



INFO

JAGSTTALBAHN

**Ausgabe
Nr. 1-2026**



Holen Sie sich ein Andenken an die Jagsttalbahn nach Hause! In unserem **Souvenir-Lädle** gibt es aktuell folgende Angebote:

Kalender 2026, Format A5	5,00 €
Kartonmodellbausatz Bf Widdern & Bf Westernhausen (1:87)	3,50 €
Tasse mit Dampflokom 24" »Kunigunde«	5,00 €
Tasse mit Diesellokom 22-02 »Krokodil«	5,00 €
Tasse mit Diesellokom 22-03 »Stoppelhopser«	5,00 €
Buch »Ein Leben mit Dampf und Diesel«	10,00 €
Buch »An den Ufern der Jagst«	5,00 €
Jagsttalbahn Kreativpostkarten (12 Stück)	10,00 €
Jagsttalbahn-Krawattennadel	24,50 €
Ab April erhältlich: Buch »125 Jahre Jagsttalbahn«	15,00 €

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 des Jagsttalbahnfreunde e.V. Das INFO ist kostenlos und erscheint i.d.R. dreimal jährlich.

Bild oben: Schienen für den Bahnübergang. Stefan Haag

Titelbild: Das erste Gleisjoch des neuen Bauabschnitts. Bernhard Hümmelchen

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
 Sitz: Bahnhofstr. 8
 74677 Dörzbach
 e-Mail: post@jagsttalbahn.de
 Tel.: 07937 277
 Redaktion & Satz: Ron Scherhauser
 Software: Scribus
 Druck: WIRmachenDRUCK

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

Ausgabe: Nr. 1-2026
 Februar 2026
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde,
sehr geehrte Damen und Herren,

Ein weiterer »Meilenstein« ist geschafft. Der Bahnübergang Marie-Curie-Straße ist fertiggestellt und befahrbar. Somit ist der Weg frei für den Weiterbau der Gleise in Richtung Klepsau. Dies haben wir zum Anlass genommen, bereits vor Weihnachten eine neue Gleisbau-stein-Spendenaktion ins Leben zu rufen, um die Finanzierung der hierfür benötigten Materialien sicherzustellen. Die Stahlschwellen und ein Teil des Gleisschotters für den nächsten Bauabschnitt konnten dank größter anzunehmender Spendenbereitschaft bereits bestellt werden. Auch die benötigten Schienen liegen schon bereit. Näheres finden Sie ab Seite 7.

Das Jahr 2026 steht ganz unter dem Jubiläum "125 Jahre Jagsttalbahn". Höhepunkt wird der Gasteinsatz der Dampflok »Frank S« im April. Die Kosten für Miete und Transport der Lok sind bereits durch großzügige Spenden weitestgehend gedeckt. Wir rechnen mit einer größtmöglichen Publicity



durch dieses Ereignis, das uns mit Sicherheit viele neue und alte Besucher bescheren wird.

Unseren Spendern möchte ich auch hiermit unseren Dank für das Vertrauen aussprechen und versichern, dass wir diesem gerecht werden.

Die Planungen von Programm und Logistik für die Jubiläums-Wochenenden im April ist bereits in vollem Gange. Auf Ihren Besuch würden wir uns sehr freuen und versprechen ein unvergessliches Erlebnis. Vielleicht sogar auf einer wieder ein Stück verlängerten Strecke.

Lassen Sie sich überraschen.

Volker Elgner



▲ Hier werden bald wieder Gleise liegen. Bild: Hans Schmitz

Veranstaltungen und Termine

Unsere aktuellen Termine können Sie immer auch unter www.jagsttalbahn.de/termine nachlesen (auch wegen eventueller Änderungen). 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 bis zum aktuellen Streckenende. Es gibt kleine Speisen, kalte Getränke, Kaffee und Kuchen. Auch unser Lädle mit Souvenirs und Büchern 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 (125 Jahre Jagsttalbahn) wird zusätzlich die **Dampflokomotive 99 4652 »FRANK S«**, heute bei der Rügenschens Bäderbahn beheimatet, 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.

Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am 13. Juni im Lokschuppen in Dörzbach statt. Unsere Mitglieder erhalten die Einladung dazu mit diesem INFO.

