

Ausgabe
Nr. 3-2018

INFO

JAGSTTALBAHN



Editorial..... 3

Termine..... 4

Kalender 2019..... 4

Jagsttal Wiesen Wanderung..... 5

Dauerbrenner Gleisbau..... 6

Wagen 371..... 8

Hauptuntersuchung Lok 22-02..... 10

Türen für das Stationsgebäude renoviert..... 10

Aus der Geschichte - Eröffnung der Schmalspurbahn..... 11

Lädle - Bestellschein..... 14

Beitrittserklärung..... 15



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

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

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.

Sitz: Bahnhofstraße 8
 74677 Dörzbach

Fax: 07937-802721

eMail: post@jagsttalbahn.de

Aktuelles unter: www.jagsttalbahn.de

Redaktion: Stefan Haag

Layout: Stefan Haag

Druck: SO geht DRUCK heute

Ausgabe: Nr. 3-2018
 September 2018

Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Titel: Stoppelhopser am Bahnsteig
 (Bild: Stefan Haag)

Das INFO erscheint 3x jährlich und ist kostenlos.



Liebe Leserinnen und Leser,

von der „Genehmigungsfront“ gibt es gute Nachrichten: die Plangenehmigung für die (kleinen) Änderungen an den Gleisanlagen in Dörzbach, wie beispielsweise die Weichenverbindungen, die wir nicht mehr herstellen werden, ist eingetroffen. So können wir nun voll durchstarten und die Gleisanlagen im Bahnhof Dörzbach fertigstellen.

Bei der Suche nach einem Eisenbahnbetriebsleiter für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) Jagsttalbahn AG waren wir leider noch nicht ganz so erfolgreich. Die Besetzung dieser Personalie, die ein abgeschlossenes technisches Studium und eine spezielle Ausbildung zum Eisenbahnbetriebsleiter voraussetzt, ist eine Voraussetzung für die nächsten Schritte zur Inbetriebnahme. Bisher war unsere Suche nach einer kostengünstigen Lösung dafür nicht erfolgreich, aber wir bleiben weiter dran.

Auch bei unseren Fahrzeugprojekten sind Fortschritte zu vermelden. Insbesondere wenn jetzt die Urlaubszeit vorbei ist, werden wir wieder mit voller Mannschaftsstärke daran weiterarbeiten.

Ein kleines Jubiläum ist ganz unmerkelt an mir vorübergezogen: Die letzte Ausgabe des INFOs war die 25. mit dem von mir gestalteten Layout. Das erste INFO, an dem ich mitgearbeitet hatte, ist nun auch schon über zehn Jahre her. Wenig später habe ich dann mit der Ausgabe Nr. 2-2009 die Betreuung des INFOs komplett übernommen. Seit Ausgabe 2-2010 erscheint das INFO nun fast unverändert in seinem aktuellen Layout.

Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen Lesern für das Interesse und die vielen positiven Rückmeldungen und Anregungen bedanken. Es freut mich, dass unser INFO Jagsttalbahn auch in Zeiten, in denen fast alle Informationen zur Jagsttalbahn tagesaktuell im Internet und über unseren elektronischen Newsletter verfügbar sind, einen breiten Leserkreis hat.

An dieser Stelle möchte ich Sie gerne herzlich einladen, sich mit eigenen Augen ein Bild von den Fortschritten zu machen, sei es bei unseren Veranstaltungen oder einfach mal samstags beim Arbeitseinsatz.

Stefan Haag

Bahnhofstage in Dörzbach

Am 18. und 19.05.2019 (Jagsttal Wiesen Wanderung), am 14.07.2019 und am 08.09.2019 (Tag des offenen Denkmals) finden im nächsten Jahr in Dörzbach Bahnhofstage statt. Das Bahnhofsgebäude und der Lokschuppen sind von 13 bis 17 Uhr zur Besichtigung geöffnet. Um 14 Uhr, 15 Uhr und um 16 Uhr bieten wir Führungen an. Im Stationsgebäude gibt es Kaffee, Kuchen und kalte Getränke.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Arbeitseinsätze

An (fast) jedem Samstag finden ab 9 Uhr Arbeitseinsätze in Dörzbach statt. Wir freuen uns immer über neue aktive Mitmacher. Unsere Kontaktdaten zur Anmeldung finden Sie im Impressum.

