Frage, ob die erforderlichen Freigängigkeiten der neuen Radsätze unter dem Wagen auch gegeben sind, will heißen, ob sich hinterher die Drehgestelle auch den vorhandenen Gleisbögen zwängungsfrei anpassen können.

Dazu haben wir die Drehgestelle vermessen und aufgezeichnet, es ist ein 3-dimensionales Datenmodell entstanden, daß aus lauter einzelnen Linien zusammengesetzt ist. (Abb.1, nächste Seite)

Das Ganze zu durchschauen braucht ein wenig räumliches vorstellungsvermögen, die zu erkennende Bemaßung an den einzelnen Teilen steht einmal Quer zum Drehgestell und einmal längs. Es handelt sich also um eine räumliche Darstellung der einzelnen Kanten, wie sie Stück für Stück aufgemessen und zu Papier gebracht wurden. Damit das ganze optisch leichter zu durchblicken und zuzuordnen ist, kann man als Hilfe die Farbe hinzunehmen. Der nächste Schritt ist auf der folgenden Grafik zu sehen.

Um die verwirrende Vielzahl an Linien zu ordnen wird eine CAD-Zeichnung in Lagen (engl. = Layer) aufgeteilt, denen eigene Farben zugeordnet werden können, wie man hier sieht der Einfachheit halber in den einer Dampflok und deren Bauteilen üblicher Weise zuzuordnenden Farben.

Die grünen Linien zeigen erste Konturen der inzwischen auch auf den Rechner übertragenen Aufbauten, rot das Tragwerk des Rahmens sowie die Radsterne, grau die Radreifen und blanken Zapfen in den Rädern. Die Gestängeteile von Treib- und Bremsgestänge usw. sind der Übersichtlichkeit nicht eingezeichnet.

Um die Struktur der Zeichnung zu verdeutlichen, werden wir nach und nach von der Zeichnung Teile ausblenden und damit „unsichtbar“ machen, bis eine einfache Grundstruktur, ein Rad, übrig bleibt. Grundlage bleibt dabei immer derselbe Datenbestand, es wird also nichts aus

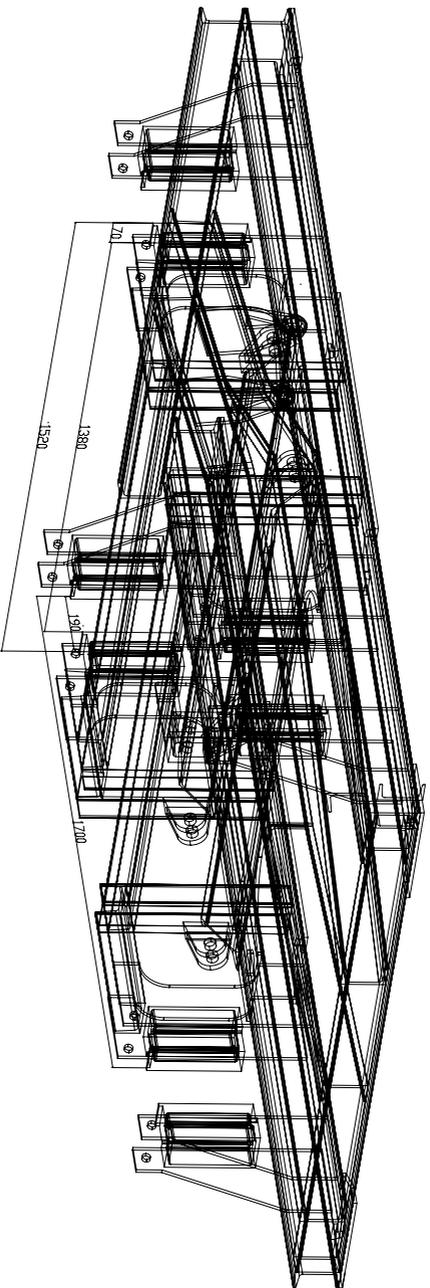


Abbildung 1: Linienmodell d. Drehgestells d. Wagen M-D 2283, 2284

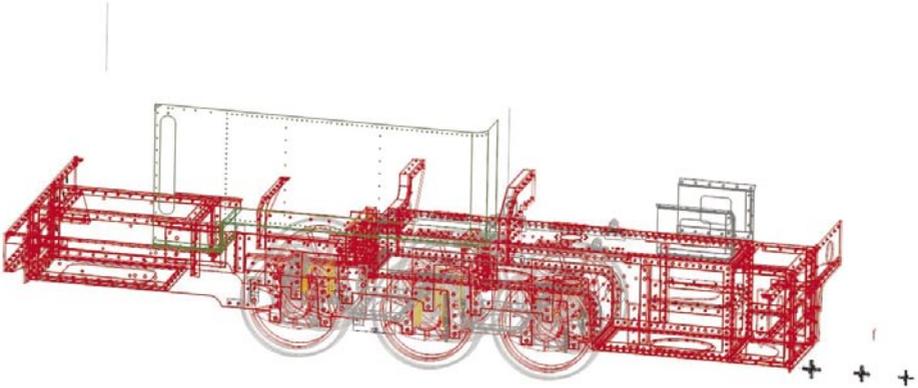


Abbildung 2
 der Datei „gelöscht“. Damit kann sich der Bearbeiter immer die Teile herausuchen, deren Ansichten etc. er benötigt. Sofern der Zeichner konsequent bei Aufmaß und Zeichnungserstellung daran gedacht hat, jedes Teil einer oder mehrerer eigenen Ebenen zuzuordnen. (Abb. 2)

Man erkennt mühelos die Struktur des Rahmens, der aus einer unglaublichen Vielzahl einzelner Bleche und Profile vernietet ist, darüber den rechten Wasserkasten und vorn die Rauchkammerstütze. In der Mitte

die Radsatzgruppe mit ihrer Führung, den Stellkeilen, Lagerdetails etc.