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 Eisenbahnexperte 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 Jahr 2026 sind für die Kalenderwochen 14, 15 und 43 geplant. Mithelfer sind herzlich willkommen. Bitte melden Sie sich vorher an.

Jubiläum 125 Jahre Jagsttalbahn

Die Vorbereitungen für unser Jubiläum an den beiden Wochenenden am **18. und 19. sowie 25. und 26. April** sind in vollem Gange. Die Kosten für den sehr aufwendigen und teuren Transport der »FRANK S« per LKW von der Insel Rügen nach Dörzbach sind weitestgehend durch Spenden gedeckt. Ab Seite 13 lesen Sie Ausführliches über die Geschichte der Lok.



▲ »FRANK S« in ihrem heutigen Einsatz auf Rügen.

Bild: IG Preßnitztalbahn e.V.

Neben den Fahrten mit dem Dampfzug an allen vier Tagen von 11 bis 17 Uhr ist ein buntes Rahmenprogramm geplant. Ein Festzelt und professionelle Unterstützung bei den kulinarischen Angeboten sollen das Fest zum unvergesslichen Erlebnis machen, Bierinsel und Barbetrieb inklusive. An beiden Samstagen wird nach dem Fahrbetrieb bis um 22 Uhr gefeiert und das Zelt bewirtet. Die 5-Zoll-Bahn wird auch wieder bei uns zu Gast sein und die kleinen Gäste erfreuen. Verschiedene Info-Stände, darunter einer der Firma LGB (siehe Seite 12 unten) und unser Lädle, werden den Lokschuppen bereichern. Wir freuen uns auf zwei ereignisreiche Wochenenden mit zahlreichen Besuchern aus Nah und Fern.



▲ »FRANK S« vor gut 40 Jahren in Dörzbach. Bild: Hans Schmitz

Pflasterfläche und Gebäude

Nachdem die Sanierung des Lattenschuppens abgeschlossen werden konnte, haben wir im vergangenen Herbst die Nutzungsmöglichkeiten in diesem Bereich durch Anlegen einer Pflasterfläche wesentlich verbessert. Lokschuppenwerkstatt, Reparaturhaus, dessen Anbau, Lattenschuppen und Busrampe mit Container liegen zwar alle nahe beieinander, jedoch waren die Wege zwischen den Gebäuden nicht befestigt. An die Verwendung des Hubwagens war gar nicht zu denken.

Stück für Stück haben wir daher den Zugang zum Reparaturhausanbau, den Durchgang zwischen Lokschuppen und Reparaturhaus, sowie eine große Fläche zwischen Gleis und Lattenschuppen mit

Knochensteinen gepflastert. Aufgrund der zahlreichen unterschiedlichen Höhen und der Sicherstellung der Entwässerung war dies nicht immer ganz einfach. Nun sind die Gebäude alle hubweggängig verbunden und der Bereich ist auch optisch deutlich aufgewertet.

Zusätzlich hat der Lattenschuppen Druckluft- und Elektroanbindung erhalten und der Reparaturhausanbau wurde sinnvoll nutzbar gemacht. Den zahlreicher werdenden Aufarbeitungs- und Instandhaltungsarbeiten, die insbesondere durch eine wachsende Zahl aktiver Mitglieder ermöglicht wird, wird so eine zweckmäßige Arbeitsumgebung geboten.

Ron Scherhauser



▲ Die Pflasterfläche entsteht. Bild: Stefan Haag

Bahnübergang »Marie-Curie-Straße«

Wie im letzten INFO beschrieben, waren am Bahnübergang »Marie-Curie-Straße« umfangreiche Straßenarbeiten nötig. Um trotz des LKW-Verkehrs eine langfristige Lösung zu garantieren, kommen hier Gleistragplatten der Firma Stelcon zum Einsatz. Die Verlegung der schweren Betonteile sowie die Asphaltarbeiten waren nur durch eine Fachfirma möglich. Nach Planung und Ausschreibung in Zusammenarbeit mit einem Ingenieurbüro fand der Bau in den letzten zwei Novemberwochen statt. Für die letzte Bauphase, in der die Straße

auf voller Breite gesperrt werden musste, wurde in Zusammenarbeit mit Gemeinde und Anliegern ein Umleitungskonzept erarbeitet. An dieser Stelle möchten wir uns bei allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit bedanken.

