

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 22
€ 12,50

Österreich € 13,75
Schweiz 24,50 sFr
Be/Lux € 14,50
Niederlande € 15,80



ALLTAGSBETRIEB BEI DER DR

Zwischen Ostsee, Harz und Erzgebirge



Schmalspurige Raritäten

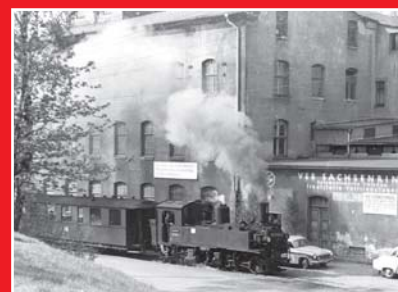
inkl. DVD



DIE LEGENDÄRE MPSB
Das 600-mm-Paradies



HÖCHSTLEISTUNGEN
Auf Meterspur im Harz



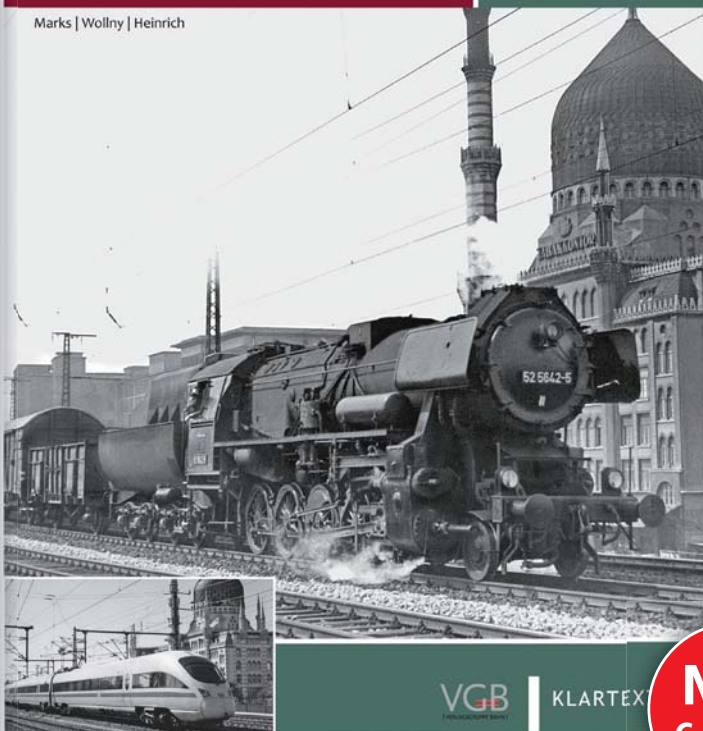
LETZTE BLÜTEZEIT
Bimmelbahnel in Sachsen

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

SCHIENENWEGE gestern und heute

Zeitreise
durch
Ost-Sachsen

Marks | Wollny | Heinrich



VGB | KLARTEXT

NEU
€ 24,95

Eine Zeitreise durch Ost-Sachsen

Dresden und das östliche Sachsen blicken auf eine lange und interessante Geschichte der Eisenbahn zurück. Auf vielen Strecken dominierte bis in die 1980er-Jahre die Dampftraktion, entsprechend bekannt waren und sind viele Strecken dieser auch landschaftlich faszinierenden Region. Die Wende in der DDR hat dort natürlich wie überall in der einstigen DDR das Bahnwesen quasi auf den Kopf gestellt. Entsprechend eindrucksvoll sind die Bildvergleiche, die wir in diesem Band der sehr erfolgreichen VGB-Buchreihe „Schienenwege durch die Zeit“ präsentieren. André Marks, ein anerkannter Kenner der sächsischen Eisenbahngeschichte, hat mit großer Sorgfalt alte Aufnahmen von namhaften Fotografen ausgewählt und die heutige Situation nachgestellt.

**144 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581702 | € 24,95**

Erscheint im Frühjahr 2017

Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Schienenwege
Ruhrgebiet
Best.-Nr. 581205



Schienenwege
Thüringen
Best.-Nr. 5813002



Schienenwege
Württemberg
Best.-Nr. 581406



Schienenwege
Südbaden
Best.-Nr. 581527



Schienenwege
Nordbaden
Best.-Nr. 581603

Jeweils mit 144 Seiten im Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos, je 24,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.vgbahn.de

Schmalspurraritäten in der DDR



Liebe Leserin,
lieber Leser,

es ist schon seit vielen Jahren eine Tradition des MODELLEISENBAHNER, Ihnen in SPEZIAL-Heften interessante Themen ausführlicher vorzustellen, für die in den Monatsheften in diesem Umfang kein Platz ist. Die das Vorbild thematisierenden Ausgaben widmeten sich in den vergangenen Jahren dabei vorwiegend regelspurigen Eisenbahnen. Vorliegen des SPEZIAL prägen nun endlich wieder einmal die Schmalspurbahnen!

Diesen Strecken auf kleiner Spur galt seit jeher meine größte Liebe. Angeregt durch die immer häufiger werden den Meldungen „Reiseverkehr eingestellt“ in den Fahrplänen und Kursbüchern, begann ich, ab 1967 alle damals noch vorhandenen Schmalspurbahnen zwischen Ostsee und Erzgebirge, dem Harz und Spreewald zu bereisen.

Das war eine Zeit, in der auf Reichsbahngebiet beim Fotografieren noch keine Freizügigkeit herrschte und das Betreten der Gleis- sowie Betriebsanlagen streng verboten war. Nur bei verschiedenen Schmalspurbahnen drückten die Eisenbahner meist ein Auge zu ...

Bei meinen Exkursionen in den 1960er- und 1970er-Jahren war ich von den jeweiligen Eigenarten der Lokomotiven, Wagen und der Betriebsführung stets ganz besonders begeistert. Außerdem lernte ich die eindrucksvollen und damals noch fast unberührten Landschaften in Mecklenburg, Vorpommern, der Prignitz, des Spreewaldes und Thüringens genau so kennen wie die sächsischen Schmalspurbahnen, von denen es heute die meisten nicht mehr gibt. So manche Abschiedsfahrt unter den verschiedensten Vorzeichen erlebte ich mit. Solche Einstellungen bedeuteten immer eine Dezimierung des schönen Hobbys.

Doch das Interesse an „den Kleinen“ zwischen Ostsee und Erzgebirge ist unverändert groß. Das beweisen nicht nur die Fahrgastzahlen der dampfbetriebenen Schmalspurbahnen an der Ostsee, im Harz, Erzgebirge und in der

Lausitz, sondern auch die Besucherzahlen der nach 1990 wiederaufgebauten schmalspurigen Strecken in der Prignitz, im Erzgebirge und in Bad Muskau, auf denen heute Museumsbahnbetrieb stattfindet.

Eine neue Generation von Eisenbahnfreunden ist herangewachsen, die von den Schmalspurbahnen fasziniert ist, aber von den Strecken und dem Betrieb in der DDR nur aus Büchern weiß.

Mit diesem SPEZIAL schlage ich als Autor zwischen damals und heute eine Brücke – ohne den Inhalt von teils schon vor längerer Zeit über die einzelnen Strecken geschriebenen Monographien zu wiederholen.

Vorliegendes Heft präsentiert einen illustrierten Querschnitt über den Schmalspurbahnbetrieb zwischen Ostsee und Erzgebirge in den 1960er- und 1970er-Jahren sowie den frühen 1980er-Jahren. Damals waren die meisten Schmalspurbahnen noch ein ganzjährig vielbenutztes Verkehrsmittel; die Modernisierungen beschränkten sich auf den Lokomotivpark.

