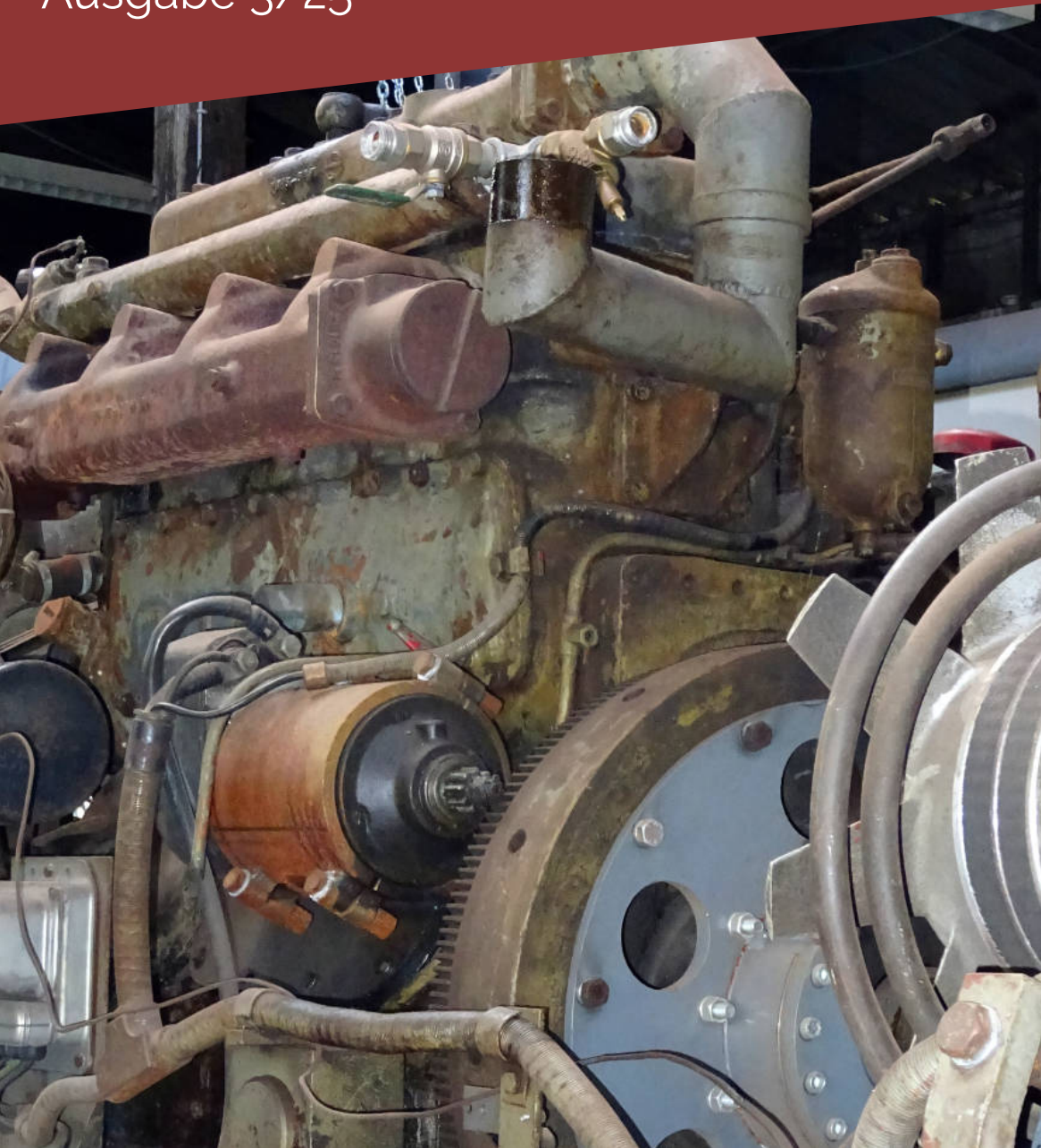


INFO



Ausgabe 3/25



Holen Sie sich ein Andenken an die Jagsttalbahn nach Hause! In unserem Fanshop gibt es aktuell folgende Angebote:

Kalender 2026, Format A5	5,00 €
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	

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



INFO ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V.
Das INFO ist kostenlos und erscheint i.d.R. 3 mal jährlich.

