

oben: Landschaftlichen Reize machen die Jagstalbahn zum Touristenziel. In den letzten Jahren haben jedoch die Betriebsmittel und Anlagen durch häufigen Einsatz und fehlende Pflege einen verwahrlosten Zustand eingenommen. So sind die meisten Gebäude - wie hier der Bahnhof Jagsthausen - wenig attraktiv. Zugleich drückten Sponsoren der Bahn ihren Stempel auf: hier z. B. eine Reklameschriftung auf dem historischen Triebwagen.

unten: Ein Sponsor versorgte die Jagstalbahn mit Fahrzeugen der Militärbahnen aus dem zweiten Weltkrieg. Die Lokomotiven hatten bei ihrer Aufarbeitung jedoch nur das Nötigste an Reparaturen erfahren und zeigten sich dementsprechend störanfällig. Fehlende Pflege tat das Übrige - so kam es zu Unregelmäßigkeiten. Das Bild zeigt eine Heeresfeldbahnlok zusammen mit 2 Triebwagenbeiwagen (einer davon in hellgrüner Rostschutzfarbe), einem Hochbordwagen für den Fahrradtransport und der Wagengarnitur der württembergischen Schmalspurbahnen im Bf. Bieringen. 7. Juni 1987 Fotos: Wolfram Bäumer



Ist die Jagstalbahn gerettet?

Das Land Baden-Württemberg hat mit Kabinettsbeschluss im November 1989 eine Investitionshilfe von 10 Mio DM für die auf 15 Mio DM geschätzten Kosten einer Grundsanierung der Jagstalbahn in Aussicht gestellt. Die Hilfe ist an 2 Bedingungen geknüpft:

1. Die Gemeinden müssen 5 Mio DM an der Sanierung selbst tragen.
2. Die Gemeinden müssen die Bahn mindestens 15 bis 20 Jahre in eigener Regie betreiben und Defizite aus ihren Mitteln ausgleichen.

Mit Ausnahme der Stadt Möckmühl zeigen alle Gemeinden und die Kreise Heilbronn und Hohenlohe großes Interesse an der Jagstalbahn und sind auch grundsätzlich zur Vergabe von Finanzspritzen bereit.

Alle Eisenbahnfreunde werden diese Entwicklung sehr begrüßen, denn jeder Kenner der seit Dezember 1988 stillgelegten Jagstalbahn würde ihren Abbruch als großen Verlust erachten. Ein Abbruch steht zwar nicht zur Debatte, da die Bahn unter Denkmalschutz steht, doch was ist der Schutz tatsächlich wert, wenn Finanzmittel fehlen? Und fangen die eigentlichen Probleme nicht erst an, wenn die Bahn saniert ist und als »Hohenloher Kreisbahn« betrieben werden soll? Die Interessierten erarbeiten z. Z. ein Konzept dafür und wollen einen Förderverein gründen. Auch mit der DGEg wird über eine neuerliche Beteiligung gesprochen.

Die DGEg hat ihre Meinung dazu bereits im Oktober veröffentlicht: „Ein Auferleben der DGEg-Aktivitäten im Jagsttal wird es nicht mehr geben! Sollte, wer auch immer, dort den Museumsbetrieb aufnehmen wollen, so könnte er ggf. auf die HELENE oder andere DGEg-Betriebsmittel wiederum leih- oder mietweise zurückgreifen, aber ein finanzielles Massengrab, welches der Fahrbetrieb im Jagsttal unbestreitbar war, wird es nicht mehr geben!“ [Hanns Jörg Frank in DGEg-Nachrichten vom Juli/Okt 1989, S. 9].

Wenn aber der Betrieb schon zu Zeiten defizitär war, als die DGEg noch freiwillige Helfer stellte, sind künftige Probleme vorgezeichnet: selbst, wenn viele Arbeiten auf kommunale Kräfte in Rathäusern und Bauhöfen übertragen werden können, dürfte ein voll-professioneller Betrieb kaum durchzuhalten sein ohne die frisch gewonnene Substanz wieder abzuwirtschaften. Es scheint erkannt worden zu sein, daß die unentgeltliche Unterstützung von Eisenbahnfreunden notwendig ist, doch wenn in Bruchhausen-Vilsen ca 100 DEV-Mitglieder aktive Museums-Eisenbahner sind, wieviele freiwillige Helfer wird dann erst die Jagstalbahn mit vergleichbar vielen Fahrzeugen aber einer 5-mal so langen Strecke benötigen?

Angenommen, die 15 Mio DM reichen aus, um Gleise, Brücken und Gebäude ebenso zu sanieren wie auch eine Zuggarnitur, dann

werden zunächst nur recht wenige Freizeit-Eisenbahner gebraucht. So besteht Grund zu Hoffnung, daß es den künftigen Betreibern gelingt, einen ehrenamtlich tätigen Mitarbeiterkreis aufzubauen und auch ideell an die Jagstalbahn zu binden, damit nicht nach einem Strohfeuer der Begeisterung wieder ungepflegte Fahrzeuge auf die Reise geschickt werden müssen, wie dies in den letzten Jahren leider der Fall war.

Eine Museums-Eisenbahn wird die Jagstalbahn sicher nicht werden, denn das Sammeln, Bewahren, Präsentieren, Erforschen und Dokumentieren von Kulturgut steht bislang nicht zu Diskussion. Priorität verdienen z. Z. Erhalt der Strecke und Wiederinbetriebnahme als Touristenbahn - umgespurte Schweizer Wagen werden verständlicherweise in Kauf genommen