Die von mir für Sie ausgewählten Beiträge stellen ganz unterschiedliche Aspekte der verschiedenen Schmalspurbahnen vor, denen bisher nur wenig Beachtung geschenkt wurde. So widme ich mich ausführlich dem Rollbockbetrieb im Harz und als zweiten Schwerpunkt dem Triebwageneinsatz auf den Kleinbahnen mit schmaler Spur in der DDR. Neben solchen Fahrzeugthemen zeige ich Ihnen Besonderheiten beim Oberbau auf, welche die eine oder andere Strecke oder zum Beispiel den Bahnhof Friedland bei Neubrandenburg damals erst besonders interessant machten.

Wilfried Rettig fertigte extra für dieses SPEZIAL eine Vielzahl an Bahnhofslageplänen an, die auch als Anregung zum Nachbau auf der Modellbahn dienen sollen.

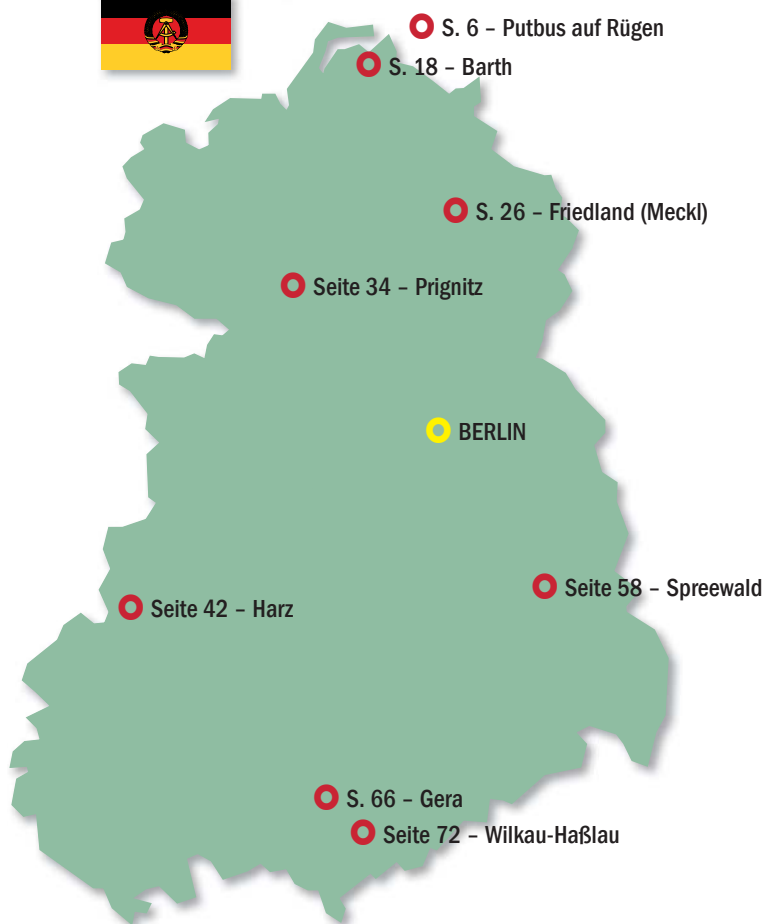
Begleiten Sie, liebe Leserin, lieber Leser, mich nun auf eine Zeitreise auf schmaler Spur. Sollten Sie an dem Thema Gefallen finden, dann lassen Sie es die VGB wissen. Denn gern erstellen wir mit anderem, bisher unveröffentlichten Material ein weiteres SPEZIAL dieser Art!

Rainer Heinrich

Auf Zeitreise mit Rainer Heinrich zwischen Rügen und Erzgebirge

DDR

Deutsche Demokratische Republik



In diesem ModellEisenBahner-Spezial stammen alle Aufnahmen, Fahrkarten und Grafiken – wenn nicht anders angegeben – von Rainer Heinrich bzw. aus dessen Sammlung.



34 SIE WAREN LEGENDÄR: DIE BEIDEN „SCHWEINESCHNAUZEN“ DER PRIGNITZER SCHMALSPURBAHNEN. RAINER HEINRICH FUHR DAMIT NOCH DURCH DIE PRIGNITZ

3 EDITORIAL

4 INHALT

5 IMPRESSUM

6 TREFFPUNKT PUTBUS

Am Übergangsbahnhof zur Rügenschon Kleinbahn begegnen sich seit 1979 regelspurige Sonderzüge für Eisenbahnfreunde und die Schmalspurbahn. Der Beitrag stellt alle Hintergründe zum beliebten Tagesziel Putbus vor.

18 DER LETZTE SOMMER AM BODDEN

Unterwegs mit dem Triebwagen auf den ehemaligen Franzburger Kreisbahnen zwischen Barth und Hermannshof am 23. Juli 1970 – ein Rückblick auf das letzte Betriebsjahr. Außerdem stellt eine Fahrzeugstatistik den Verbleib der Triebwagen vor.

26 BAHNHOF DER SUPERLATIVE

Er war einzigartig – der von der Mecklenburg-Pommerschen Schmal-spurbahn (MPSB) errichtete Schmalspurbahnhof in Friedland. Der Beitrag geht auf alle Besonderheiten der Anlage ein.

34 MIT DER „SCHWEINESCHNAUZE“ DURCH DIE PRIGNITZ

Für die in Wismar gebauten Triebwagen der Bauart „Hannover“ gibt es viele Spitznamen. Aber eine Fahrt mit den urigen Gefährten war einzigartig! Beim „Pollo“ prägten sie bis 1969 den Reisever-kehr – ein Blick zurück.

42 AUFGEBOCKT DURCH DEN HARZ

Außer auf Rollfahrzeugen können regelspurige Wagen auch mit Roll-böcken auf schmalspurigen Eisenbahnen transportiert werden. Auf der Harzquerbahn endete der tägliche Einsatz dieser Technologie mit Altbaufahrzeugen im September 1991. Rainer Heinrich erinnert an den Rollbockverkehr in Wernigerode und Nordhausen.

58 IM „FLIEGENDEN SPREEWÄLDER“ VON STRAUPITZ NACH GOYATZ

Spreewald-Impressionen anno 1968 mit dem einzigartigen Meter-spur-Triebwagen VT 133 523 durch das Land der Kanäle und sauren Gurken. Thema sind aber auch die Lokomotiven und Wagen.

66 AUS THÜRINGEN ZUM HEIZEN IN SACHSEN

Nach Stilllegung der Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mums-dorf fanden zwei Dampflokomotiven eine Nachnutzung als Dampf-spender in sächsischen Industriebetrieben. Eine andere Lok wollten westdeutsche Eisenbahnfreunde retten – doch es kam am Ende alles anders ...

72 ALS DIE BIMMELBAHN NOCH AUF DER STRASSE FUHR

Zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg lag das Gleis der Schmal-spurbahn auf fast ganzer Länge direkt im Straßenplanum. Dadurch fuhren die Züge so weit wie auf keiner anderen schmalspurigen Linie in Sachsen auf der Straße. Doch in den 1960er-Jahren fiel diese Sparsamkeit aus der Zeit des Bahnbaus der ersten sächsischen Schmalspurbahn auf die Füße ...



