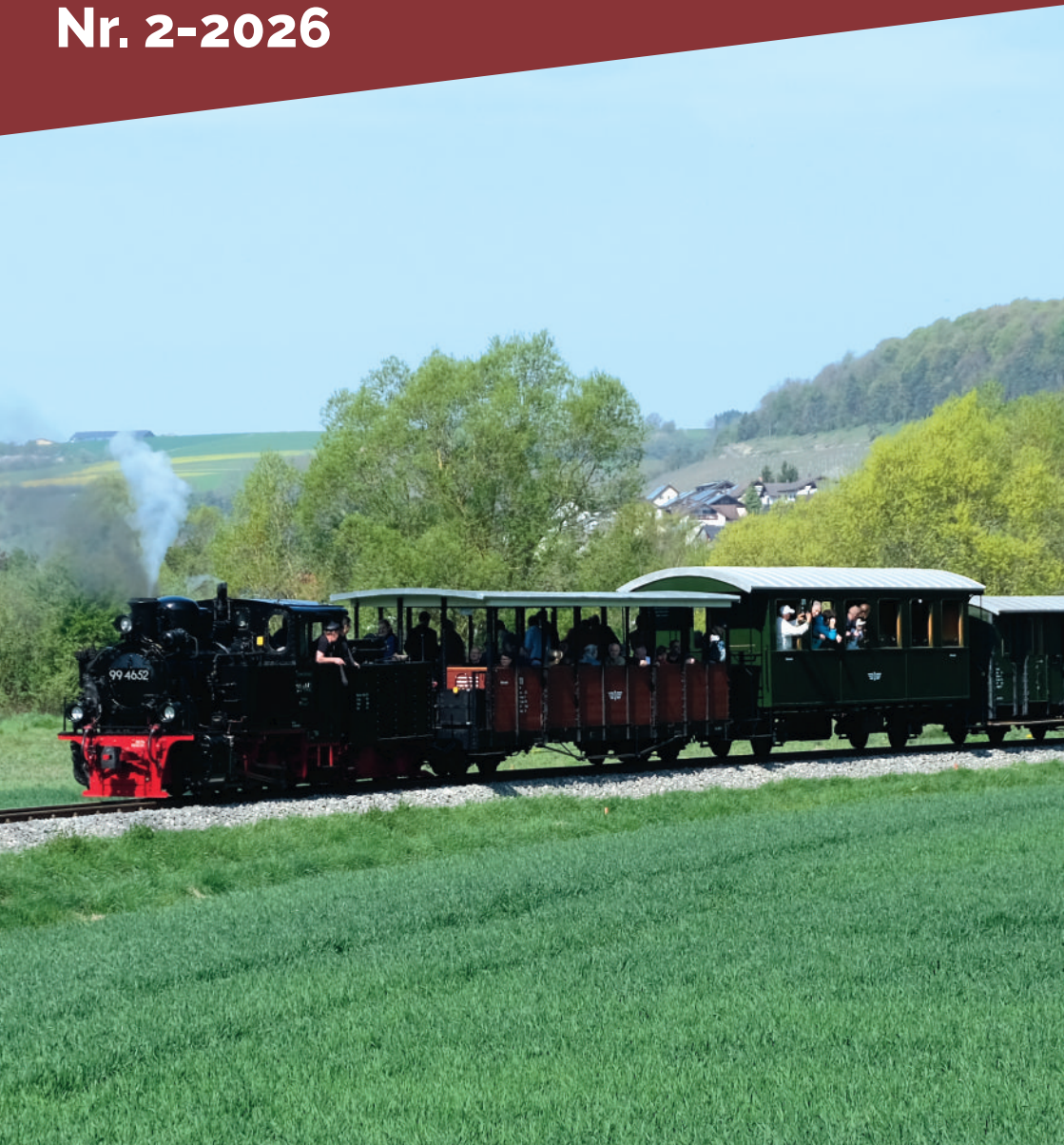


**Ausgabe
Nr. 2-2026**

INFO

JAGSTALBAHN



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

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

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: Besprechung im Schalterraum 1969. Slg. Kurt Teuke

Titelbild: Dampf am neuen Streckennende. Tobias 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. 2-2026
 Juni 2026
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde,
sehr geehrte Damen und Herren,

Die Feierlichkeiten und der Festakt zum 125-jährigen Jubiläum der Jagsttalbahn waren ein voller Erfolg. Unsere kühnsten Erwartungen wurden weit übertroffen - unsere Ankündigungen haben offenbar ein breites Publikum erreicht.