Bild oben: Ein Zug an der Laibacher Straße - dem Ziel des nächsten Bauabschnitts / Hans Schmitz
Titelbild: Motor von Lok 22-03 / Ron Scherhauser

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

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
BIC: GENODES1VHL
IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08
Ausgabe: Nr. 3-2025
September 2025
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

Seit dem Erscheinen des letzten Infos 2-2025 hat sich wieder Einiges getan. Der Auftakt der Fahrsaison mit der Jagsttalwiesenwanderung verlief sehr erfreulich. Der Wettergott war uns gnädig und wir konnten wieder hohe Besucherzahlen verzeichnen. Wie bereits im letzten Jahr hat sich die Modellbahnausstellung im Juli als wahrer Besuchermagnet erwiesen. Vielen Dank an den FREMO für deren Engagement.

Leider gab es auch wieder Vandalismusschäden an unseren Fahrzeugen, die teilweise ungeschützt im Freien stehen müssen. Für den Schutz der Fahrzeuge, auch vor Witterungseinflüssen, wäre eine Wagenhalle auf dem Abstellgleis 21 vermutlich die beste Lösung. Leider wurde eine entsprechende Anfrage zur Errichtung einer Zelhalle von der unteren Verwaltungsbehörde negativ beschieden. Die Genehmigung einer festen Holz- oder Stahlkonstruktion wurde zwar in Aussicht gestellt, ist aber derzeit für uns nicht bezahlbar. Näheres hierzu finden Sie auf Seite 8.

In diesem INFO berichten wir außerdem über die neuesten Entwicklungen bei den Fahrzeugprojekten, hinsichtlich des Bahnübergangs Marie-Curie-Straße und erstmals auch über das Jubiläumsjahr 2026, in dem sich die Betriebseröffnung der Jagsttalbahn zum 125. Mal jährt.



Wie bereits angekündigt, haben wir zu diesem festlichen Anlass ein großes Event geplant, das sich kein Fan historischer Eisenbahnen entgehen lassen sollte.

Wir wünschen viel Freude beim Lesen.

Volker Elgner



Wir freuen uns über gut besuchte Fahrtage. / Stefan Haag

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 2026 geplant:

- 09. und 10. Mai zur Jagsttalwiesenwanderung
- 14. Juni
- 12. Juli
- 09. August
- 13. September zum Tag des offenen Denkmals

Jeweils 11 bis 17 Uhr. Fahrten finden zur vollen und halben Stunde statt. Die Diesel-Fahrkarten kosten 4 € für Erwachsene und 2 € für Kinder.

Im Jubiläumsjahr 2026 wird zusätzlich die Dampflokomotive 99 4652 "Frank S.", heute bei der Rügenschens Bäderbahn, für zwei Wochenenden nach Dörzbach kommen.

Dampffahrtage finden im Jahr 2026 an zwei Wochenenden statt:

- 18. und 19. April
- 25. und 26. April

Jeweils 11 bis 17 Uhr. Die Dampf-Fahrkarten kosten 6 € für Erwachsene und 3 € für Kinder.

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 Eisenbahnextperte 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.

Bauwochen

Im Herbst 2025 finden in der KW37 (8. bis 13. September) sowie in der KW43 (20. bis 25. Oktober) Bauwochen statt. Mithelfer sind (auch für einzelne Tage) herzlich willkommen. Bitte melden Sie sich vorher an.

Jubiläum 125 Jahre Jagsttalbahn

Ein großes Ereignis wirft bereits jetzt seine Schatten voraus: Die 1901 eröffnete Jagsttalbahn feiert im nächsten Jahr ihr 125-jähriges Bestehen! Dieses Jubiläum wollen wir gebührend feiern und haben schon einige besondere Events geplant. Neben unseren regulären Fahrtagen darf ich schon jetzt die Attraktion des Jahres verkünden:

Dampflokomotive 99 4652 "Frank S." kommt vom 17. bis zum 27. April 2026 ins Jagsttal

Die Lok war zur "alten" Museumsbahnzeit im Jagsttal im Einsatz und ist sicher noch Vielen im Gedächtnis. Diese Aktion wurde in Zusammenarbeit mit dem Förderverein RüKB, Rügenschens BäderBahn und durch viele großzügige Spenden aus unserer Mitte für die Finanzierung des sehr aufwändigen Transports und Betriebs möglich.