**6 GROSS NEBEN KLEIN!
SOLCHE TREFFEN SIND
EINE SPEZIALITÄT DER
RÜGENSCHEN
KLEINBAHN**



**42 KLEINE LOK,
GROSSE WAGEN:
IM HARZ VER-
KEHRTEN BIS
ANFANG DER
1990ER-JAHRE
NOCH REGULÄRE
ROLLBOCKZÜGE**

**26 UNVERGESSEN
BIS HEUTE – DIE
SCHMALSPURBAHN
IN FRIEDLAND BEI
NEUBRANDENBURG.
ABER WUSSTEN SIE,
DASS ES DORT
AUCH 750-MM-
GLEISE GAB?**



**18 ROMANTIK IN DER NÄHE DER OSTSEE: BIS 1971 FUHREN WESTLICH VON
STRALSUND NOCH METERSPURIGE SCHMALSPURTRIEBWAGEN**

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER SPEZIAL
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

AUTOR
Rainer Heinrich

REDAKTION
André Marks

LEKTORAT
Dr. Karlheinz Hauke

GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
b.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE
Funke direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnitzstr. 5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein. Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDE33XXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28,
BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung Manfred Braun,
Ernst Rebele, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Am Übergangsbahnhof zur Rügenschon Kleinbahn begegnen sich seit 1979 regelspurige Sonderzüge für Eisenbahnfreunde und die Schmalspurbahn. Hier alle Hintergründe zum beliebten Tagesziel Putbus.



Treffpunkt Putbus

Große Lok trifft
kleine Lok: In
Putbus kommt es
oft zu derartigen
Gegenüberstel-
lungen, wie hier
von 01.137 und
99 4633 am
23. Juni 1985.



Das Thema Eisenbahn auf Rügen ist ohne die Schmalspurbahn Putbus – Göhren nicht denkbar. Unzählige Bücher und Zeitschriften über die Bäderbahn, die per 1. Januar 1996 von der DBAG in private Trägerschaft wechselte, von ganz unterschiedlichen Autoren und Verlagen füllen inzwischen die Regale. Mit der Privatisierung des Personennahverkehrs auf der normalspurigen Nebenbahn Bergen (Rügen) – Lauterbach (ex KBS 955, neu KBS 198) endete am 14. Dezember 2003 mit Übertragung der Betriebsverantwortung auf die Karsdorfer Eisenbahn GmbH (KEG) auch der abwechslungsreiche Zug- und Lokeinsatz der Staatsbahn nach Putbus, dem Übergangsbahnhof zur Bäderbahn. Die KEG hatte allerdings keine glückliche Hand und verlor den Verkehr nach der Insolvenz der KEG zum 1. März 2004 an die Ostmecklenburgische Eisenbahn GmbH (OME).

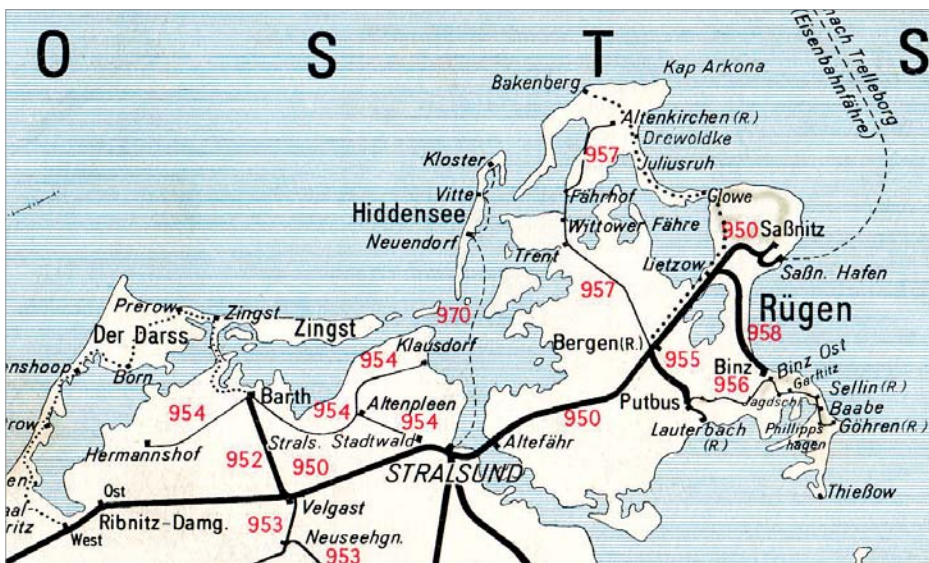
Zur Zeit der Deutschen Reichsbahn zählte Putbus zu den verkehrsreichsten Personenbahnhöfen der Insel Rügen. Hunderttausende von Urlaubern des FDGB-Ferienstes stiegen jährlich im Sommer in Putbus auf die Schmalspurbahn zu den Ostseebädern Binz, Sellin und Göhren um. Für diesen Zweck gab es in den Sommermonaten Fernzüge aus

Groß neben klein gezielt inszeniert

Leipzig (D 715/713), Dresden (D 1914/1915) oder Halberstadt (D 1635/1636) über die Nebenbahn Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) bis Putbus. Mit diesen Reisezügen kamen zur Dampflokzeit auch Streckenlokomotiven zum Beispiel der Baureihen 03¹⁰, 41 sowie 50⁴⁰ und zur 1969 auf der Insel Rügen eingeläuteten Diesellokzeit der Baureihen 110, 118, 132 und 142 nach Putbus.

Der Übergangsbahnhof Putbus mit zuletzt drei regelspurigen Durchgangs- bzw. Abstellgleisen war sehr beengt. Ein planmäßiges Nebeneinander von Lokomotiven der Regel- und Schmalspurbahn, was die Besonderheit der Übergangsbahnhöfe ausmacht, gab es in Putbus aufgrund der Gleislage der Kleinbahn nicht. Die dafür infrage kommenden Gleise – das Normalspurgleis 7 (nutzbare Länge 251 m) und das Schmalspurgleis 15 – lagen zwar in der Bahnhofsmitte parallel nebeneinander, letzteres endete aber als Stumpfgleis am Kohlenbansen.

Auf dem Normalspurgleis 7 wurden während der Sommersaison die Schnellzüge bis zur Rückfahrt zum Reinigen abgestellt. Im Bedarfsfall konnten auch normalspurige Dampfloks am Kohlenbansen der Kleinbahn bekoht werden. Außerdem erfolgte über Gleis 7 die Kohlelieferung für die Kleinbahn mit regelspurigen Güterwagen. Schmalspurseitig diente das an den Normalspurteil angrenzende Gleis 15 als Nebengleis zum Abstellen von



Auf Deutschlands größter Insel existiert von den schmalspurigen Kleinbahnen seit Anfang der 1970er-Jahre nur noch die Strecke von Putbus nach Göhren im Südosten von Rügen.