Pünktlich zu den beiden Jubiläumswochenenden im April wurde auch ein nächster Streckenabschnitt in Betrieb genommen, sodass die »Frank S« aus Rügen immerhin circa 1.200 Meter befahren konnte und erst am Prellbock auf freiem Feld kehrt machen musste. Die Fahrzeit von nun etwa 15 Minuten erlebten die Fahrgäste in unserem vollbesetzten Zug an den vier Fahrtagen an beiden Wochenenden bei herrlichstem Sonnenschein und für April sehr milden Temperaturen.

Am Ende waren es gut 4.200 verkaufte Fahrkarten und wir können uns über eine sehr positive Bilanz freuen. Die Berichterstattung in den regionalen Medien, aber auch in den überregionalen Fachzeitschriften und Online-Medien haben die Jagsttalbahn in bestem Licht erscheinen lassen. Und so wundert



es nicht, dass neben dem hohen Besucherandrang auch viele Spenden und neue Mitglieder gewonnen werden konnten.

Mit breiter Brust und gestärktem Selbstbewusstsein nehmen wir diesen Schwung mit und werben nun verstärkt um Spenden für unsere Projekte, wie eine Wagenhalle, den Streckenweiterbau und die Restaurierung weiterer Fahrzeuge. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die großzügigen Spenden unserer Freunde auf fruchtbaren Boden gefallen sind und auch weiter fallen werden. So gerüstet, werden wir in den nächsten Jahren unsere Ziele ganz sicher erreichen. Und wer weiß, vielleicht fährt in wenigen Jahren wieder eine Dampflok durch das Jagsttal - aber dann bis nach Klepsau.

Volker Elgner



▲ Der voll besetzte Museumszug am 26. April 2026. Bild: Marc Tiefenthäler

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 noch geplant:

- 14. Juni
- 12. Juli mit Modellbahnausstellung der FREMO
- 09. August
- 13. September zum Tag des offenen Denkmals

Jeweils 11 bis 17 Uhr. Fahrten finden zur vollen und halben Stunde statt. Die Fahrkarten kosten 4 € für Erwachsene und 2 € für Kinder und sind nur vor Ort erhältlich. Eine Reservierung ist nicht notwendig.

Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am 13. Juni im Lokschuppen in Dörzbach statt. Unsere Mitglieder erhielten die Einladung dazu mit dem INFO 1-2026.

Modellbahnausstellung am 12. Juli

Zum Fahrtag am 12. Juli findet im Lokschuppen in Dörzbach eine Modellbahnausstellung statt. Ausgestellt wird eine Modulanalge des Freundeskreises Europäischer Modellbahner (FREMO) zum Thema Jagsttalbahn im Maßstab 1:87. Etliche Betriebsstellen und Streckenabschnitte können in maßstabsgetreuem Nachbau bewundert werden. Der Eintritt ist frei.

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 ist noch für die Kalenderwochen 43 eine Bauwoche geplant. Mithelfer sind herzlich willkommen. Bitte melden Sie sich vorher an.

Rückschau: Jubiläum »125 Jahre Jagsttalbahn«

Die Monate April und Mai waren bei der Jagsttalbahn im Wesentlichen durch die Veranstaltungen zum 125-jährigen Streckenjubiläum geprägt. Damit wurde an die Aufnahme des Gesamtbetriebs auf der Jagsttalbahn zum 13. März 1901 erinnert.

Rechtzeitig zu den Jubiläumsfeierlichkeiten wurde eine 320 Meter lange Streckenverlängerung fertiggestellt und am 15. April durch das Baden-Württembergische Verkehrsministerium die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs erteilt. Näheres zum Gleisbau lesen Sie auf den Seiten 8 und 9.