An diesen beiden Wochenenden und voraussichtlich auch dazwischen sind nicht nur Dampfloktage für unsere Freunde geplant. Wir werden zusätzlich ein Programm vorsehen, das diesem Ereignis einen passenden Rahmen verleiht. Darüber werden wir noch zeitnah über unsere Webseite sowie im nächsten INFO (Ausgabe 1-2026) informieren. Aber auch die regulären Dieselfahrtage werden vor dem Hintergrund des Jubiläums stattfinden und das eine oder andere Highlight wird auf unsere Gäste warten.

Für diese Aktionen - insbesondere für Transport und Einsatz der Dampflokomotive - freuen wir uns über kleine wie große Spenden an das folgende, extra eingerichtete Spendenkonto:

IBAN: DE52620918000008950016
BIC: GENODES1VHL
Volksbank Hohenlohe

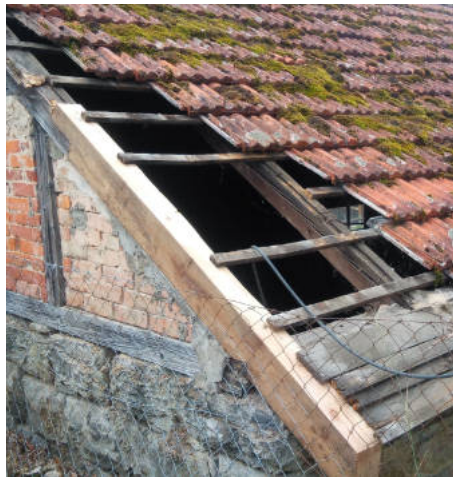
Volker Elgner / Bild
Pressnitztalbahn



Gebäude-Projekte

Die Sanierung des Lattenschuppens konnte abgeschlossen werden. Nach den bereits im letzten INFO beschriebenen Erneuerungen von Fundament, Grundbalken und Verbretterung wurden noch auf beiden Stirnseiten Bretter und Bleche am Ortgang montiert. Zudem haben beide Seiten eine Dachrinne erhalten, die insbesondere auf der Rückseite helfen wird, das Wasser der großen Dachfläche geordnet abzuführen. Die Einrichtung im Inneren mit Beleuchtung, Strom und Druckluft steht noch aus und ist genau wie der Umzug eines Teils des Palettenregals aus dem Lokschuppen für die nächste Zeit geplant.

Auch das Reparaturhaus hat auf der Nordseite im hinteren Bereich eine Dachrinne erhalten. Bei deren Einbau wurde jedoch festgestellt, dass



auch hier der letzte Dachbalken morsch war, weswegen dieser teilweise ersetzt wurde. Im Anschluss hat auch diese Seite (die im Gegensatz zur Vorderseite im oberen Bereich mit Fachwerk und Ziegelfüllungen ausgeführt ist) Ortgangbretter und -Bleche erhalten.

Ron Scherhauser

Hauptuntersuchung Lok 22-03

An der Lok 22-03 ging es mit der Demontage weiter. Da Motor und Getriebe für die anstehenden Wartungsarbeiten nicht gut zugänglich waren, wurde auch die komplette Verkleidung des Vorbaus abgenommen. Dazu mussten die Abgasanlage, der Luftfilter des Motors und zahlreiche Leitungen abgebaut werden.

Nachdem der Rahmen nun gut zugänglich war, wurde mit dem Reinigen und Entrosteten der Außenseiten begonnen. Auch das vordere „Gewei“ (die hochgesetzte Pufferbohle mit der Zug- und Stoßeinrichtung für

Regelspurwagen auf Rollschemein) wurde entrostet. Diese Bereiche wurden bereits grundiert, ebenso wie verschiedene Anbauteile. Der undichte Kühler des Motorkühlwassers wurde innen und außen gereinigt und als Ursache für die Undichtigkeit ein Bruch des Überlaufrohrs gefunden.

Simon Geist

▲ Ein solcher Balkentausch klappt mit der erlangten Übung in einem halben Tag. / Ron Scherhauser

► Der Rahmen von Lok 22-03 ist entrostet und grundiert. / Stefan Haag

Sommerwagen 114

In der Bauwoche Anfang April befreiten wir den Rahmen gänzlich von Dreck und entfernten die alte Druckluftverrohrung sowie erste Anbauteile. Ende April 2025 begannen wir mit dem Abnadeln des alten Lacks mit dem Druckluftnadel und nach jedem Arbeitseinsatz wurden die frisch entlackten Bereiche mit einer ersten Schicht Farbe grundiert.