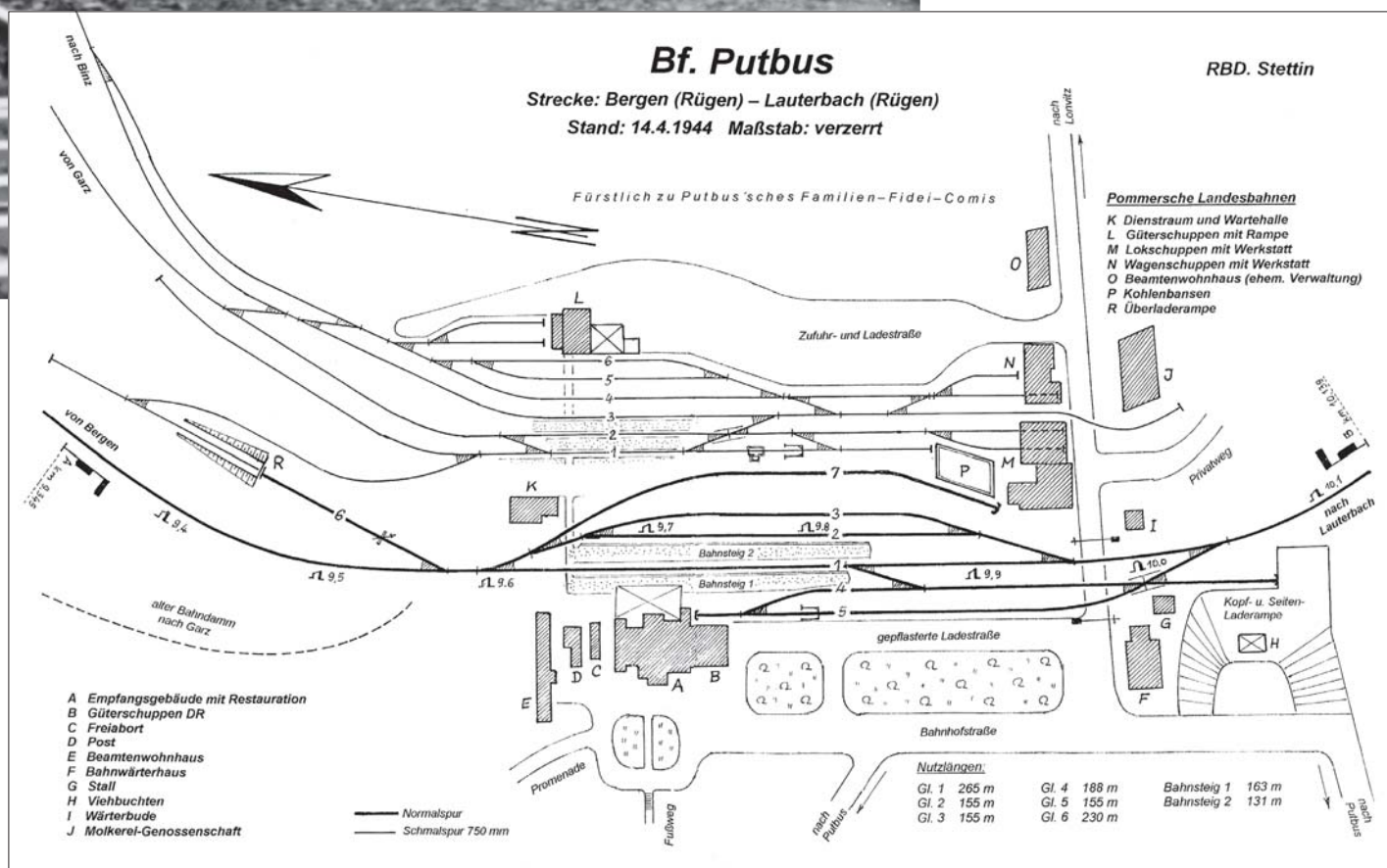
Die inzwischen viele Jahre abgestellte Traditionslok 74 1230 der Deutschen Reichsbahn gehörte im Oktober 1983 wie 03 0090 in Putbus zu den Gästen anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen“.

Fahrzeugen und wurde nicht planmäßig befahren. Seit dem Bahnhofsumbau zweigt vom Schmalspurgleis 15 auch das Verbindungsgleis zur Ausfahrt nach Lauterbach ab.

Auf Grund dieser örtlichen Gegebenheiten musste das Nebeneinander von großen und kleinen Lokomotiven in Putbus schon zur Reichsbahnzeit gezielt inszeniert werden. Doch das war nur möglich, wenn Dampflokomotiven von Bergen kommend Schornstein voraus einführen, weil auch die Schmalspurdampfloks mit dem Schornstein voraus Richtung Süden stehen.

Auftakt mit 03 0010 und 99 4633 im Mai 1979

Am 12. März 1976 wurde die Schmalspurbahn Putbus – Göhren in die Denkmalliste des damaligen Bezirkes Rostock aufgenommen und somit der langfristige Erhalt der Kleinbahn eingeleitet. Vor diesem Hintergrund erlangte der Bahnhof Putbus schon Ende der 1970er-Jahre als Tagesziel für Sonderfahrten, vorwiegend mit Dampflokomotiven, immer mehr an Bedeutung. Sonderfahr-



Dieser Gleisplan gibt die Situation im April 1944 wieder, der auch nach Kriegsende, von kleineren Rückbauten abgesehen, noch viele Jahre Bestand hatte. Lediglich das Regelspurgleis 7 liegt direkt nebenan parallel zur Schmalspurbahn.



Anlässlich des Jubiläums „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen“ führte 03 1010 einen für den Bezirksvorstand Berlin des DMV verkehrenden Sonderzug nach Putbus. Vor der Fahrt zum Restaurieren in Stralsund entstand diese Aufnahme neben 99 4802.

14–15 km	110	1,20
13 km	100	1,10
12 km	90	1,00
11 km	80	0,90
9–10 km	70	0,80
8 km	60	0,70
7 km	50	0,60
6 km	40	0,50
4–5 km	30	0,40
1–3 km		0,30

Putbus

Posewald

Seelvit

Serams

Binz Ost

Jagdschloß

Gartitz

Sellin (Rügen)

Baabe

Philippshagen

Göhren (Rügen)

Fahrscheine gilt auf der durch
Lochung bezeichneten Strecke
und nur am Lösungstage
Keine Fahrtunterbrechung

G 00078 2. Kl
Verr.-Bf: Göhren (Rügen) Personenzug

Putbus—Göhren (Rügen)
(Verr.-Bf: Göhren (Rügen) Reihe 8)

Kind
G 00078 2. Kl
Personenzug

*Gab es in den
Gepäckwagen
der Schmal-
spurbahnen
keinen Fahr-
kartendrucker,
dann half sich
die Deutsche
Reichsbahn mit
Zettelfahrkar-
ten – so auch
auf der Insel
Rügen.*

ten zu Streckenjubiläen und Bahnhofsfeiern boten die Möglichkeit, den angereisten Eisenbahnfreunden und Fotografen das Nebeneinander von Fahrzeugen beider Spurweiten in Putbus zu präsentieren.

Den Anfang machte am 12. Mai 1979 ein Sonderzug aus Pasewalk. Bis Stralsund hatten diesen die Lokomotiven 010504 und 411125 geführt. Die Fahrt auf die Insel übernahm die damals noch ölgefeuerte 030010. Fotos von 030010 neben 994633 in Putbus druckten damals viele Eisenbahnzeitschriften in Ost und West ab.

Neue Möglichkeiten durch Dreischienengleis

Noch in den 1980er-Jahren folgten weitere Sonderfahrten, darunter auch Dampfloksonderfahrten zur Beschaffung von Devisen für das Reisebüro der DDR mit der Dresdner 01137 im Jahr 1985 und mit 031010 im Jahr 1988 jeweils aus Berlin. Für „Westgeld“ war die Parade von Lokomotiven der Baureihen 01/03 neben einer 99 selbstverständlich und im Programm des Reiseveranstalters vorgesehen.