Die Dampflokomotive 99 4652, ehemals »Frank S«, kam am Morgen des 16.04.2026 per Tieflader von Putbus kommend in Dörzbach an und wurde mittels einer mobilen Rampe auf die Gleise der Jagsttalbahn abgeladen. Im Zuge des Transports wurde auch der Personenwagen

M-D 402 vom Bahnhof Schöntal nach Dörzbach überführt. Er wird derzeit gereinigt und begutachtet, um den Aufwand für seine Restaurierung zu ermitteln. Es handelt sich dabei um den einzigen Wagen aus dem Umbauwagenprogramm der Deutschen Bundesbahn für 750 mm Schmalspur. Ursprünglich bei der Bottwartalbahn beheimatet, kam er 1967 ins Jagsttal, um dort im damals neuen Schülerverkehr zum Einsatz zu kommen.



Am Freitag wurde die Dampflokomotive angeheizt und das Lokpersonal in die Örtlichkeiten eingewiesen. Im Anschluss fand noch eine kleine Sonderfahrt zum neuen Streckenende für die Aktiven des Vereins statt, die das erste mal ihre selbst gebaute Strecke erleben durften.



▲ »Frank S« wird abgeladen. Oben rechts: M-D 402 nach seiner Ankunft in Dörzbach. Beide Bilder: Stefan Haag

Es folgten zwei Wochenenden mit öffentlichen Dampffahrttagen. An allen vier Tagen war der Bahnsteig stets sehr gut gefüllt und der Museumszug pendelte ohne Unterbrechung vom Bahnhof zum Streckenende und zurück. Durch die Besetzung des Bahnübergangs Max-Planck-Straße mit einem Bahnübergangsposten konnte die Frequenz auf drei Fahrten pro Stunde erhöht werden, was bei dem vorherrschenden Andrang auch notwendig war. Oft war das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste am Bahnsteig das einzige Maß für die Pause bis zur nächsten Fahrt. Auf dem Bahnhofsgelände wurden zudem noch eine Gleisbau-Ausstellung, das Jagsttalbahn-Lädle sowie Infostände der »Bürgeraktion Bottwartalbahn«, der Pressnitzalbahn, der »Arbeitsgemeinschaft der Museumsbahnen in Baden-

Württemberg und Schwaben« und der Firma LGB geboten. Letztere präsentierten unter anderem die Handmuster der für dieses Jahr angekündigten Jagsttalbahn-Modelle. Für Kinder drehte eine dampfgetriebene 5-Zoll-Bahn auf dem Gelände ihre Runden. So wurde allen Zielgruppen ein abwechslungsreiches Programm geboten und das Publikum konnte sich während des größten Andrangs etwas verteilen.

Da von vornherein klar war, dass die Bewirtung dieser Veranstaltung mit Personal und Ausstattung des Vereins nicht möglich wäre, übernahm die Firma QM Zoller diese Aufgabe. Sogar die professionellen Caterer wurden anfangs vom enormen Andrang fast überrannt, bald gab es aber wieder ein breites Angebot an Speisen und Getränken. Die Einnahmen aus der Veranstaltung



Der Jagsttalbahnfreunde e.V. ist Mitglied des
Verbands deutscher Museums- und Touristikbahnen.

VDMT



▲ Dampfzug vor ländlicher Kulisse. Bild: Tobias Hümmelchen

werden sich der Verein und die Firma QM Zoller teilen - dafür bedanken wir uns nochmals herzlich!

Am Freitag vor dem zweiten Dampf-Wochenende fand der offizielle Festakt zum 125-jährigen Streckenjubiläum mit Vertretern aus Politik und Gesellschaft statt. In den Reden wurden die Leistung des Vereins und sein Durchhaltevermögen gewürdigt. Auch die Bedeutung der Bahn für das Jagsttal und Dörzbach wurde aufgezeigt, haben beide doch durch die Museumszüge der Jagsttalbahn in den 1970er- und 1980er-Jahren einen deutschlandweiten Bekanntheitsgrad erreicht, der bis heute anhält.