Das nächste Bild zeigt die selbe Grafik, nur alle Elemente der Wasserkästen sind ausgeblendet, es fehlt also die Farbe „grün“.

Immer noch steht der vollständige Rahmen vor uns, (Abb.3) die ausladenden Bauteile oben im Bild sind die Wasserkastenstützen des linken Wasserkastens, die für rechts sind ausgeblendet, damit man die Räder besser sehen kann. Die Wasserkas-

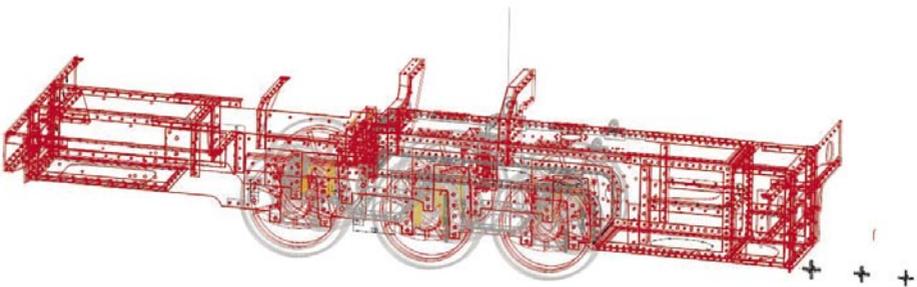


Abbildung 3

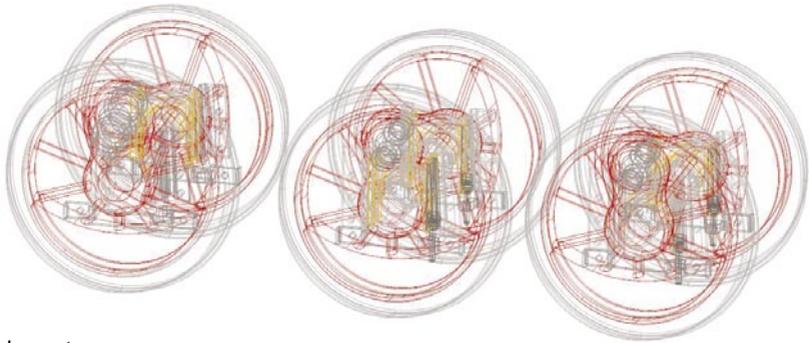


Abbildung 4

tenstützen werden sich zusammen mit den Rahmenbauteilen für das nächste Bild von uns verabschieden ... (Abb.4)

Nur noch die drei Radsätze sind jetzt übrig, in rot die Radkörper mit ihren Speichen und Gegengewichten, in grau die aufgezo- genen Radreifen und die Achswelle sowie die Treib- und Kuppelzapfen sowie die Achslagerführungen und deren Nachstel-leinrichtung, in gelb die inneren Bauteile der Lagerung.

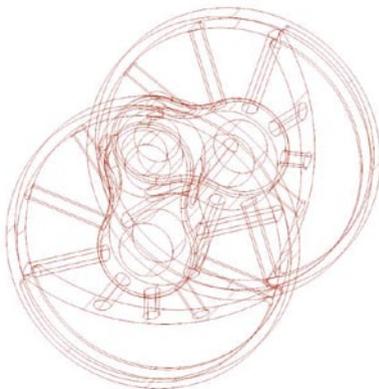


Abbildung 5

Und zu letzt der reine Radkörper des drit-ten Kuppelradsatzes (Abb.5) mit seiner Felge, den Speichen, der Gegengewich- tskontur und den Führungen der Achswelle und der Treibzapfen. Letztlich besteht die Gesamtzeichnung, die sich in jeder Rich- tung und in jedem Schnitt so darstellen läßt, aus einer Unzahl solcher Elemente, nach und nach werden wir Ihnen unsere so erstellten „Schätze“ vorstellen.

Man kann sich anhand der einzelnen El- emente, aus denen derartige Zeichnungen zusammengesetzt sind, leicht vorstellen, daß hierfür eine kundige Hand erforderlich ist. Mit unserem Walter Nickel und Helfer Stefan Haag hat sich ein Dream-Team gebildet, daß diese Arbeiten in einem erschreckenden Tempo erledigt, nachdem sich das Prozedere des Aufmessens und aufbereitens eingeschliert hat.

Weitere Informationen, gegebenenfalls auch von externen Interessenten sol- cherlei Werkens dürfen gerne unter „werkstatt@jagsttalebahn.de“ angefragt werden.

[HW]

Impressionen vom Dörzbacher Pferdemarkt-Umzug





NIED
PALETTEN
+ KISTEN

Seit 1928 - Sägewerk und Holzhandlung
Johannes Nied GmbH • Baulandstraße 22
74747 Ravenstein-Unterwittstadt



ESSO-Station Funk

Tankstelle & Kfz.-Meisterbetrieb
Mergentheimerstr. 7 74677 Dörzbach
Tel.: 07937/991200 Fax: 07937/9912025

Back- und Getränkeshop - TÜV-Abnahme im Hause - Ersatzteile & Reifendienst

Hier O.D.E.-Anzeige einfügen!!!