Mit dem Ende der DDR und der Reichsbahn wurde es ruhig um die Schmalspurbahn auf Deutschlands größter Insel. Auch auf der Nor-

malspurstrecke Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) sanken die Fahrgastzahlen. Die Deutsche Bahn AG ersetzte die von V100 bespannten Personenzüge durch Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628.

Im Jahr 1996 wurde die Strecke Putbus – Göhren privatisiert, die neu gegründete Rügensch Kleinbahn GmbH & Co. KG (RüKB) übernahm die Betriebsführung. Zur Umsetzung eines neuen Verkehrsprojektes zwischen der Schmalspurbahn und der Normalspurbahn wurden die Bahnhofsanlagen in Putbus reorganisiert und den neuen Verkehrsbedürfnissen angepasst. Dazu zählt unter anderen der Einbau einer dritten Schiene auf dem Abschnitt Putbus – Lauterbach sowie dessen Verlängerung bis Lauterbach Mole.

Im Bahnhof Putbus entstand nach Abbruch des früheren Kreuzungsgleises 3 ein Inselbahnsteig. Er wird von dem 260 Meter langen Schmalspurgleis 2K der Rügensch Kleinbahn und einem „normalen“ Regelspurgleis 1 flankiert, die sich vor dem Bahnübergang Richtung Lauterbach zu einem Dreischienengleis vereinen. Nach 104 Jahren Nebeneinander, kann seitdem in Putbus zwischen den Zügen beider Spurweiten bequem umgestiegen werden – außerdem stehen in der Sommersaison regel- und schmalspurige Züge einträchtig nebeneinander.

Sonderfahrten nach Putbus

Nr.	Datum	Tfz	Bemerkung
1	12. Mai 1979	01 0504, 03 0010, 41 1125	Sonderfahrt Pasewalk – Neubrandenburg – Demmin – Stralsund – Putbus – Stralsund-Rügendamm – Anklam – Pasewalk; 03 0010 + 99 4633 nebeneinander
2	15. Oktober 1983	03 1010, 03 0090, 74 1230, 99 4633, 99 4802	Sonderfahrt DMV-BV Berlin nach Putbus über Pasewalk, Ausstellung in Putbus u. a. mit nicht betriebsfähiger 03 0090, Anlass „100 Jahre Eisenbahn auf Rügen“; 03 0090 + 99 4802 nebeneinander
3	23. Juni 1985	01 137	Sonderfahrt für NSW-Bürger Berlin Ostbf – Pasewalk – Stralsund – Putbus (– Göhren), Zwickauer Traditionszug + WRm, D 21510/511; 01 137 + 99 4633 nebeneinander
4	20. August 1988	03 1010	NSW-Sonderfahrt, Sonderfahrt 03 1010 Berlin – Neubrandenburg – Stralsund, Märkische Kleinbahn e.V. aus West-Berlin, Fahrpreis 165 DM; 03 1010 nur zum Bekohlen in Putbus
5	3. bis 7. Juli 1985	52 8132	Plandienst Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) anlässlich „175 Jahre Residenzstadt Putbus“, Lok vom Bw Eberswalde, Personal von Est Putbus
6	13./14. Oktober 1989	03 0090, 78 009 u. a.	Lokaustellung in Putbus, Jubiläen „100 Jahre Bergen – Putbus“, „90 Jahre Rasender Roland“; 03 0090, 78 009 und 99 4632 nebeneinander
7	Ostern 1991	VT 137 099 (185 254 bzw. ab 1992 685 254) + VB 147 052 (197 808 bzw. ab 1992 947 052)	1. Sonderfahrt mit historischen VT + VB von Stralsund nach Putbus
8	Pfingsten 1991	VT 137 099 (185 254 bzw. ab 1992 685 254) + VB 147 052 (197 808 bzw. ab 1992 947 052)	2. Sonderfahrt mit historischen VT + VB von Stralsund nach Putbus
9	30. Juni/1. Juli 1991	52 8141	Restaurieren und Übernachtung Putbus zur Sonderfahrt Bergen (Rügen) – Sassnitz („100 Jahre Bergen – Sassnitz“)
10	24./25. August 1991	52 8141; Fahrzeugschau u. a. 03 0090, 78 009, 93 230, 244 143	Pendelverkehr Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) anlässlich des 1. Rügener Kleinbahnfestes, Dampflok der Baureihen 03 ¹⁰ , 78 und 93 nicht betriebsfähig ausgestellt
11	22./23. August 1992	03 0090, 109 048, 143 285, 312 110, 685 254 + 947 052	Bahnhofsfest Putbus als „2. Rügener Kleinbahnfest“ und Pendelverkehr Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) mit 685 254 (ex VT137 099) + 947 052 (ex VB 147 052); 03 0090 nicht betriebsfähig ausgestellt
12	20. Mai 1993	SVT 137 225	Sonderfahrt Leipzig – Putbus zur Taufe der Schmalspurdampflok „Nicki+Frank S“, Veranstalter Walter Seidensticker
13	1. August 1993	03 0090, 685 254	Pendelverkehr Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) anlässlich des 3. Rügener Kleinbahnfestes, 03 0090 nicht betriebsfähig ausgestellt
14	22. August 1993	52 8079	Sonderzug Berlin – Binz, Tfz wird in Putbus restauriert
15	25. Juni 1995	042 271	Sonderzug DB Reise & Touristik AG Hamburg – Stralsund – Putbus
16	28./29. Mai 1999	SVT 137 225	Sonderfahrt Leipzig – Putbus, Eröffnung des Dreischienengleises Putbus – Lauterbach Mole
17	Juli 1999	798 731 und 998 744	Sonderfahrt Darmstadt – Putbus
18	8. September 2001	03 1010	Sonderfahrt Berlin – Binz, Lok zum Restaurieren nach Putbus
19	Juli/August 2002	03 1010	Dampf-Plus-Fahrten Warnemünde – Binz, Tfz wird in Putbus restauriert, Lz-Fahrt Binz – Putbus
20	29. Mai 2003	172 001/601	50 Jahre Neubauloks BR 99 ⁷⁷⁻⁷⁹ , Bahnhofsfest in Putbus, Pendel mit LVT Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen)
21	10. September 2005	G 2000/WLE 21 mit Warsteiner-Werbung	110 Jahre Eisenbahn auf Rügen, Sonderzug von Lübeck mit ex LBE-Doppelstockwagen
22	15. März 2008	772 413	Vereinsausfahrt IG Preßnitztalbahn e.V.
23	14. April 2010	796 739 + 996 701	Mehrtagesfahrt des DDM nach Rügen, am 14. April Sonderzug nach Putbus, von dort Kleinbahnfahrt mit „Aquarius C“ nach Binz und zurück
24	15./16. Mai 2010	91 134, 172 171 + 172 132	1. Putbuser Bahnhofsfest, Pendel Bergen (Rügen) – Putbus
25	24. Juli 2010	172 171/132	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole (seit 2010 kommen etwa viermal im Jahr LVT zum Einsatz, bis 2015 waren das 172 001/601, 172 132, 172 171 und 772 345, diverse Einsätze, auch teilweise unangekündigt)
26	30. April 2011	172 001/601	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole
27	4. Juni 2011	01 0509	Sonderzug Berlin – Neustrelitz – Bergen (Rügen) – Putbus
28	4./5. Juni 2011	91 134, 112 565	2. Putbuser Bahnhofsfest; 91 134 und 99 1784 nebeneinander
29	4./5. Juni 2011	172 171/132 sowie 91 134/112 565	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole
30	Juli 2011	172 001/601	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole, Ersatz während Revision 650 032 im Werk Neustrelitz
31	20./21. August 2011	172 001/601	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole
32	19. Mai 2012	01 0509 91 134/112 565	Sonderzug Cottbus – Berlin – Binz/Putbus zum 3. Putbuser Bahnhofsfest, Pendel Bergen (Rügen) – Putbus (auch am 20. Mai)
33	27. Oktober 2012	03 1010	Sonderzug mit 03 1010 und ex ÖBB-E-Lok 1042 520 mit Werbung für „Lok-Magazin“ nach Binz, 03 1010 zum Restaurieren in Putbus, dort mit 99 4802 und zeitweise 99 4011 zum Fotografieren nebeneinander
34	11. Mai 2013	01 0509, 118 770	Sonderzug Cottbus – Berlin – Putbus anlässlich 4. Putbuser Bahnhofsfest (zugleich „5 Jahre RüBB-Betrieb der Pressnitztalbahn“), 01 509 + 99 4633 nebeneinander
35	11./12. Mai 2013	118 770; 112 565	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole
36	11.–14. April 2014	171 132, 172 171	Mehrtagesfahrt des SEM Chemnitz, 11. April Ankunft in Putbus, 12. und 13. April Fahrten nach Lauterbach Mole sowie Mukran, 14. April Rückfahrt von Putbus
37	14./15. Juni 2014	52 8079, 112 565/111 038	5. Putbuser Bahnhofsfest, Pendelverkehr Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole
38	14. Juni 2014	01 0509, 118 770	Sonderzug Leipzig – Berlin – Putbus
39	15. Juni 2014	03 1010	Sonderzug Eutin – Lübeck – Putbus, Pendelfahrt mit 112 565 + 03 1010 nach Lauterbach Mole
40	13. Juli 2014	772 001/601	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole
41	16. Mai 2015	02 0201 + 204 016 (PRESS)	Sonderzug Kiel – Stralsund – Putbus, 02 0201 + 99 784 nebeneinander
42	30. Mai 2015	01 0509 + 118 770	Sonderzug Leipzig – Berlin – Putbus anlässlich 120 Jahre „Rasender Roland“
43	30./31. Mai 2015	35 1097, 50 3501	6. Putbuser Bahnhofsfest, Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole (am 30. Mai mit 35 1097 und ein Zugpaar mit 50 3501, am 31. Mai ausschließlich 50 3501)
44	22./23. August 2015	112 565; 112 703	VT-Ersatz-Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole mit zwei Reisezugwagen der Gattung BmH
45	21. Mai 2016	01 509 + 118 770	Sonderzug Leipzig – Berlin – Putbus
46	21./22. Mai 2016	112 703 + 91 134	Pendel Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole

Mit einer Leiter kletterte Rainer Heinrich 1983 in Putbus auf das Dach des alten Lokschuppens. Von hier zeigen sich auch die Schmalspurloks in ganz unterschiedlicher Größe.



Groß neben klein – deutlicher lässt sich dieses Thema nicht illustrieren als mit dieser Aufnahme vom 15. Oktober 1983. Die Schmalspurdampflokomotive 99 4802 wirkt neben der wuchtigen Stralsunder 03 0090 nahezu winzig.



Die später verkaufte und heute in Baden-Württemberg befindliche Ex-RüKB-Dampflokomotive 99 4631 stellte sich im Oktober 1983 der regelspurigen Tenderlokomotive 74 1230 zum Größenvergleich – auch ihrer Kohlekästen. Heute ist nur die verdeckte Diesellokomotive noch betriebsfähig.





*Ein ungleiches Paar:
Die schnellste noch be-
triebsfähige Dampflo-
der Welt – 18 201 – ne-
ben einer der stärksten
Schmalspurdampflo-
auf Rügen, 99 1784.
Dieses spektakuläre
Treffen gab es am
16. Mai 2015 in Putbus.*

Die heute im Eigentum der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) befindliche 01 0509 ist inzwischen häufig auf Rügen zu Gast, hier am 11. Mai 2013 beim Stelldichein mit der Dampflo 99 4633 in historischer RüKB-Lackierung.



FOTOS: ACHIM RICKELT

PRESS GmbH hält an Regelspurtreffen fest

Zur Inbetriebnahme des Dreischienengleises am 28. Mai 1999 kam eigens der zweiteilige Dieselschnelltriebwagen SVT 137 225

„Bauart Hamburg“ aus Leipzig nach Putbus. Nach mehrjähriger Pause begannen im September 2001 auch wieder die Sonderfahrten nach Putbus.

Seit Frühjahr 2008 betreibt die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztal-

bahn mbH (PRESS) den „Rasenden Roland“ als Rügenschke BäderBahn (RüBB). Seit 13. Dezember 2009 erbringt dieses Unternehmen auch die SPNV-Leistungen auf der Strecke Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole mit dem Triebwagen 650 032 vom Typ „Regio



Shuttle“ RS1; bei Festen übernehmen teils historische Fahrzeuge diese Leistungen.

Die jährlich Ende Mai/Anfang Juni von der PRESS organisierten Bahnhofsbeste in Putbus haben sich zu einem Besuchermagnet entwickelt. An diesen Tagen kommen Normal-

spur- und Schmalspurbahnfreunde gleichermaßen auf ihre Kosten. Höhepunkt eines jeden Bahnhofsbestes-Weekendes in Putbus ist ein Sonderzug aus Leipzig, den seit 2011 die Schnellzugdampflok 01509 und die Diesellok 118770 bespannen. Auf der Strecke

Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole findet zusätzlich Verkehr mit wechselnden historischen Normalspurfahrzeugen statt, im Jahr 2016 war es vor allem 861333.

Der Autor dankt Achim Rickelt aus Bergen für seine Hinweise zu diesem Thema. □

Oldtimer der Dieseltraktion unter sich:
Beim Gasteinsatz der vom Verein Hafenbahn Neustrelitz betriebenen Leichttriebwagengarnitur des DB-Museums auf der Strecke Bergen (Rügen) – Lauterbach Mole trafen 172601 und 172001 im April 2011 die RüBB-Diesellok 251901 (Baujahr 1964).



Noch mit Bundesbahnlackierung und -beschriftung als V51901 zeigte sich die Schmalspurdiesellok am 8. September 2003 in Putbus vor einem Triebwagen der Baureihe 628. Diese sind auf Rügen heute längst Geschichte!



Unterwegs mit dem Triebwagen auf den ehemaligen Franzburger Kreisbahnen zwischen Barth und Hermannshof am 23. Juli 1970 – ein Rückblick auf das letzte Betriebsjahr mit korrigierter Fahrzeugstatistik.



Der letzte Sommer am **Bodden**



Im Sommer 1967 ist ein Triebwagenzug aus Barth in Stralsund Ost eingetroffen. Als Rainer Heinrich vier Jahre später die ehemalige FKB besuchte, verkehrten die Fahrzeuge nur noch zwischen Barth und Hermannshof.

FOTO: KLAUS KIEPER



Der Abschnitt Barth – Hermannshof der KBS 954 war das letzte in Betrieb befindliche Stück der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen.



Barth 1970: Auch der Schmalspurbahnhof umfasst noch sehr großzügige Gleisanlagen. Der noch eingesetzte Triebwagen wird zwischen den Zugverkehrszeiten im Triebwagenschuppen abgestellt. Bei Dienstbeginn muss der VT aus dem Schuppen an den Bahnsteig rangiert werden. Der Zugführer wartet auf die Ausfahrt des Triebwagens, um die Weiche für das Bahnsteiggleis umzulegen ...