Nach Ende der Arbeiten durch die Firma Anton Bokmeier setzten wir die Schienen in die Gleistragplatten ein und stellten den Lückenschluss zum bisherigen Gleisende her. Rund um Neujahr wurde dieser bereits auf Endhöhe gestopft und ein erstes Gleisjoch hinter dem Bahnübergang gebaut. Damit ist eine große Hürde auf dem Weg nach Klepsau genommen.



▲ Der Bahnübergang ist fertiggestellt. Bild: Stefan Haag

Weiterbau

Für den weiteren Gleisbau werden zunächst wieder S49-Schienen und Stahlschwellen zum Einsatz kommen. Die Schienen stammen aus der vor einigen Jahren in Möckmühl durchgeführten Rückbauaktion, sind also allesamt gebraucht. Für den Wiedereinbau müssen alle Schienen mit Abnutzungsgrad, Schad- und Schweißstellen, Bie-

gungen und Längen dokumentiert werden. Daraus wird das Schienenband, also die Reihenfolge der Schienen auf der Strecke, festgelegt. Anhand dessen folgen die Vorbereitungsarbeiten: Trennen auf die richtige Länge und Bohren der Laschenlöcher. Die noch vorhandenen Schienen, die für knapp 400 Meter Gleis reichen, konnten im November fertig vorbereitet werden.

Im Gegensatz zum letzten Bauabschnitt ist der Bahndamm hinter der Marie-Curie-Straße noch weitgehend erhalten. Durch das jahrelange regelmäßige Grubbern ist der Altschotter ausreichend frei von Bewuchs, um direkt darauf das neue Gleis verlegen zu können. In mehreren Stopfgängen wird es dann auf die endgültige Höhe gebracht. Mit den noch vorhandenen

Schwellen konnten im Januar knapp 50 m Gleis gebaut und auf Endhöhe gestopft werden. Mit der Mitte Februar eingetroffenen Schwellenlieferung kann weitergebaut werden.

Wesentliche Erleichterung bringt hierbei ein Baucontainer, worin das benötigte Werkzeug lagert. So können die Rüstzeiten deutlich verringert werden.



▲ Gleisbau am Streckenende. Bild: Stefan Haag

Schienenbergung Jagsthausen

Noch vor der Gemarkungsgrenze zu Klepsau benötigen wir neue Schienen. Der Abbau von S49-Schienen aus alten DB-Gleisen in der Gegend ist schwierig, da sich dies nur bei Oberbau mit Stahlschwellen lohnt (die Entsorgungskosten für Holzschwellen sind sonst zu hoch). Aber auch weil die DB oder beteiligte Baufirmen ein wirtschaftliches Interesse an den Schienen haben oder weil wegen der Nähe zu Betriebsgleisen Sicherungsmaßnahmen nötig wären, die die Baustelle für uns unmöglich machen.

Für den nächsten Abschnitt haben wir eine andere Lösung gefunden: Zwischen Jagsthausen und Olnhausen hat die SWEG 1988 ge-

brauchte Schienen entlang der Strecke zum Austausch verteilt, wegen der Betriebseinstellung aber nicht mehr eingebaut. Die Schienen befinden sich in recht gutem Zustand und reichen für unsere Belastungen aus.

In der Bauwoche im Oktober haben wir mit freundlicher Genehmigung der Gemeinde Jagsthausen auf etwa 400 Metern diese Schienen mühevoll freigelegt und zum Gleis gezogen. Mit speziellen Transportgestellen wurden über 60 Schienen in den Bahnhof Jagsthausen geschoben und per LKW nach Dörzbach gebracht.

Ron Scherhauser

► Eine Ladung bereit zum Transport. Bild: Michael Haubner

Wie es weiter geht...

Neben den Schienen war zunächst nur wenig Material vorhanden. Für den Streckenbau im dritten Bauabschnitt mit 534 Metern Länge bis zur Gemarkungsgrenze zwischen Dörzbach und Klepsau werden große Mengen Schotter, Kleineisen und vor allem neue Schwellen benötigt. Hinzu kommen Verbrauchsmaterial, Treibstoff und Miete für die Baumaschinen.

Um die Kosten zu stemmen und unsere Strecke zügig verlängern zu können, haben wir uns entschlossen, wieder eine

Gleisbaustein-Aktion

ins Leben zu rufen! Nach dem großen Erfolg der letzten derartigen Spendenaktion und der dadurch ermöglichten und umgesetzten Streckenverlängerung, erhoffen wir uns wieder eine große Resonanz.