Mit insgesamt ca. 4.200 verkauften Fahrkarten an den vier Betriebstagen, brach die Veranstaltung alle bisherigen Rekorde und war sowohl für die Öffentlichkeitswirkung als auch finanziell ein Erfolg, zumal die Kosten für den Dampflokeneinsatz zu einem großen Teil vorab durch Spenden abgedeckt waren. Unser Dank gilt der Pressnitztalbahn sowie der Rügenschens Bäderbahn für diesen großartigen Gasteinsatz ihrer Lokomotive.

Mit der Jagsttalwiesenwanderung am zweiten Mai-Wochenende ging es nach nur kurzer Pause weiter. Während der Samstag weniger besucht war, stellte sich der Sonntag wieder als guter Fahrtag dar und der Dieselzug war bei den 14 Fahrten gut gefüllt.

Dirk Dederer,
Stefan Haag



Die Gleisbau-Ausstellung.
Bild: Stefan Haag

Gleisbau im Frühjahr 2026

Nachdem die nach Fertigstellung des Bahnübergangs »Marie-Curie-Straße« ausgerichtete Gleisbau-Stein-Spendenaktion wieder eine enorme Resonanz erfuhr, konnten zeitnah die benötigten Stahlschwellen eingekauft werden. Bis zu deren Eintreffen Mitte Februar konnten beim Gleisbau noch einige Vorbereitungen getroffen werden, um dann zügig »Strecke zu machen«. Dazu gehörten unter anderem Vermessungsarbeiten, aber auch die Vorbereitung von Kleineisen und anderem Material. Die Zeit wurde zudem für turnusmäßige Überprüfungen und kleinere Mängelbehebungen an der bestehenden Infrastruktur genutzt.

Mit dem Ziel, zur großen Jubiläumsfeier im April eine möglichst lange befahrbare Strecke zu haben, die zudem erstmals aus dem Dörzbacher Industriegebiet herausführt, erlebten wir ein ganz besonderes

Gleisbau-Frühjahr. Gleich drei Bauwochen innerhalb von nur gut zwei Monaten sowie zahlreiche Samstage mit über 15 Aktiven waren Ausdruck der großen Motivation.

Mit 60 Metern Gleisrohbau an einem Tag direkt nach Ankunft der Schwellen legten wir für die erste Bauwoche Anfang März vor. In dieser verlängerte sich das Gleis in den ersten drei Tagen um weitere 150 Meter. Danach begannen wir mit dem Einschottern und Stopfen des Gleises. In diesem Abschnitt war noch ausreichend Altschotter vorhanden, um direkt darauf das Gleis zu montieren. Danach war aber eine entsprechend große Hebung notwendig, die in der Regel vier Stopfgänge erforderte. Neben dem Heben und Stopfen war auch das Richten der seitlichen Lage des Gleises eine Herausforderung. Mit der Schwungramme wurde Stück für Stück die Gerade zu einer Geraden und die Kurve zu einem 150 Meter langen Bogen.



▲ Das Gleis wird rechts angehoben, bis die absolute Höhe stimmt. Danach wird links gehoben, bis das Gleis waagrecht liegt. Bild: Stefan Haag



▲ Die Schwungramme im Einsatz.
Bild: Stefan Haag

Unzählige Ladungen Gleisschotter wurden mit dem Schotterwagen ins Gleis gelassen und gestopft. Dies zog sich bis in die beiden Bauwochen rund um Ostern, in denen diese Arbeiten dann komplett abgeschlossen werden konnten. Als dies abzusehen war, verlegten wir nochmals zwei Gleisjoche. Mit dem letzten Qualitäts-Stopfgang mit geringer Hebung am 4. April war dann das große Ziel erreicht: Alle gebauten Gleisjoche waren auf die endgültige Höhe gestopft.

Es folgten noch das Ausbringen von zusätzlichem Schotter vor den Schwellenköpfen, das saubere Verteilen des Schotters im Gleis von Hand, das maschinelle Anziehen der Schrauben sowie die Feinbearbeitung einzelner Stöße mit der Schleifmaschine. Zuletzt kam der Prellbock an seinen neuen Platz.