Wer heute von Schmalspurbahnen an der Ostseeküste spricht, denkt zuerst an die beiden Bäderbahnen von Bad Doberan nach Kühlungsborn sowie auf Rügen.

Nur wenigen Eisenbahnfreunden war es dagegen vergönnt, noch das 1000-mm-Schmalspurbahnnetz der ehemaligen AG Franzburger Kreisbahnen (FKB) kennenzulernen. Auf einer Länge von etwa 70 Kilometern verband es die Städte Stralsund, Barth und Ribnitz-Damgarten miteinander. Das Netz im Küstenbereich zum unter anderen Barther Bodden gehörte auf Grund seines Fahrzeugparkes sowie einer Vielzahl betrieblicher Besonderheiten zu den interessantesten Schmalspurbahnen auf dem Gebiet des heutigen Mecklenburg-Vorpommerns.

So bestand der Lokpark in erster Linie aus zweiachsigen Dampflokomotiven der Lenz-Gattung „i“, welche die Stettiner Maschinenbau AG Vulcan geliefert hatte. Die von der DR

als 99 5601 bis 99 5606 geführten B-Kuppler gehörten gemeinsam mit den beiden einzigen meterspurigen Mallet-Lokomotiven von Vulcan – 99 5621 und 99 5622 – zu den Markenzeichen dieser Schmalspurbahn.

Triebwagen machen Betrieb wirtschaftlicher

Doch bereits 1935 begann zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit im Reiseverkehr der Betrieb mit Triebwagen. Dazu beschafften die FKB bis 1939 zwei Triebwagen von der Dessauer Waggonfabrik AG. Einer dieser Triebwagen, der ehemalige VT 137 532, gehört seit 1974 als T 42 zur Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen.

Im Zweiten Weltkrieg gelangten 1942 drei meterspurige Triebwagen aus dem besetzten Frankreich nach Franzburg, wo sie nach Kriegsende verblieben. Die Deutsche Reichsbahn (DR) führte sie ab 1949 als VT 137 562

bis 137 564. Von beiden Triebwagenbauarten ließ die DR in den 1950er-Jahren je ein Exemplar zu Beiwagen umbauen. Die Triebwagen erledigten in den letzten Betriebsjahren den gesamten Reiseverkehr. Noch ehe die Schmalspurbahnliebhaberei auch in der DDR um sich griff, hatte die DR den Großteil des Streckennetzes der ehemaligen FKB am 30. November 1968 stillgelegt.

Zum Einkaufsbummel nach Barth

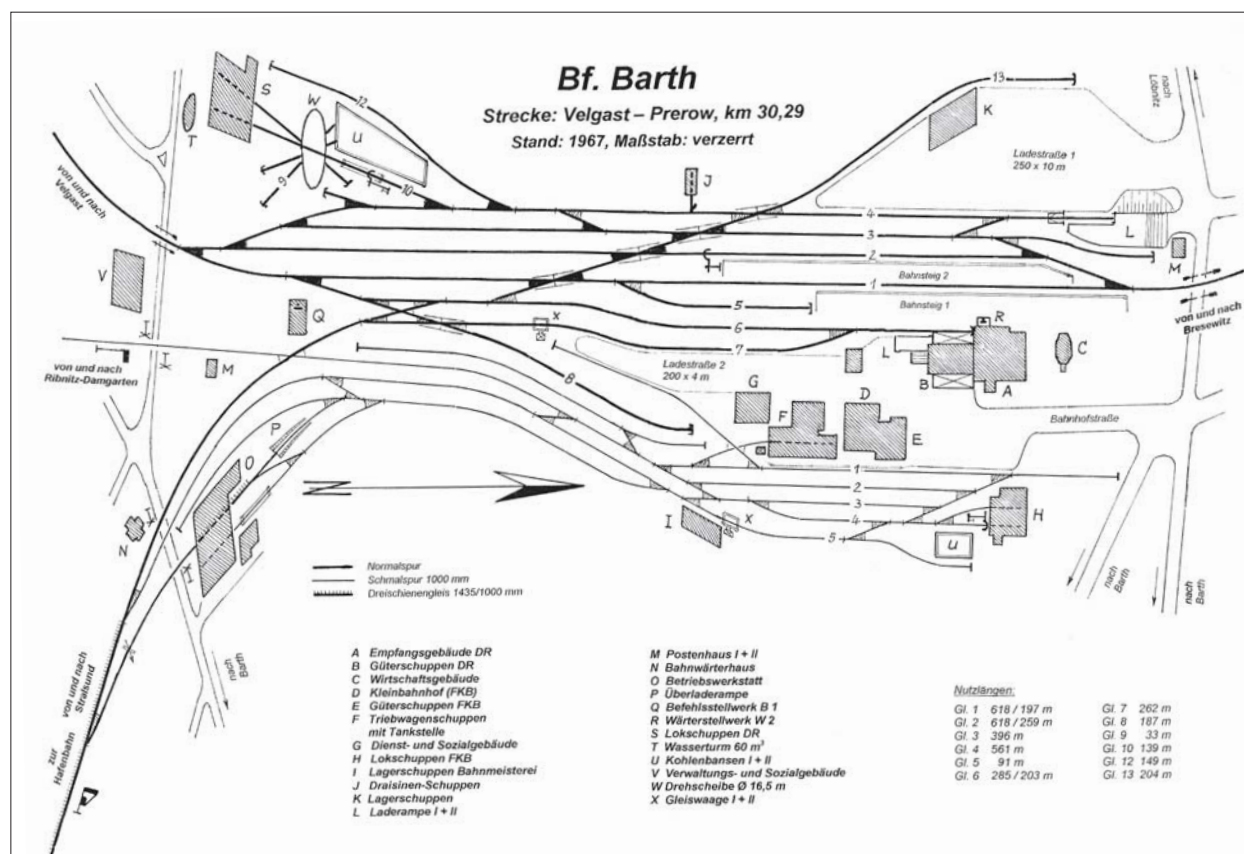
Danach hielt sie nur den Reiseverkehr auf der 14,2 Kilometer langen Teilstrecke vom ehemaligen Betriebsmittelpunkt Barth ins westlich gelegene Hermannshof noch bis zum Jahreswechsel 1970/71 aufrecht. Dazu setzte die DR die zwei noch betriebsfähigen Triebwagen ein, wovon einer täglich dreimal von Barth nach Hermannshof pendelte. Er diente in erster Linie zur Beförderung der

Streckenübersicht

Strecke	Länge in km	Eröffnung	Einstellung	
			Güterverkehr	Reiseverkehr
Stralsund Ost – Barth	29,23	04.05.1895	30.11.1968	30.11.1968
Altenpleen – Klausdorf	9,42	04.05.1895	30.11.1968	30.11.1968
Ribnitz-Damgarten – Hermannshof	13,50	04.05.1895	29.05.1965	29.05.1965
Barth – Hermannshof	14,20	04.05.1895	31.05.1969	03.01.1971



Das Dienstgebäude der Schmalspurbahn in Barth war nur zu Zugverkehrszeiten mit Personal besetzt. Rechts im Bild steht der VT 137 563 als P 1353 zur Abfahrt nach Hermannshof bereit. Beachtlich ist die Vielzahl der Fahrgäste am 23. Juli 1970.