Mit einer Spende von 200 € finanzieren Sie **einen Meter** echte historische Schmalspurbahn und erhalten zum Dank eine Urkunde mit einem historischen Motiv der Jagsttalbahn und der Position des damit finanzierten Gleisstücks.

Genauso freuen wir uns über kleinere Beträge - sozusagen die »**Schottersteine**«. Wenn Sie uns dauerhaft unterstützen wollen, können Sie **Mitglied** werden. Den Mitgliedsantrag finden Sie auf der letzten Seite.

Unsere Kontoverbindung finden Sie auf Seite 2. Als Verwendungszweck nennen Sie bitte "Gleisbaustein" bzw. "Schotterstein". Bitte teilen Sie uns ihre Anschrift für Spendenquittung und Urkundenversand per Mail an gleisbaustein@jagsttalbahn.de mit.

Alle unsere Gönner laden wir zu unserem jährlichen Spendertag und zur Eröffnung des Streckenabschnitts ein. Wir hoffen, Sie schenken uns Ihr Vertrauen!

Die bisherige Resonanz ist überwältigend: Bereits über 40.000 € konnten eingeworben und damit die dringend benötigten Schwellen finanziert werden. Vielen Dank!



Sommerwagen MD 114

Nach dem Ausfahren der Drehgestelle war die Rahmenunterseite des Wagens uneingeschränkt zugänglich und wurde mit Druckluftnadler und Winkelschleifer komplett entrostet und am darauffolgenden Tag gestrichen. Damit war die erste Schutzschicht des Rahmens komplett.

Da die Drehgestelle nun separat stehen und auch aufgearbeitet werden müssen, wurden diese im September in ihre Einzelteile zerlegt. Die acht Federpakete sowie das Bremsgestänge waren mit ca. 60 Bolzen beweglich gelagert und mit Splinten gesichert. All das war nun viele Jahrzehnte verbunden und musste mit viel Kraft und Hebeleinsatz gelöst werden. Auch die vier Radsätze wurden ausgebaut.

Ende September kam eine Fachfirma für zwei Tage nach Dörzbach, die die beiden Drehgestellrahmen

in nur sechs Stunden mit Trocken- und teilweise unter Beimischung von Glasgranulat abstrahlte, so dass der Stahl blank war. Währenddessen konnte mit dem Grundieren der gesäuberten Teile begonnen werden, was im Oktober abgeschlossen wurde.

Nachdem zwei abgerissene Niete ausgebohrt und ersetzt wurden, konnten beide Drehgestelle und der gesamte Rahmen schwarz gestrichen werden. Ein neu hergestellter und ein aufgearbeiteter Träger zur Befestigung des Bremszylinders wurden nach deren Fertigstellung wieder mit dem Wagenkasten verschraubt.

Es wurden weitere Anbauteile wie z.B. Tritte, Fangeisen, Teile des Bremsgestänges sowie die 22 Sitzbankrahmen vom alten Lack befreit und teils grundiert. Auch die Achslager sind schon zum Teil gereinigt.

Dirk Dederer



▲ Die Drehgestellrahmen werden gestrichen. Bild: Dirk Dederer

Aktuelles aus der Werkstatt

In unserer Werkstatt ist aktuell die Diesellok 22-03 »Stoppelhopser« das Hauptprojekt. Ende September wurden durch die Firma Huber Eisstrahlen die Rahmeninnenseite und Vorbauhaube mit Trockeneis, teilweise auch mit Glasgranulat gereinigt. Durch den Einsatz von Trockeneis konnte der originale Lack des Vorbaus erhalten werden. Beim Rahmen kam zusätzlich Glasgranulat zum Einsatz, um die deutlich stärkeren Verschmutzungen zu entfernen.

In der Folge wurde jetzt mit der Aufarbeitung des Motors begonnen und dessen Ölwanne zum Abnehmen vorbereitet. Ebenso soll der Wellendichtring der Kurbelwelle erneuert werden, um den Austritt von Öl zu verhindern. Außerdem wurde der Kompressor gereinigt, aufgearbeitet und ein Ölwechsel durchgeführt. Ebenso ist der rein mechanische Tachogeber mit Reibrollenantrieb der Lok fertig

aufgearbeitet und bereit für den Wiedereinbau.