Alle aktuellen Termine finden Sie unter: www.jagsttalbahn.de

Jagsttalbahn Kalender 2019

Ab sofort ist unser Kalender für das Jahr 2019 erhältlich. Gezeigt werden bisher unveröffentlichte Aufnahmen aus der Betriebszeit und einige aktuelle Bilder von den Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme.

Erwerben können Sie den Kalender im Format DIN A5 zum Preis von 5 Euro an unseren Veranstaltungen oder für 7,50 Euro inkl. Versand mit dem Bestellschein am Ende dieses INFOs oder per E-Mail an fanshop@jagsttalbahn.de. Sie erhalten dann eine Rechnung und nach der Bezahlung schicken wir Ihnen den Kalender zu. Bei der Bestellung bitte Ihre Adresse nicht vergessen!



Jagsttal Wiesen Wanderung

Die Jagsttal Wiesen Wanderung hat sich für uns zu unserer größten Veranstaltung entwickelt. War früher der Tag des offenen Denkmals die Veranstaltung mit den meisten Besuchern, sind es nun die zwei Tage Jagsttal Wiesen Wanderung im Mai.



In diesem Jahr fiel die Jagsttal Wiesen Wanderung mit den Pfingstferien zusammen, so dass wir leider die Kulturküche Dörzbach nicht für die Bewirtung gewinnen konnten. Daher hieß es selbst machen. Um den Aufwand und Personalbedarf in Grenzen zu halten, haben wir auf Bewährtes zurückgegriffen. Unser Kassier Armin, seines Zeichens gelernter Koch und ehemaliger Besitzer der Krone in Jagsthausen und Volker haben die Küche übernommen und selbstgemachte Maultaschen mit Kartoffelsalat „gezaubert“. Am wie ge-

wohnt eher schwach besuchten Samstag überhaupt kein Problem, am Sonntag waren dann vier Mann in der Küche und zwei im Verkauf durchgehend damit beschäftigt, für Nachschub zu sorgen. Die letzten kleinen Reste wurden dann von den Mitarbeitern zum Abendessen verspeist.

Auch unsere Führungen waren wieder sehr gut besucht und wir hoffen, dass wir auch einige „Jagsttalbahn-Neulinge“ für unsere Aktivitäten begeistern konnten.



Bild: Timo Zimmermann
Bild oben: Thomas Probst

Gleisbauarbeiten und Pflasterarbeiten vor dem Lokschuppen

Schon zu Betriebszeiten der Jagstalbahn war vor dem Dörzbacher Lokschuppen eine befestigte Fläche angelegt worden. Im Laufe der letzten Jahre war diese Fläche, teils aus Beton, teils gepflastert und stellenweise auch nur gesplittet, immer unebener geworden. Wie im letzten INFO berichtet, wurde die Fläche für die Instandsetzung des Gleises vor dem Lokschuppen abgebrochen. Nachdem das Gleis bis zum Mai-Bahnhofstag fertiggestellt werden konnte, nutzten wir in der ersten Juniwoche einige Tage alten Urlaub, um die etwa 60 m² große Fläche noch vor der Mitgliederversammlung neu zu pflastern.

Für die Spurrillen wurden, da es in der passenden Größe für die dort verbauten Schienenprofile keine fertigen Ril-

lenbeischieben gibt, sogenannte Z-Stahlprofile verbaut, die mit dem Schienensteg verschraubt wurden. Für den notwendigen Unterbau holten wir sogenanntes KFT-Material und Splitt und verdichteten es mit der Rüttelplatte. Die Einfassungen bestehen aus unseren eingelagerten Randsteinen, die wir in Magerbeton setzten. Die für das Pflaster benötigten Knochensteine waren teilweise vorhanden. Den Rest konnten wir in Jagsthausen als Geschenk übernehmen und die Steine sozusagen „just in Time“ mit unserem Einachsanhänger in etlichen Fuhren nach Dörzbach bringen und einbauen. Das Auf- und Abladen (ca. 6 Tonnen!) musste leider händisch erfolgen.

Die großen Flächen waren schnell gepflastert. Am Ende folgte dann noch mehr als ein Tag zum Zuschneiden der Steine an den vielen Kanten zum Gleis. Die Fläche ermöglicht uns so einen



komfortablen Zugang und vor allem auch eine Zufahrt zum Lokschuppen und kann als Arbeitsfläche für nicht ganz so saubere Tätigkeiten genutzt werden.