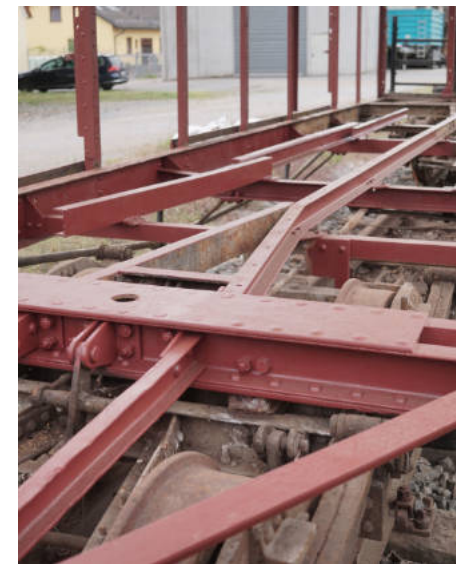
Die Zug- und Stoßeinrichtung wurde im Juni demontiert, sortiert und eingelagert. Eine der Zug- und Stoßeinrichtung ist mittlerweile gesäubert, sodass diese begutachtet und soweit notwendig aufgearbeitet werden kann. Auch sämtliche Anbauteile wie Geländer, Trittstufen oder Haltestangen wurden abgebaut und eingelagert.

Da sämtliche Anbauteile bis auf die Pufferbohle schon abgeschraubt waren, wurde diese vom Wagen entfernt, um diese und die daran anstoßenden Rahmenteile einfacher säubern zu können. Nach Grundierung dieser Teile wurde die Pufferbohle wieder montiert. Bereits eine Woche

später wurde das Bremsgestänge ausgebaut.

Ende Juli war es dann soweit, dass der Wagenkasten von seinen Drehgestellen gehoben werden konnte. Die Drehgestelle wurden weggefahren und der Wagenkasten wieder abgesenkt. Letzterer steht nun auf einer günstigen Arbeitshöhe, um die Unterseite reinigen und grundieren zu können.

Dirk Dederer / Bild Stefan Haag



Projekt Wagenhalle

Die Stellflächen in den Lokschuppen reichen zur Unterbringung der aufgearbeiteten Fahrzeuge und der weiteren Fahrzeugprojekte Lok 22-03 "Stoppelhopser" sowie Sommerwagen 114 nicht mehr aus.

Für die denkmalgeschützten und mit sehr hohem Aufwand in jahrelanger Arbeit restaurierten Fahrzeuge wird zu deren geschützter Unterbringung der Bau einer Wagenhalle immer dringlicher. Insbesondere können die Restaurierungszyklen der historischen Fahrzeuge durch eine geschützte Unterstellung erheblich verlängert werden.

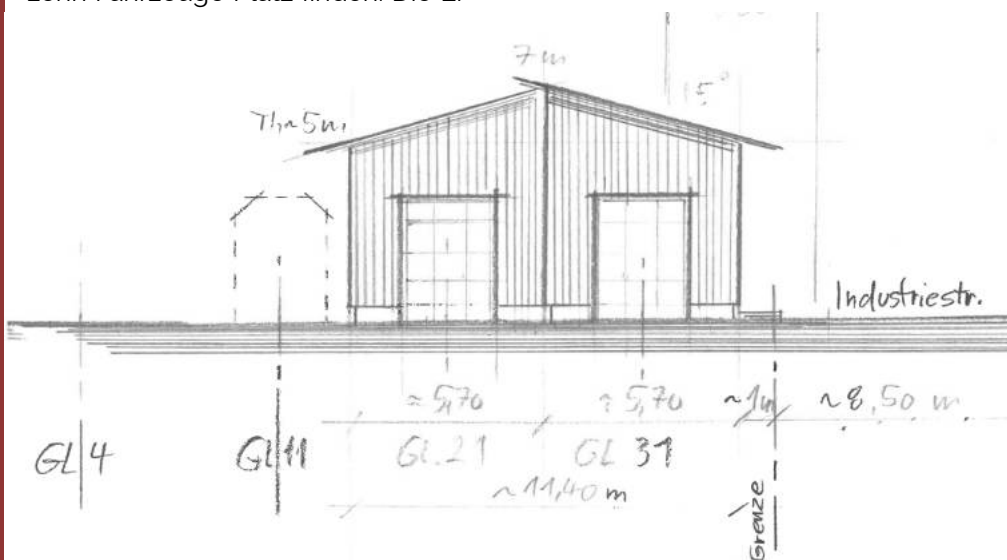
Deshalb befasst sich der Verein seit einiger Zeit mit dem Neubau einer Wagenhalle über dem zwischenzeitlich wiederhergestellten Gleis 21 sowie einem parallelen Gleis in Verlängerung von Gleis 3. Die dafür notwendigen Grundstücksflächen sind vorhanden. In dieser als reine Abstellhalle in einfachstem Baustandard geplanten Halle könnten etwa zehn Fahrzeuge Platz finden. Die Er-