Ein weiterer wichtiger Punkt sind über den Winter die fälligen Fristuntersuchungen an den Fahrzeugen, die vor dem Beginn der Fahrsaison 2026 abgeschlossen werden müssen. Insbesondere stand in diesem Winter die Bremsrevision 2 (alle vier Jahre durchzuführen) an den Fahrzeugen an, die zur Betriebseröffnung 2021 in Betrieb gegangen sind: Lok 22-02, Sommerwagen 113, Barwagen 371 und Flachwagen 435. Da letzterer nur ein Leitungswagen ist, hält sich der Aufwand dort sehr in Grenzen.

Neben den Arbeiten an den Fahrzeugen gab es auch viele kleinere Tätigkeiten: So wurde ein stabiler Arbeits- und Schweißisch mit 1m x 1,5m aus einer alten Graugussplatte gebaut und ein radladertaugliches Untergestell für unseren neuen Baustellencontainer geschweißt.

Stefan Haag



▲ Der Tachogeber von Lok 22-03 ist aufgearbeitet. Bild: Stefan Haag

Vereinsausflug

Am Sonntag nach Allerheiligen fand unser Vereinsausflug statt. Diesmal ging es zum Stuttgarter Straßenbahnmuseum. Nach einer Fahrt mit einem Gelenktriebwagen GT4 zum Fernsehturm und zurück, gab es ein gemeinsames Mittagessen. Darauf folgte eine Führung durch das Museum, welches die Geschichte der Stuttgarter Straßenbahnen von der Pferdebahn bis heute, aber auch die Geschichte der Straßenbahn Esslingen - Nellingen - Denkendorf sowie der Filderbahn zeigt. Es gab auch Gelegenheit, sich in der Fahrzeughalle über die Technik der Fahrzeuge zu informieren und sich über die Aufarbeitung historischer



Substanz auszutauschen. Später fuhren wir noch einige Runden mit dem wesentlich älteren Wagen 418 (Baujahr 1925) rund um das Museum.

Ein gelungener Tag, wofür wir uns bei den Organisatoren und dem Verein Stuttgarter Historische Straßenbahnen e.V. herzlich bedanken!

Ron Scherhauber
Bild: Bernhard Hümmelchen

Jagsttalbahn im Modell

Die Firma LGB hat zum 125-jährigen Jubiläum drei Fahrzeuge angekündigt, die einen bunten Jagsttalbahn-Zug aus der Mitte der achtziger Jahre darstellen.

Natürlich braucht jeder Zug eine Lok und hier waren bei der Dampftraktion zu dieser Zeit vor allem die in gefälligem grün gehaltenen, ehemaligen Heeresfeldbahn Lokomotiven des Fabrikanten Seidensticker prägend. Im Modell erscheint erstmals eine HF110C als »NICKI S«. In dieser Ausführung bespannte die Lok von 1984 bis 1986 Museumszüge. Dazu wird es zwei Personenwagen geben: Zum einen den

ehemaligen Staatsbahn-Wagen M-D3, der bereits seit 1969 im Schüler- und später im Museumsverkehr im Einsatz war. Zum anderen den Wagen 116, welcher aus der Schweiz gekauft wurde und ab 1984 half, die Fahrgastmassen zu transportieren. Er fällt besonders durch seine rot-weiße Farbgebung auf, mit welcher er einen netten Farbtupfer in jedem Garten oder Wohnzimmer setzt.

Zwar sind die beiden Personenwagen nur Farbvarianten auf Basis bereits vorhandener Fahrzeugmodelle, dennoch gibt der Zug ein stimmiges Gesamtbild ab.

Andreas Hümmelchen

Exkurs: Fahrzeugportrait der Dampflokomotive 99 4652 alias »Frank S«

Die Dampflokomotive 99 4652 war schon mal ein gern gesehenes und fotografiertes Gastfahrzeug auf der Jagsttalbahn. Bis diese Lok in den 1980er-Jahren Museumszüge im Jagsttal ziehen sollte, hatte sie schon einige Stationen hinter sich gebracht.