Nachdem das durchgehende Hauptgleis nun in seiner endgültigen Lage ist, war der Stellbock der Weiche 1 in der Bahnhofeinfahrt eher in einer Steilhanglage. Um einen sicheren, bodengleichen Zugang vom Gleiskörper her zu schaffen, haben wir einige alte Sandsteinblöcke neben dem Bahndamm in zwei Reihen aufgeschichtet und das Ganze mit Gleisschotter hinterfüllt. So wird unser Baumateriallager nach und nach einer neuen, sinnvollen Bestimmung zugeführt.

Unsere alten Gleisbauschrauber hatten bereits ein stattliches Alter erreicht und uns zuletzt doch einige Nerven gekostet, da der Hersteller der dort verbauten französischen Motoren schon lange nicht mehr existiert und daher auch keine Ersatzteile mehr erhältlich sind. Da kam das Angebot von unserem Neumitglied Bernd Kühn gerade recht. Von seinem früheren Arbeitgeber konnte er zwei junge gebrauchte Schrauber und drei Kraftstopfer ergattern und unserem Fundus zuführen. Sie haben uns bereits gute Dienste geleistet und erleichtern die Arbeit wesentlich.

Volker Elgner

oben: Die befestigte Fläche am Stellbock
Mitte: Übergabe der "neuen" Schrauber
unten: Einer der neuen Stopfer im Einsatz
linke Seite: Die gepflasterte Fläche vor dem Lokschuppen
(alle Bilder: Stefan Haag)



Arbeiten am Wagen 371

Am diesjährigen Juli-Bahnhofstag konnten wir den Barwagen 371 zum ersten Mal im Freien am Bahnsteig präsentieren. Davor waren noch einige Arbeiten zu erledigen gewesen:

Die Bühnen haben einen rutschfesten Belag aus neuem Riffelblech erhalten. Die Bleche konnten wir von der örtlichen Landmaschinenwerkstatt fertig gekantet beziehen und mussten nur noch die Befestigungsbohrungen und die Durchführungen für die Notbremsleitungen einbringen. Die Bleche wurden stilecht mit Messingschlitzschrauben mit dem Fahrzeugrahmen verschraubt. Wir hoffen so zu verhindern, dass die Schrauben festrosteten. Die Bleche müssen nämlich zur Wartung der Puffer ausgebaut werden. Daher wurde der Bühnenboden auch

gleich aus drei einzelnen Blechen ausgeführt, um ihn einfacher handhaben zu können.

Die Stirntüren haben inzwischen auch ihre Glasscheiben aus Sicherheitsglas erhalten. Auch eine Seitenscheibe, die uns beim Einbau kaputt gegangen war, wurde gleich mit ersetzt. An den schon eingebauten Scheiben wurde die Vorspannung des Versenk-Mechanismus noch eingestellt, um ein einfaches Öffnen und Schließen der Fenster zu erreichen. Außerdem haben die Stirntüren, zusätzlich zu den klassischen Vierkantschlössern, neue Schlösser mit modernen Schließzylindern erhalten, um das Fahrzeug gegen unbefugtes Betreten sichern zu können. Das Fahrzeug ist somit wieder „dicht“ und kann ohne Schaden zu nehmen auch mal einem Regenschauer ausgesetzt werden.



Zu guter Letzt wurden an den beiden Stirnseiten die Notbremsähne eingebaut und mit der Bremsleitung verbunden. Nachdem nun an den Bühnen alle Teile angepasst sind, können sie zum Grundieren und Lackieren wieder demontiert werden um dann endgültig montiert zu werden. Ist alles zusammengebaut können die Stromkabel in die Leerrohre eingezogen und die Druckluftanlage auf Dichtigkeit geprüft werden.