richtung der Wagenhalle ist in zwei Bauabschnitten - je einer für jedes Gleis - denkbar.

Die projektierte Halle wurde bereits in den Planungen des in 2024 von der Gemeinde Dörzbach durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur Neuordnung der Flächen um den Bahnhof Dörzbach berücksichtigt.

Eine mögliche Holz- oder Stahltragkonstruktion wird aufgrund der Dimensionen von einer Fachfirma hergestellt werden müssen. Aufgrund der zwischenzeitlich im Bereich der Gebäudesanierung gemachten Erfahrungen wird der Verein aber einen nicht unerheblichen Teil der weiteren Arbeiten in Eigenleistung erbringen können. Die Kosten für dieses Projekt werden sich trotzdem auf einige hunderttausend Euro belaufen. Über die Möglichkeiten von Finanzierung und Realisierung soll in den kommenden Monaten nachgedacht werden.

Text und Bild: Andreas Stier



Modellbahnausstellung des FREMO am 13. Juli

In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof stellte der Freundeskreis Europäischer Modellbahner, kurz FREMO, zum zweiten Mal während des Bahnhofes im Juli eine modulare Modelleisenbahn im Maßstab 1:87 aus. Vorbild war die große Jagsttalbahn mit etlichen Betriebsstellen und markanten Streckenabschnitten. Vom Bahnhof Möckmühl aus führen die Modellzüge nach Fahrplan auf der Spurweite HOe (9mm) die Bahnhöfe Olnhausen, Jagsthausen, Berlichingen, Schöntal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Krautheim, Klepsau und schließlich Dörzbach an. Jeder Bahnhof besteht aus transportablen Modulkästen, welche genormt mit anderen Modulen wie Bahnhöfen oder Streckenteilen verbunden werden können. Viel Bewunderung fand die Rollschemelgrube im Bahnhof Möckmühl, wo die normalspurigen Güterwagen auf

die schmalspurigen Rollschemel huckepack genommen werden. Viel Freude bereiteten den Ausstellern auch technische Fragen zur Ausgestaltung von Modulen oder dem Fahrzeugbau. Andere Besucher waren schlicht beeindruckt von der ca. 100 Meter langen Anlage. Weitere Informationen unter www.jagsttalbahn-modelle.de und www.fremo-net.eu.

Text und Bild: Gabriel Oppolzer



Fahrtage und Veranstaltungen

In der Fahrsaison 2025 konnten wir uns wieder über durchweg steigende Zahlen bei den Fahrkartenverkäufen und Bewirtungsumsätzen freuen. Sogar ohne den September-Bahnhofstag übersteigen die Fahrkartenverkäufe dieses Jahr das erste mal die Zahlen der Eröffnungssaison 2022. Besonders erfreulich ist der steigende Anteil an Familien und Ausflüglern, die uns besuchen und die die Jagsttalbahn und deren Historie durch unsere Veranstaltungen erst kennenlernen. Mit den bereits etablierten Ausflügen der Mulfinger Bischof-von-Lipp-Schule, dem Dörzbach und erstmals auch Rengershäuser Kindergarten und dem

Sommerferienprogramm tragen wir unseren (für die Teilnehmer übrigens kostenfreien) Teil zur Jugendarbeit bei.