Für den Heeresfeldbahndienst im Zweiten Weltkrieg wurden dreiachsige Schmalspur-Dampflokomotiven vom Typ HF 110 C entwickelt. Es handelt sich dabei um eine Dampflokomotive der Heeresfeldbahn (HF) mit 110 PS Leistung sowie drei angetriebenen Achsen (C). Die Bauart Cn2t+T bedeutet, dass es sich um eine Dampflokomotive mit drei angetriebenen Achsen (C) unter der Verwendung von Nassdampf (n) in zwei Zylindern (2) und integriertem Tender (t) mit zusätzlichem Schlepptender (T) für weitere Betriebsstoffe handelt. Kurze Strecken konnten diese Lokomotiven auch ohne den zweiachsigen Schlepptender zurücklegen. Da diese Maschinen universell verwendbar sein sollten, sind sie von 750 mm auf 600 mm oder 760 mm Spurweite umspurbar.

Während des Zweiten Weltkrieges wurden über 130 Lokomotiven des Typs HF 110 C unter Beteiligung der Firmen Henschel und Jung sowie des sich im besetzten Polen befindlichen Lokherstellers Krenau aber auch des tschechischen Maschinenherstellers ČKD (Českomoravská-Kolben-Daněk) gebaut. Einige Exemplare folgten in den ersten Nachkriegsjahren. Die nicht verschrotteten Lokomotiven wurden in der Nachkriegszeit auf

Schmalspurbahnen in Deutschland, Österreich und den benachbarten Ländern eingesetzt.

Die heute unter der Nummer 99 4652 betriebsfähige HF 110 C wurde 1941 von der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel unter der Fabriknummer 25983 gebaut. Die Lokomotive wurde mit fünf baugleichen Maschinen an das Wehrmachtsdepot Mellensee südlich von Berlin in Brandenburg geliefert. Bis 1945 waren diese Lokomotiven auf der Übungsfeldbahn des dortigen Eisenbahnpionier- und Geräteparks Rehagen-Klausdorf im Einsatz.

Die örtliche sowjetische Militärverwaltung genehmigte Anfang November 1945 den Abtransport der Lok zur nahegelegenen Luckenwalde-Jüterboger Kleinbahn (LJK).

Am 17. Dezember 1900 wurde das 80 Kilometer lange Schmalspurnetz mit 750 mm Spurweite zwischen den Städten Dahme/Mark, Jüterbog und Luckenwalde unter der Bezeichnung Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen als kommunaler Eigenbetrieb eröffnet. 45 Jahre später, am 8. Dezember 1945, wurde unter dem neuen Streckennamen LJK mit dieser, als Lok 1 (in Zweitbesetzung) benannten und zusätzlich mit »DAHME« betitelten, Heeresfeldbahnmaschine der Verkehr wieder aufgenommen. Ab dem 1. Mai 1949 erhielt die Lok, nach Verstaatlichung und Übernahme der LJE durch die Deutsche Reichsbahn (DR), die Reichsbahnnummer 99 4652. Auf den nun als »Netz Dahme (Mark)« bezeichneten Strecken verblieb sie bis Anfang September 1964.

Danach wurde sie zum Bahnbetriebswerk (Bw) Putbus auf die Insel Rügen umstationiert. Dort wurde sie vorwiegend auf der Nordstrecke Bergen-Wittower Fähre - Fährhof - Altenkirchen eingesetzt. Nach einer Kollision mit einem Traktor am 10. September 1968 in Fährhof wurde die Dampflok abgestellt.

Vier Jahre später sollte sich der Bielefelder Textilfabrikant und Eisenbahnfreund Walter Seidensticker für die Maschine interessieren. Er kaufte die Lok Anfang 1974, die seit 1968 mit dem Tender der baugleichen Maschine 99 4651 gekuppelt war, und ließ sie noch in Görlitz für einen geplanten Museumsbahneinsatz bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V. (DKBM) bei Gütersloh auf 600 mm Spurweite umspuren. Eine äußerliche Aufarbeitung erfolgte im Bw Wernigerode Westerntor.

Die Überführung in die Bundesrepublik Deutschland erfolgte am 25. Juli 1974. Nach Komplettierung

ging sie als schwarz lackierte Lok Nr. 4 und mit dem Namenszusatz »FRANK S.« in Mühlenstroth im Museumseinsatz in Betrieb. Hier blieb sie bis Dezember 1981.