Zudem haben wir die für den Bahnübergang »Marie-Curie-Straße« notwendigen Pfeiftafeln aufgestellt - nach historischem Vorbild an alten Eisenbahnschienen montiert. Ebenfalls aus einer Schiene besteht die wieder gesetzte Kilometertafel bei Bahnkilometer 38,0.

Bis die erste öffentliche Fahrt stattfinden konnte, musste dann noch eine Abnahmemessung gemacht werden. Diese wurden zusammen mit zahlreichen an die nun um 320 Meter verlängerte Strecke angepassten Dokumenten den zuständigen Stellen übergeben und die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs auf der verlängerten Strecke erreichte uns wenige Tage vor den Jubiläums-Feierlichkeiten.

Ron Scherhauser



▲ Auf der Bühne werden die Schotterklappen bedient. Der Helfer unten gibt an, wie viel Schotter gebraucht wird. Bild: Andreas Hümmlchen

Sommerwagen MD 114

In den ersten Monaten des Jahres 2026 hat sich neben dem Gleisbau und intensiven Vorbereitungen zum 125-jährigen Jubiläum immer wieder Zeit gefunden, einige Teile des Sommerwagens M-D 114 zu reinigen, aufzuarbeiten und mit Farbe gegen Korrosion zu schützen.

Der Wagenkasten wurde im Februar auf ein Paar angepasste Rollböcke gesetzt und ist damit wieder auf Schienen beweglich. Die bisher nicht zugänglichen Bereiche der Rahmenunterseite konnten aufgrund der nun anderen Abstützung gereinigt und gestrichen werden.

Von den Teilen der Drehgestelle sind die Achsgabelstege gereinigt und neu gestrichen worden. Danach ging es mit Teilen des Wagenaufbaus weiter: Das Bühnengeländer ist aufgearbeitet, lackiert und wieder am Wagenkasten angebracht. Auch die beiden Türen der Bühne sowie die Metallrahmen der vier kleinen Türen der Wagenübergänge sind fertig aufgearbeitet. Drei der vier Trittstufen sind nach einer Anpassung an das Lichtraumprofil gestrichen und wieder am Rahmen montiert worden. Beide Übergangsbleche liegen bereit für die Montage am Wagenkasten.

Im Mai wurden alle Teile der Handbremse mit den beiden Umlenkern, den beiden Wellen, deren Lagerungen und das gesamte Gestänge zum Bremszylinder sowie zwischen den beiden Drehgestellen aufgearbeitet. Einige Bolzen müssen aufgrund von Abnutzungs-

erscheinungen neu hergestellt werden. Das Gewinde der Handbremssspindel war ebenfalls stark abgezehrt. Eine Aufarbeitung war nicht möglich, weswegen eine neue Handbremssspindel inklusive Mutter in der Dörzbacher Werkstatt neu angefertigt wurde. Diese wurde Ende Mai montiert.

Die weiteren Arbeiten konzentrieren sich vor allem auf das Bremsgestänge in den Drehgestellen und das Abdrehen der Laufflächen der Räder. Auch die Achslager müssen bearbeitet werden. Das nächste größere Ziel ist damit die Fertigstellung der Drehgestelle.

Dirk Dederer



▲ Die neue Handbremskurbel, ein Teil des Gestänges und Bühnengeländer sind montiert.
Bild: Stefan Haag

Werkstattprojekte

Seit dem letzten INFO ging es an unserer kleinen Diesellok 22-03 »Stoppelhopper« nur in kleinen Schritten weiter. Die Arbeiten konzentrierten sich vor allem auf die Aufarbeitung einzelner Komponenten, die bis zum Wiedereinbau eingelagert werden.

Neben intensiver Unterstützung mit Hilfskonstruktionen für den Gleisbau begann noch der Bau einer Grubenabdeckung für das Reparaturhaus. Ähnlich wie im Lokschippen sollen einzelne Holzsegmente, die noch tragbar sind, die Abdeckung bilden. Wenn diese fertiggestellt ist, kann nicht nur flexibler im Reparaturhaus gearbeitet werden, es kann dann auch die dort hinterstellte Dampflokomotive 24^{II}

»Kunigunde« bei Veranstaltungen zugänglich gemacht werden.