Stefan Haag

rechts: Die neue Notbremsleitung mit dem alten Notbremsahn an der Stirnseite des Wagens (Bild: Stefan Haag)

linke Seite: Der Wagen 371 am Bahnsteig in Dörzbach (Bild: Stefan Haag)



NEU! Großflächen-Werbe-Mietsysteme
zu super Konditionen
für Ihre nächste Veranstaltung
wir beraten Sie gerne
Tel. 0 79 48 / 6 47



design|werbung|druck

Innovative Print-Lösungen

**Produktvielfalt und Flexibilität
sind unsere Stärken!**

- **Offsetdruck • Digitaldruck • Stanzarbeiten**
- **Personalisierung • Großformatdruck • Fahnen • Banner**
- **Roll-Up • wir bieten Ihnen alles rund ums Thema Print.**

**Auch Kleinstauflagen ab 1 Stück lassen sich
problemlos realisieren!**

www.ode-online.de

Hauptuntersuchung Lok 22-02

Eigentlich ist die Hauptuntersuchung von Lok 22-02 weit fortgeschritten und sollte auch schon längst abgeschlossen sein. Momentan macht uns allerdings die über 50 Jahre alte Pneumatik Probleme. Die Lok verfügt über eine pneumatische Vielfachsteuerung. Das heißt, fast alle Funktionen werden per Druckluft betätigt und überwacht, sogar die Scheibenwischer! Nur bei der Beleuchtung hatte man schon damals auf Strom gesetzt. Das führt dazu, dass in der Lok eine Vielzahl an Ventilen verbaut ist, die meisten davon im Führerpult, einige aber auch an nicht ganz so gut zugänglichen Stellen. Und eben diese Ventile verfügen über Dichtun-

gen aus Gummi, der nach 50 Jahren nicht mehr ganz so elastisch ist – was sich dann in mehr oder weniger starken Undichtigkeiten äußert. Die Ersatzteilbeschaffung ist oft schwierig. Es gibt oft nur noch das Nachfolgemodell vom Nachfolgemodell mit zwischenzeitlich zwei Änderungen in den Artikelnummern – manchmal auch gar nichts Baugleiches mehr. Und hat man nach mehreren Wochen endlich die erforderlichen Ersatzteile beschafft und eingebaut, kann sich ein höherer Druck aufbauen und man entdeckt die nächste undichte Stelle... Mal schauen, wann wir unser Ziel erreicht haben und die Lok endlich dicht ist!

Stefan Haag

Türen für das Stationsgebäude renoviert

Die historischen Eingangstüren auf der Bahnsteigseite am Stationsgebäude hatten seit der Restaurierung des Stationsgebäudes 2005 keine Farbe mehr gesehen und haben durch Wind und Wetter ordentlich gelitten. So wurde es dringend notwendig, dagegen etwas zu tun. Nach und nach werden nun die Türen abgeschliffen, wo erforderlich ausgebessert und frisch gestrichen.

Die frisch gestrichene Tür an der Bahnsteigseite des Warteraums
(Bild: Stefan Haag)



Eröffnung der Schmalspurbahn

Die eigentlich für den 10. Dezember 1900 terminierte feierliche Eröffnung der Jagsttalbahn musste wegen starker Regenfälle und den damit verbundenen Nacharbeiten an der Strecke auf das Frühjahr 1901 verlegt werden. Nachdem die Nachprüfung der amtlichen Streckenabnahme am 9. März die Beseitigung aller Mängel feststellen konnte, sollte die feierliche Streckeninbetriebnahme am 13. März 1901 stattfinden. Viele Ehrengäste hatten das Einladungsschreiben mit dem ursprünglichen Eröffnungstermin sicherlich greifbar verwahrt und erwarteten mit großem Interesse die erste Fahrt der Jagsttalbahn.

Ein eigens neu gedrucktes Einladungsschreiben kündigte den neuen Termin mit den folgenden Zeilen an: „Euer Hochwohlgeboren beehren wir uns, unter höflicher Bezugnahme auf das Einladungsschreiben vom 28. November vorigen Jahres, ergebenst zur Kenntnis zu bringen, dass nunmehr die Eröffnungsfeier am Mittwoch den 13. dieses Monats nach dem bereits mitgeteilten Programm stattfinden soll und bitten uns um gütige Antwort bis längstens 10. des Monats an den unterzeichneten Vorsitzenden nach Heilbronn, ob Euer Hochwohlgeboren uns die Ehre erweisen, an der Feier teilzunehmen.“

Mit vorzüglicher Hochachtung Namens des Eisenbahn-Komitees: Der Ehrenvorsitzende, Freiherr Josef von Ellrichs-

hausen in Assamstadt [und] der Vorsitzende, Schifffahrts-Kommissar Hoffmann in Heilbronn. Den 6. März 1901.“



Das „Programm zur Eröffnungsfeier der Nebenbahn Möckmühl – Dörzbach“ sah folgenden Tagesablauf vor:

„9 Uhr vormittags:

Empfang der auswärtigen Gäste am Bahnhof Möckmühl durch das Komitee und anschließend hieran Gabelfrühstück im Wart[e]saal.