Eine weitere Neuheit war am Pfingstsamstag ein Konzert der Band Trial Trip im Lokscheppen. Hierbei diente der Heeresfeldbahnwagen MD435 als Bühne für Musik von Marillion, Pink Floyd, Anyones Daughter und Anderen, deren Musik heute nur noch selten zu hören ist. Zwar war der Andrang eher überschaubar, aber die vielen positiven Rückmeldungen des Publikums haben uns motiviert, auch in Zukunft wieder musikalische Beiträge bei der Jagsttalbahn zu planen.

Ron Scherhauer



▲ „Rock on Rail“ im Dörzbacher Lokscheppen. / Stefan Haag

Freistellungsbemühungen Krautheim / Schöntal

Wie in den letzten Ausgaben des INFOs berichtet, wurde die Jagsttalbahn AG von der Stadt Krautheim verklagt. Hintergrund dieses zwischenzeitlich zum Glück beigelegten Rechtsstreits war letztendlich die von Krautheim angestrebte Freistellung einiger Grundstücke von Bahnbetriebszwecken ("Entwidmung") für den Bau eines neuen Busbahnhofs. Auch die Gemeinde Schöntal diskutiert schon seit Jahren diverse Pläne, die auch Flächen der Jagsttalbahn betreffen.

Die Jagsttalbahn AG ist Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Gemarkung Dörzbach, wobei zur Zeit eine Verlängerung der Unternehmensgenehmigung auf den Bereich bis Asamstadt-Horrenbach beantragt ist. Auf den unteren Streckenabschnitten hat und hatte die Jagsttalbahn AG nie eine Zuständigkeit, denn dort war der letzte Betreiber die SWEG. Diese verlängerte in den 90er Jahren ihre Konzession die Jagsttalbahn betreffend mit Aufkommen rechtlicher Reformen nicht mehr, womit die Jagsttalbahn keinen Betreiber mehr hatte.

Der Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. ist, wie die Jagsttalbahn AG auch, ehrenamtlich und mit derzeit ca. 25 aktiven, größtenteils berufstätigen Helfern tätig. Die Arbeitskapazität ist entsprechend begrenzt, und auch wenn beim Wiederaufbau von Strecke, Gebäuden und Fahrzeugen zahlreiche erfreuliche Fortschritte erzielt wurden, wird die Herstellung der angestrebten Strecke bis Kraut-

heim in dieser Form noch viele Jahre in Anspruch nehmen.

Mit der Beilegung des Rechtsstreits wurde die Sicherung der Strecke bis in den Bahnhof Krautheim mit den notwendigen Flächen und sehr günstigen Pachtbedingungen vertraglich festgehalten. Dies wurde im vorletzten INFO (Ausgabe 1-2025, Seiten 11 und 12) ausführlicher beschrieben.

Aber für die talabwärts liegenden Streckenabschnitte kann somit einerseits die Jagsttalbahn AG keine realistischen Ziele für eine Wiederinbetriebnahme vorlegen (bereits für den Abschnitt Dörzbach - Krautheim konnte die finanziellen Leistungsfähigkeit nur zum Teil nachgewiesen werden), gleichzeitig haben die Stadt Krautheim und die Gemeinde Schöntal "kein Interesse an einer Reaktivierung", um das Regierungspräsidium Stuttgart zu zitieren.

Mit Wirkung zum 1. August hat das Regierungspräsidium Stuttgart entschieden, die Bahnflächen vom Bahnhof Krautheim bis zur Gemarkungsgrenze Schöntal / Jagsthausen von Bahnbetriebszwecken freizustellen.

Dass von politischer Seite keine Chance in einer auf ganzer Strecke fahrenden Museumsbahn gesehen wird, ist sicher enttäuschend. Trotzdem werden wir mit umso größerem Ehrgeiz mit unseren Mitteln für die Wiederinbetriebnahme bis Krautheim kämpfen, um in diesem Bereich die Erinnerung an die Jagsttalbahn dauerhaft zu erhalten.

Ron Scherhauer

Gleisbau

Beim Gleisbau ging es seit dem letzten INFO hauptsächlich an der Bürokratie-Front weiter. Nach langwierigen Verhandlungen konnte im Juni die sogenannte Kreuzungsvereinbarung für den Bahnübergang Marie-Curie-Straße unterschrieben werden. Diese regelt Rechte und Pflichten von Eisenbahn und Straßenbaulastträger. In diesem Prozess wurde außerdem erarbeitet, dass das Ingenieurbüro Walter, welches damals den Ausbau der Marie-Curie-Straße plante, in die Planung eingebunden und während der Baumaßnahme die Bauleitung übernehmen wird. Deren Erfahrung wird uns bei der Realisierung sicher helfen.