Gleich nebenan, im Anbau des Reparaturhauses, der bisher mit viel Unbrauchbarem zugestellt war, entstand ein Betonboden, um den Raum nutzbar zu machen.

Ron Scherhauser



▲ Das erste Segment der neuen Abdeckung. Bild: Stefan Haag

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

Auf der Jagsttalbahn fuhr am 25. Juli 1971 der erste Museumszug. Die »Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte« (DGEG) hatte es geschafft, die Dampflokomotive »HELENE« als erste Schmalspurmuseumsdampflokomotive auf 750-Millimeter-Spurweite in der Bundesrepublik Deutschland zu etablieren. Bis es soweit war, gab es für die Ehrenamtlichen sowie die Werkstattmannschaft der Jagsttalbahn einiges zu bewältigen. Die dreiachsige Nassdampftenderlokomotive mit 140 PS Leistung war 1919 von der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel mit der Fabriknummer 16426 gebaut wor-

den. Sie wurde im selben Jahr an die Jüterbog-Luckenwalder Kreis-kleinbahnen (JLKB) ausgeliefert. Auf dem am 17. Dezember 1900 eröffneten, 80 Kilometer langen Schmalspurnetz mit 750-Millimeter-Spurweite zwischen den Städten Dahme (Mark), Jüterbog und Luckenwalde im heutigen Bundesland Brandenburg war die Dampflokomotive mit der Betriebsnummer 8, und zusätzlich mit dem Namen »TECHOW« beschildert, nur sieben Jahre im Einsatz. Nach ihrer Außerdienststellung im Jahr 1926 fand sie erst 1934 einen neuen Käufer.

Die Deutsche Baryt-Industrie GmbH & Co. KG Dr. Rudolf Alberti in Bad Lauterberg im Harz im heutigen Bundesland Niedersachsen setzte die Lokomotive mit dem Namen »HELENE« in Zweitbesetzung

auf ihrer 6,3 Kilometer langen Werksbahn von Bad Lauterberg über die Grube »Hoher Trost« bis zur Grube »Wolkenhügel« ein. Neben schweren Güterzügen zur Barytabfuhr, bestehend aus bis zu zehn zweiachsigen offenen Güterwagen, wurde »HELENE« auch für den nichtöffentlichen Werkspersonenverkehr mit vier vierachsigen Personenwagen eingesetzt. Nach Teilstilllegung der Werksbahn im Herbst 1969 wurde »HELENE« in Streckenmitte an der Grube »Hoher Trost« auf einem Nebengleis abgestellt, das am Ende desselben Jahres um sie herum abgebaut wurde.

Da bei der DGEG eine zeitnahe betriebsfähige Aufarbeitung der im Herbst 1969 übernommenen Bundesbahndampflokomotive 99 633 nicht in Sicht war, sah man sich nach einer weiteren Schmalspurdampflokomotive um. So fand man im Harz die im letzten Betriebszustand abgestellte »HELENE«. Mit ihr bot sich die einzige in der Bundesrepublik annähernd betriebsfähige Schmalspurlokomotive mit der Spurweite von 750 Millimeter an. Unter der Leitung des Mitbegründers des DGEG-Arbeitskreises in Möckmühl, Helmut Müller (1938–2024), konnte die Lokomotive nach einer technischen Begutachtung durch den SWEG-Werkleiter der Jagsttalbahn, Kurt Teuke senior (1911–2004), im Frühjahr 1970 erworben werden. Die Verladung und der Abtransport an ihrem Abstellungsort entwickelten sich zu einem aufwändigen Projekt. Der Lkw mit einem Tiefladeranhänger musste auf der äußerst schmalen vormaligen Bahntrasse mehrere hundert Meter rückwärts zur Lokomotive fahren. Das Hinauf-

ziehen von »HELENE« auf den Anhänger erfolgte unter intensivem Einsatz von Muskelkraft und mechanischen Seilzügen. Die erste 1,5 km lange Abfahrt des Gespanns mit der ohne Betriebsstoffe 15 Tonnen schweren Dampflok in leichtem Gefälle auf der alten Bahntrasse war der wohl risikoreichste Teil des Transports. Aufgrund des durchweichenden Untergrunds drohte die Fuhre zeitweise in Schräglage den Hang hinunterzukippen. Nach Ankunft der Transporteinheit auf der befestigten Werksstraße parallel zur Werksbahntrasse im Flusstal der Krummen Lutter konnte die Fahrt mit Erleichterung Aller zum Bahnhof Bad Lauterberg fortgesetzt werden. Dort übernahm am 21. Mai 1970 die Deutsche Bundesbahn (DB) auf einem Flachwagen den sicheren Weitertransport von »HELENE« nach Möckmühl.