9 ½ Uhr vormittags:

Festfahrt auf der neuen Bahn mit Aufnahme der örtlichen Festteilnehmer an jeder Station.

11 Uhr vormittags:

Begrüßung durch die Vertreter der oberen Gemeinden in Schöntal.

12 ½ Uhr nachmittags:

Ankunft in Dörzbach, Empfang durch

die dortige Gemeindevertretung und Zug in den Ort.

1 Uhr nachmittags:

Fest-Essen im Gasthaus zum Lamm daselbst.

4 ½ Uhr nachmittags:

Rückfahrt nach Möckmühl mit Anschluss an den Schnellzug ab 7 Uhr 36 Minuten abends.“

Hiernach wurde die Eröffnung der Jagsttalbahn am 13. März zwischen Möckmühl und Dörzbach feierlich begangen und der Sonderzug an jeder Station gebührend empfangen. Der Regelbetrieb sollte zwei Tage später aufgenommen werden, wie Oberbauingenieur und Vorstand der Nebenbahn Kökert dem Königlichen Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten, in Stuttgart in einem Schreiben vom 12. März mitteilte: „[...] Auf Grund der uns durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen mitgeteilten Genehmigung des Königlichen Ministeriums soll nunmehr der allgemeine Betrieb der Nebenbahn Möckmühl – Dörzbach am Freitag den 15. März 1901 eröffnet werden. Von den hierfür genehmigten Fahrplänen und Tarifen erlauben wir uns die verlangten je drei Exemplare beifolgend zu überreichen. [...]“

Die erste Fahrt eines regulären Personenzuges mit Güterbeförderung sollte dem Fahrplan nach in Dörzbach um 5.40 Uhr beginnen, um bei einer Reisegeschwindigkeit von 22 Stundenkilo-

metern nach 143 Minuten um 8.03 Uhr in Möckmühl anzukommen. Die reine Fahrzeit auf der 39 Kilometer langen Strecke war auf 126 Minuten kalkuliert, die übrigen 17 Minuten waren den Aufenthaltszeiten, unter anderem zum Be- und Entladen der Güterwagen sowie der Postabfertigung im Post- und Gepäckwagen, in den Bahnhöfen geschuldet.

Mit einem Endpreis von 2.163.606,10 Mark hatte der Bau der Jagsttalbahn nach der Baubeschreibung von 1904 nur geringfügig die veranschlagte Bausumme von 1,95 Millionen Mark überschritten. Zentimetergenau wurden die Streckenteile der Länder Württemberg und Baden berechnet, um die staatlichen Zuschüsse von 20.000 Mark pro Kilometer zu erhalten. 26.173,31 Kilometer sollten demnach in Württemberg, 11.983,92 m in Baden verlaufen. Insgesamt wurde die Bausumme mit 773.944,60 Mark staatlich gefördert.

Über die Höhe der Fahrpreise und Frachttarife, die bei einer privatrechtlich-gewerblich vorfinanzierten und betriebenen Bahn zumindest anfänglich nicht das moderate Niveau eines öffentlichen Betreibers haben konnten, sollte in den kommenden Jahren ein positives Betriebsergebnis für Vering & Waechter sowie für die Investoren der Nebenbahn erzielt werden.