Nachdem der DKBM eine weitere Schlepptenderdampflok zur Verfügung stand und gleichzeitig von Hermann Braun (1947–2012), dem damaligen Betriebsleiter der Jagstalbahn, für den Tourismusverkehr eine weitere Dampflok gesucht wurde, entschied sich Walter Seidensticker, die Lok für das Jagsttal zur Verfügung zu stellen. Ab dem 9. Dezember 1981 begann in Lengerich in der Werkstatt der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) der Umbau. Hierbei wurde sie auf 750 mm zurückgespurt und erhielt eine Druckluftbremse sowie eine andere Kupplung.

Am 13. Mai 1982 absolvierte die Lok ihre Abnahmefahrt auf der Jagstalbahn. Im Zuge des Umbaus hatte die Lok neben der leicht veränderten Beschilderung »FRANK S« eine



▲ 99 4652 rangiert am 18. Juni 1965 im Bahnhof Fährhof auf der Halbinsel Wittow auf Rügen. Foto: Helmut Röth, Slg. Eisenbahnstiftung



▲ »FRANK S« mit einem Museumszug im Jagsttal. Foto: Hans Schmitz

grüne Farbgebung an Tender, Wasserkästen und Führerhaus erhalten. Weitere Dampflokomotiven von Walter Seidensticker im selben Farbarangement sollten in den Folgejahren den Weg ins Jagsttal finden.

Knapp sieben Jahre verblieb »FRANK S« im Jagsttal. Am 23. Dezember 1988 wurde der Gesamtbetrieb auf der Jagsttalbahn wegen Oberbaumängeln eingestellt. Eine neue Aufgabe wurde »FRANK S« ab dem Frühjahr 1990 für gelegentliche Einsätze auf der oberschwäbischen Öchsle Museumsschmalspurbahn zuteil.

Im Sommer 1992 wurde die Lok aufgrund technischer Probleme nach Görlitz überführt, um sie für Sondereinsätze auf Rügen aufzuarbeiten. Walter Seidensticker entschied sich aber für die Instandsetzung der baugleichen Schwesterlok »NICKI S«. So wurde die Lok nur äußerlich im Stil der 1960er-Jahre, als 99 4652 beschildert, aufgearbeitet. Ab dem 15. April 1994 wurde sie im Bahnhof Putbus auf Rügen als Ausstellungs-

stück präsentiert. Am 1. Juli 1999 ging 99 4652 als Schenkung von Walter Seidensticker an den Landkreis Rügen und 2011 an den Förderverein zur Erhaltung der Rügenschon Kleinbahnen e.V.

Von 2011 bis 2014 wurden die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der 99 4652 bei der Preßnitztalbahn in Jöhstadt mit einem in Meinigen gefertigten Neubaukessel realisiert. Am 29. Januar 2015 konnte die Lok nach über 22 Jahren Stillstand zwischen Jöhstadt und Steinbach wieder in Betrieb gehen. Die Lok steht seit März 2015 für Einsätze auf der Rügenschon Kleinbahn betriebsfähig zur Verfügung.

Nach abermaliger Hauptuntersuchung im Jahr 2024 wird 99 4652 alias »FRANK S« an zwei Aprilwochenenden 2026 erstmals nach 38 Jahren wieder im Jagsttal Museumsdampfzüge ziehen und so das 125-jährige Bestehen der Jagsttalbahn mitfeiern.

Wolfram Berner
Hanna Oppolzer

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt 50 € für Einzelmitglieder, 140 € für juristische Personen und 8 € 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 Telefon _____

☐ Ich stimme zu, Einladung und Protokoll der Mitgliederversammlung sowie die Vereinszeitschrift nur per e-Mail zu erhalten.

☐ Ich möchte die wöchentlichen Arbeitsberichte per e-Mail erhalten.

Als Spende erhöhe ich meinen jährlichen Mitgliedsbeitrag um _____ €.

Ort, Datum _____

Unterschrift des Beitrenden
bzw. 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 Beitrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber _____

Kreditinstitut _____

BIC _____

IBAN _____

Ort, Datum _____

Unterschrift des
Kontoinhabers _____

Zahlungsempfänger (Gläubiger):
Jagsttalbahnfreunde e.V.
Bahnhofstraße 8
74677 Dörzbach

Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE52MGB00000076827