Vor dem Einsatz auf der Jagsttalbahn standen für die Ehrenamtlichen der DGEG vielfältige Arbeiten zur Inbetriebnahme der Dampflok an. Hierzu schleppte man »HELENE« in die SWEG-Werkstatt nach Dörzbach. Neben einer optischen Lackauffrischung waren Anpassungsarbeiten an die Normen der Jagsttalbahn notwendig. Die Zug- und Stoßvorrichtung wurde vom Doppelpuffer- auf das Mittelpuffersystem umgebaut. Daneben wurde die erforderliche Ausrüstung mit Dampfgenerator und elektrischem Dreilichtspitzensignal umgesetzt. Auch der Einbau einer Druckluftbremse war notwendig und wurde von den Freiwilligen mit beratender sowie technischer Unterstützung der Werkstattmann-

schaft in Dörzbach unter Leitung des Werkmeisters Kurt Teuke senior zur vollsten Zufriedenheit realisiert. Am 7. Mai 1971 konnte bei der Dampflok in Dörzbach erfolgreich die Wasserdruckprobe des Kessels durchgeführt werden. Die anfängliche Skepsis der Berufseisenbahner im Jagsttal gegenüber den ehrenamtlichen »Hobbyeisenbahnern« legte sich mit jedem weiteren Arbeitsschritt zur betriebsfähigen Aufarbeitung von »HELENE«, die bis Ende Juni 1971 abgeschlossen werden konnte.

Für alle Beteiligten rund um die Aufnahme des touristischen sowie musealen Dampfbetriebs im Jagsttal war daher mit dem 2. Juli 1971 der große Tag gekommen: Das erste Anheizen und die Abnahmeprobefahrt von »HELENE« standen bevor. Im Vorfeld hierzu hatte sich Joachim Kraus aus Würzburg (1948–2025) für die DGEG bei der

DB im Bahnbetriebswerk (Bw) Lau-da als »Studentenheizer« für ein Vierteljahr das Heizerhandwerk mit erfolgreicher Heizerprüfung erlernt. Nach vier Stunden Anheizen war im Kessel der Spitzendruck von zwölf Atmosphären-Überdruck (atü) erreicht. Unter den Augen des extra aus dem badischen Lahr von der SWEG-Konzernzentrale angereisten Direktor Dorner prüfte Werkmeister Kurt Teuke senior den technischen Zustand der Dampflok. Als Leerfahrt bewegte sich dann an diesem Tag die Lokomotive erstmals aus eigener Kraft auf den Gleisen der Jagsttalbahn im flotten Tempo aus Dörzbach hinaus bis zum Bahnhof in Krautheim. Nach einem Rundgang um die Dampflok mit Abfühlen aller Lagerstellen der Achsen und Gestänge wurde die Rückfahrt nach Dörzbach angetreten. Dort wurde die Abnahmefahrt gespannt von weiteren Aktiven der



▲ Eine Henschel-Lkw-Zugmaschine vom Typ HS 15 HAK mit Allradantrieb transportierte am 21. Mai 1970 die Henschel-Dampflok »HELENE« in Bad Lauterberg auf der vormaligen Bahntrasse an der Grube »Hoher Trost« zum Bahnhof. Bild: Detlev Luckmann, Slg. Eisenbahnstiftung

DGEG und dem Werkstattpersonal erwartet. Fritz Bauer (†), der damals letzte Dampflokführer auf der Jagsttalbahn, wollte nun auch eine Probefahrt mit der Maschine unternehmen und so wurde die erste Personenzugfahrt unter Dampf bis Krautheim mit »HELENE« und dem vormaligen württembergischen zweiachsigen Personenwagen M-D 3 erfolgreich unternommen. Ein kleines Fass Bier soll es während dieser Fahrt für alle Mitfahrenden (bis auf das Lokpersonal) gegeben haben.