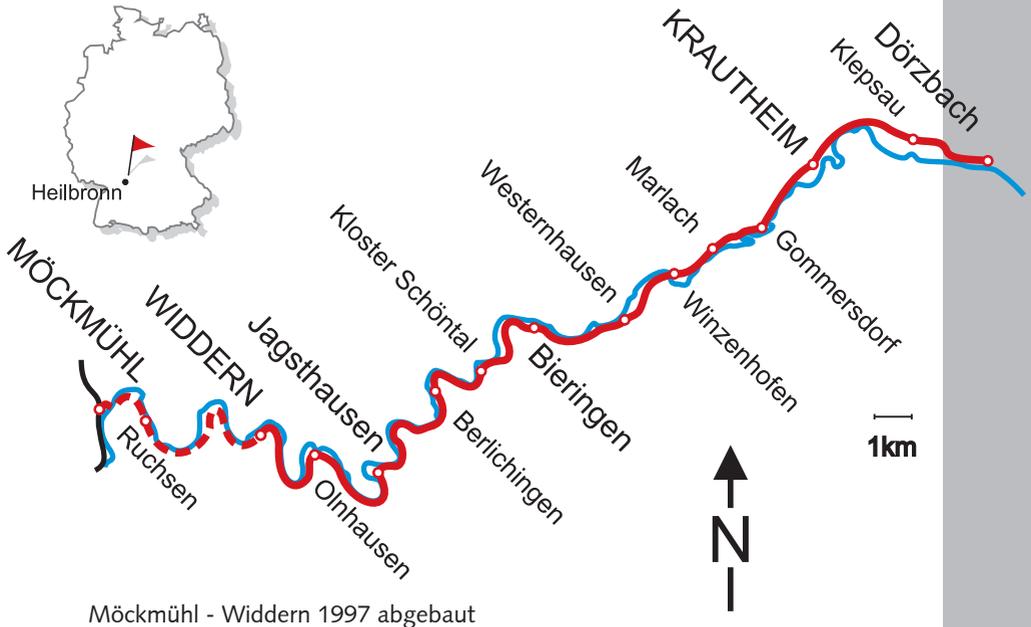
(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner



Der festlich geschmückte Eröffnungszug am 13. März 1901 in Schöntal, zwei Tage vor Aufnahme des regulären Zugverkehrs. (Foto: Carl d'Alleux, Slg. Jagsttalbahnfreunde e.V.)

Die Strecke



Hiermit bestelle ich:

Anz.	Artikel	Einzelpreis	Gesamtpreis
	Jagsttalbahn-Kalender 2019	5,00 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Widdern und Westernhausen (H0)	3,50 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Dörzbach (H0)	3,50 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Krautheim (H0)	3,50 EUR	
	Jagsttalbahn-Cap (bestickt)	10,00 EUR	
	Jagsttalbahn T-Shirt (Größe S, M, L, XXL)	14,50 EUR	
	Jagsttalbahntasse (Motiv Krokodil)	3,00 EUR	
	DVD "Volldampf auf der Jagsttalbahn"	15,95 EUR	
	An den Ufern der Jagst (Buch)	10,00 EUR	
	25 Jahre Jagsttalbahnfreunde e.V. (Broschüre)	5,00 EUR	

Porto und Verpackung	4,95 EUR
Summe	

Name _____

Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Datum, Unterschrift _____

Telefon für Rückfragen _____

Bitte per Post an: Jagsttalbahnfreunde e.V.
 Bahnhofstraße 8
 74677 Dörzbach

Nach Bestelleingang erhalten Sie eine Rechnung, deren Betrag Sie bitte auf unser dort angegebenes Konto einzahlen. Nach Zahlungseingang wird Ihnen die Ware innerhalb von ca. 2 Wochen zugesendet.

Datenschutzhinweis: Mit der Bestellung erklären Sie sich einverstanden, dass wir die von Ihnen angegebenen Daten im Rahmen der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen (z.B. für Rechnungen) speichern und die für die Zustellung der Bestellung erforderlichen Daten an einen Versanddienstleister weitergeben.

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 06/17) 38 Euro für Einzelmitglieder, 110 Euro für juristische Personen, 6 Euro für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, Schüler und Studenten (auf Nachweis).

Name, Vorname: _____

Straße, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Geburtsdatum: _____

Beruf: _____

E-Mail: _____

Als Spende erhöhe ich meinen jährlichen Mitgliedsbeitrag um _____ Euro.

Ort, Datum _____

Unterschrift des Beitretenden/

Erziehungsberechtigten: _____

SEPA-Lastschriftmandat - wiederkehrende Zahlungen

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.
Bahnhofstraße 8
74677 Dörzbach

Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE52MGB00000076827



Landwirtschaft und Eisenbahn
(Bild: Stefan Haag)