Zwischenzeitlich sind Planung und Leistungsverzeichnis fertiggestellt,

sodass wir nun Angebote verschiedener Baufirmen einholen.

Für den hinter dem Bahnübergang anstehenden Abschnitt bis zur Laibacher Straße kurz vor dem Bahnhof Klepsau wurden die ersten Vorbereitungen getroffen. Das noch vorhandene Material wurde katalogisiert und Bautechnologie sowie Fragen zu den anstehenden Materialbeschaffungen geklärt. Um die Kosten gering zu halten, sollen diesen Herbst bei Jagsthausen Schienen, die die SWEG kurz vor Betriebseinstellung noch zum Tausch entlang der Strecke verteilt, dann aber nicht mehr eingebaut hatte, geborgen werden. Bis dahin ist außerdem noch Oberbaumaterial für gut 100 m Gleis vorhanden.

Ron Scherhauser

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

Zu Beginn der Sommerferien 1979 wurde der Schülerverkehr auf der Schiene eingestellt. Auch wenn damit der öffentliche Personenverkehr auf der Jagsttalbahn endete, gab es seit 1971 eine in der Bundesrepublik damals noch junge, neue Betriebsform, nämlich die des Sonderverkehrs.

Zwei erinnerungswürdige Einzelveranstaltungen in den Jahren zuvor trugen dazu bei, dass ab Juli 1971 dampfgeführte Museumszüge Eisenbahninteressierte und Tagestouristen ins Jagsttal lockte: der am 24.

Oktober 1965 privat organisierte Abschieds-Dampfzug mit der Dampflokomotive Nr. 152 zog 72 Passagiere durch das Tal.

Der Eisenbahnfreund Theodor Horn (1936–2021) aus Kriftel im Taunus war einer dieser Mitreisenden. Er erkannte das Potential einer solchen Sonderfahrt. Gemeinsam mit dem ebenfalls aus der Frankfurter Region stammenden Bahninteressierten Kurt Eckert (†) organisierte er gut ein Jahr später eine geschichtsträchtige Sonderfahrt auf der 63 Kilometer südlich des Jagsttals gelegenen Bottwartalbahn.

Am 30. Oktober 1966 fuhr der einzige privat organisierte Dampfsonderzug mit über 150 kamerabewehrten Ver-

kehrsenthusiasten von Heilbronn über Beilstein durch das Bottwartal nach Marbach am Neckar. Die Eisenbahnfreunde Theodor Horn und Kurt Eckert wollten ihrer noch jungen Szene eine eindrucksvolle Exkursion zu einer der letzten Schmalspurstrecken der Deutschen Bundesbahn (DB) bieten. Eindrucksvoll war wörtlich zu nehmen: Die Sitzplätze in den noch zugelassenen Personenwagen hinter der Dampflokomotive 99 651 reichten bei weitem nicht aus, ein Viertel der Teilnehmenden musste mit Stehplätzen im Freien vorliebnehmen. Tatsächlich kam es zu keinen weiteren Sonderzügen mehr auf der Bottwartalbahn, zumal die Bundesbahn die verbliebenen Personenwagen rasch aus den Listen strich und die besten vier davon schon ab Januar 1967 an die landeseigene Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft

(SWEG) für die Jagsttalbahn verkaufte.

Doch der Impuls auf den »Trümmern der Bottwartalbahn« sollte Wirkung zeigen. Die beiden Organisatoren erwähnten in ihrer Begleitbroschüre zur Fahrt durchs Bottwartal bereits den Gedanken an die Einrichtung einer Museumsbahn »nach englischem Vorbild«. Sie verwiesen auf die eben erfolgte Gründung des damaligen Deutschen Kleinbahnvereins mit seinem Museumsbetrieb in Bruchhausen-Vilsen auf Meterspur, gegenüber dem eine gleichartige Einrichtung »auf 750-mm-Spurweite in Süddeutschland eine Chance« besäße. Die Gründung einer »Arbeitsgemeinschaft Bottwartalbahn« mit dem Ziel, zunächst die letzte Dampflokomotive 99 651 und einige Wagen zu erhalten, verlief aus mannigfaltigen Gründen im Sand. Parallel dazu