Am 18. Juli 1971 wurde »HELENE« unter Dampf von Dörzbach nach Möckmühl überführt. Sieben Tage später startete der erste dampfgeführte Museumszugverkehr von Möckmühl nach Schöntal. An insgesamt zehn Betriebstagen legte die Dampflokomotive im Jahr 1971, die Überführungs- und Abnahmefahrten miteingerechnet, insgesamt 649 Kilometer auf der Jagsttalbahn

zurück. Mit »HELENE« wurde der Bekanntheitsgrad der dampfgeführten Museums- und Touristikzüge im Jagsttal weit über die Bundesrepublik hinaus in Verbindung gebracht. Als einzige Dampflokomotive zog sie von 1971 bis Ende 1981 die immer länger werdenden Sonderzüge. Zu Beginn der Saison 1982 erhielt »HELENE« von der Dampflokomotive »FRANK S«, der ehemaligen und heutigen 99 4652, und ab Mai des Folgejahres von 99 633 Unterstützung im Betriebsdienst. Am 22. April 1984 fuhr »HELENE« dann zum letzten Mal. Danach musste die Maschine wegen abnutzungsbedingten Schäden am 65 Jahre alten Kessel abgestellt werden. Bis dahin hatte sie für die DGEG auf der Jagsttalbahn insgesamt 487 Betriebstage abgewickelt, unter Dampf 31.769 Kilometer zurückgelegt und gut über 180.000 Fahrgäste befördert.



▲ Am 23. Juni 1979 überquerte »HELENE« mit ihrem Museumszug auf der Jagsttalbahn kurz vor Klepsau einen Wasserlauf auf einer kleinen Stahlträgerbrücke. Bild: Gerald Gunzenhäuser

1986 wurde die Lokomotive vom DGEK-Standort in Möckmühl nach Dörzbach in den Lokschruppen überführt.

Am 18. Oktober 2003 verließ dann »HELENE« das Jagsttal per Straßentiefader. Dem vorausgegangen war der Verkauf der Maschine von der DGEK an die Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft mbH (EBG) mit Sitz in Binz-Prora auf Rügen. Nach der Abstellung in einer für die Öffentlichkeit unzugänglichen Depothalle des heutigen Oldtimer-Museums Rügen in Prora sollte sie auf der »Klützer Kleinbahn«, einem in 750-Millimeter-Spurweite wiederaufzubauenden Teilstück der einstigen Regelspurstrecke Grevesmühlen-Klütz in Nordwestmecklenburg, zum Einsatz kommen. Dieses Projekt wurde jedoch als »De Lütt Kaffeebrenner« in der Spurweite von 600 Millimetern im Juni 2014 als Museumsbahn auf einer rund 4,5 Kilometer langen

Strecke zwischen Klütz und Repenhagen eröffnet. Die Spurweitungsdifferenz ließ den Einsatz von »HELENE« dort nicht zu. Daraufhin wurde die Lok an eine Privatperson verkauft.

Vom 9. Mai 2026 an konnte die Lokomotive seit vielen Jahren erstmals wieder öffentlich beim großen Pfingstfest der Preßnitzalbahn, einer 750-Millimeter-Schmalspurbahn im sächsischen Erzgebirge, bis nach den Pfingstfeiertagen besichtigt werden. Danach ließ sie ihr aktueller Eigentümer wieder in eine Halle bringen. Die Möglichkeit, dass »HELENE« als Gastdampflok auf die Jagsttalbahn zurückkehren könnte, scheint damit trotzdem wieder gestiegen zu sein.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner



▲ Seit vielen Jahren ist »HELENE« erstmals wieder beim Pfingstfest der Preßnitzalbahn im Bahnhof Jöhstadt, wie hier am 24. Mai 2026, öffentlich ausgestellt. Bild: Alexander Keck

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