▲ Nicht das Jagsttal, sondern das Bottwartal war am 30. Oktober 1966 die »Keimzelle« für den Museumsverkehr auf 750-mm-Spurweite in der damaligen Bundesrepublik. / Theodor Horn, Slg. Eisenbahnstiftung)

erfuhr jedoch der Reiseteilnehmer Dr. Joachim Hotz (!), dass die SWEG sich vorstellen könne, auf ihrer Jagstalbahn historische Dampfzüge als reguläre Einrichtung durch einen Verein vorzusehen. Hotz informierte die Bottwartal-Interessenten entsprechend und bat sie darum, stattdessen das Vorhaben »Jagsttal« zu unterstützen, was überzeugend war. Gleichzeitig strickten Hotz, Horn, Eckert und weitere Mitstreiter bereits an einem Konzept auch für regelspurige Dampfzüge und die Einrichtung eines Museums für entsprechende Fahrzeuge. Als Rechtsträger – soweit war man im Januar 1967 – musste ein Verein gegründet werden und im Februar stand dessen Name, den Theodor Horn beisteuerte, fest,

die »Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte« (DGEG). Zur offiziellen Gründung am 22. April 1967 war es – bei noch viel Vorbereitungsarbeit – nicht mehr weit. Eine Hobbyorganisation, die sich konkret mit dem Erhalt einer ganzen Reihe historischer Eisenbahnfahrzeuge – über eine einzige Bahnstrecke hinaus – befassen wollte und der dies auch gelang.

Eine museale Übernahme der Bundesbahn-Dampflok 99 651 kam für die DGEG nicht zu Stande. Dafür trat man aber ab Herbst 1969 mit der DB in Kaufverhandlung über die Mallet-Dampflokomotive 99 633, die am 24. Februar 1970 mit Verkaufsschreiben 19.9006 abgeschlossen werden

konnte. Parallel hierzu kamen die ersten freiwilligen Mitarbeiter der DGEG in Möckmühl zusammen, um auf dem Fundament des einstmaligen Lokschuppens mit der Wiedererrichtung einer Dampflokunterhaltung in Form einer Lokstation zu beginnen. Eine zeitnahe betriebsfähige Aufarbeitung der 99 633 war aber nicht in Sicht, so dass man sich nach einer weiteren Schmalspurdampflok bei der DGEG umsehen musste. So gelang es Anfang 1970 die betriebsfähige Dampflok »HELENE« von den Barytwerken in Bad Lauterberg im Harz zu erwerben. Mit ihr fuhr dann auch am 25. Juli 1971 der erste Museumszug. Als Personenwagen kamen die auch im Schülerverkehr eingesetzten ehemaligen Bundesbahnwagen aus dem Bottwartal, M-D 1 bis M-D 3 sowie der Neubauwagen

M-D 402, zum Einsatz. Bis »HELENE« Deutschlands erste Schmalspurmuseumsdampflok auf 750-mm-Spurweite wurde, gab es für die Ehrenamtlichen sowie die Werkstattmannschaft der Jagstalbahn einiges zu bewältigen.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner



▲ Im Frühjahr 1970 war in Möckmühl der Bauvortschritt des ab Herbst 1969 in ehrenamtlicher Arbeit begonnenen Wiederaufbaus der Lokstation für den bevorstehenden Museumsverkehr gut zu erkennen. / Gerald Gunzenhäuser



▲ »Gruß aus Möckmühl«, so beschildert startete am 25. Juli 1971 der erste vereinsgeführte Museumszug mit der Dampflok »HELENE« ab Möckmühl ins Jagsttal. / Hans-Georg Sauber

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 09/25) 50 Euro für Einzelmitglieder, 140 Euro für juristische Personen, 8 Euro für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, Schüler und Studenten. Sind beide Elternteile (bzw. der oder die Alleinerziehende) bereits Mitglied, sind deren Kinder beitragsfrei, solange sie in den ermäßigten Betrag fallen.

Die Datenschutzhinweise finden Sie im Onlineantrag unter www.jagsttalbahn.de/verein.html

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ Ort _____

Geburtsdatum _____

Beruf _____

e-Mail oder Tel. _____

☐ 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