Den östlichen Bahnhofsteil von Barth belegten noch in den 1960er-Jahren großzügige Meter-spurgleisanlagen. Für die Dampflok-motiven und die Triebwagen gab es getrennte Lokschuppen.

ZEICHNUNG: WILFRIED RETTIG



Der Triebwagen VT 137 563 bringt am 23. Juli 1970 als P 1354 viele Fahrgäste aus Hermannshof nach Barth. Dort passieren sie einen in Zerlegung befindlichen offenen Güterwagen. Die meisten geschlossenen Wagen finden eine Nachverwendung als Schuppen.

Triebwagenübersicht

Betriebs-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Bemerkung
VT 137 531	(1A)^(A1)'	Dessau	1935	11.06.1952 zu VB 147 562 umgebaut, ab 1970 offiziell 199 802, aber bereits am 31.12.1968 abgestellt, am 15.04.1973 von Aufarbeitung zurückgestellt („z“) und am 21.03.1975 ausgemustert, danach noch 1975 in Barth verschrottet
VT 137 532	(1A)^(A1)'	Dessau	1939	ab 1970 offiziell 187 101, am 31.12.1971 abgestellt, am 28.12.1972 von Aufarbeitung zurückgestellt („z“) und am 01.06.1974 an Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen verkauft, offiziell erst am 18.06.1975 von DR ausgemustert
VT 137 562	Bo'-2'	Brissonneau & Lotz	1935	ab 1970 offiziell 187 102, jedoch bereits am 08.11.1968 abgestellt und seit 07.04.1969 von Aufarbeitung zurückgestellt („z“) und am 05.10.1970 ausgemustert, aber erst nach Mai 1975 in Barth verschrottet
VT 137 563	Bo'-2'	Brissonneau & Lotz	1938	ab 1970 offiziell 187 103; am 15.01.1971 abgestellt, am 21.01.1971 von Aufarbeitung zurückgestellt („z“) und am 18.06.1975 ausgemustert, danach bis Februar 1976 verschrottet
VT 137 564	Bo'-2'	Brissonneau & Lotz	1938	31.12.1951 zu VB 147 561 umgebaut; ab 1970 offiziell 199 801, am 31.12.1971 abgestellt, am 15.4.1973 von Aufarbeitung zurückgestellt („z“) und am 21.3.1975 ausgemustert; Wagenkasten als Gartenlaube in Barth noch vorhanden

Ergänzungen:

- VT 137 531, ex FKB-T1, ex PLB 1121, Fa.-Nr. 3073, Anschaffungskosten 45 600,36 M
- VT 137 532, ex FKB-T2, ex PLB 1124, Fa.-Nr. 3214, Anschaffungskosten 49 924,47 M

Schulkinder. Bedeutung hatte er aber auch für die ländliche Bevölkerung zu Einkaufsfahrten in die Stadt Barth, waren doch die Verkehrszeiten des VT so günstig, dass jeweils ein ganzer Vormittag oder Nachmittag für Einkäufe zur Verfügung stand.

Ab Mitte 1970 führte die Rbd Greifswald die beiden noch einsatzfähigen Triebwagen offiziell unter den Betriebsnummern 187 101 und 187 103 sowie den letzten betriebsfähigen Beiwagen als 199 801. In der Praxis unterblieb aber das Anbringen dieser Nummern, stattdessen verkehrten sie bis zuletzt als VT 137 bzw. VB 147.

Am 3. Januar 1971 verkehrte der VT 137 532 zum letzten Mal zwischen Barth und Hermannshof. Damit war der Betrieb der ehemaligen FKB endgültig eingestellt.

Letzte Ausmusterungen erst 1975

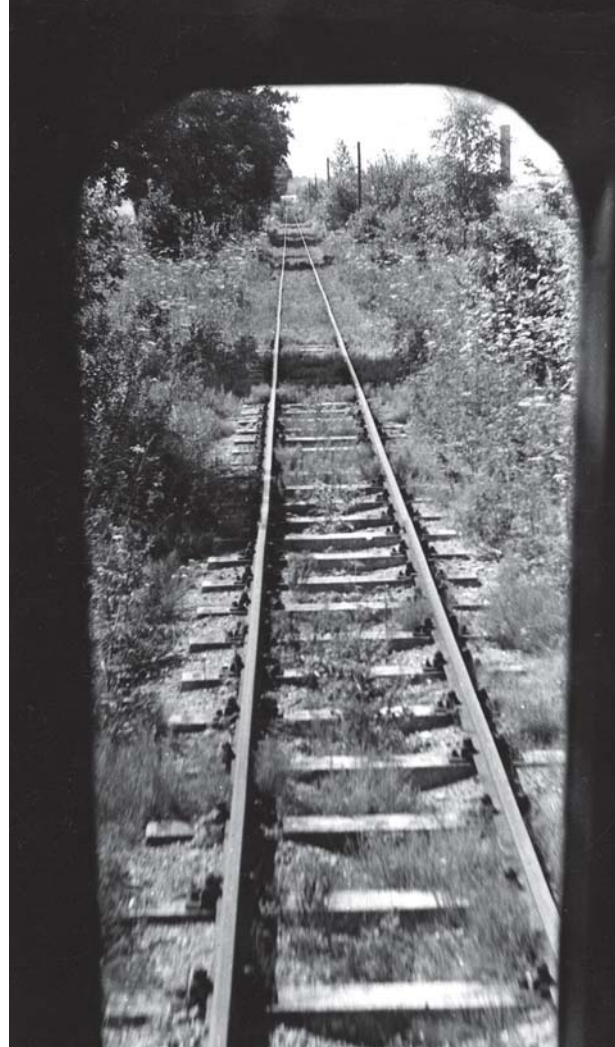
Im Sommer 1970, zwei Jahre nach der Betriebseinstellung des Großteils des Streckennetzes, zeigen die hier abgedruckten Aufnahmen noch eine alltägliche Triebwagenfahrt von Barth nach Hermannshof. Es ist nicht schwer zu erkennen, dass auch der Restbe-

trieb auf der „Abschussliste“ der Rbd Greifswald stand. Von Unkraut überwucherte Gleisanlagen auf den Betriebsstationen und ein dem Verfall preisgegebener Wagenpark im Bahnhof Barth vermitteln alles andere als Schmalspurromantik.

Zu diesem Beitrag gehört deshalb auch eine Bestandsaufnahme des Fahrzeugparkes, der im Juli 1970 noch vorhanden war. Die endgültige Abstellung des VT 137 532 zum Jahresende 1971 deutet daraufhin, dass er noch beim Gleisabbau genutzt worden ist. Mit dem VT 137 563 gab es nach der Stilllegung am 4. Januar 1971 nur noch einige wenige innerbetriebliche Rangierfahrten.

Die aus der Tabelle ersichtliche Verzögerung bei der Ausmusterung der Trieb- und Beiwagen hatte einen Grund. Es war nämlich im Gespräch, diese Fahrzeuge nach Wernigerode umzusetzen, um dort zwischen Wernigerode Hbf und Wernigerode-Hasserode einen

Blick aus dem Fenster des VT 137 563 auf das Streckengleis am ehemaligen Barther Flugplatz. Man beachte die auf diesem Streckenabschnitt eingebauten Betonschwellen.



Das Ladegleis am Haltepunkt Divitz ist zwei Jahre nach der Einstellung des Güterverkehrs von Unkraut überwuchert.



Ankunft am Endpunkt Hermannshof am 23. Juli 1970: So manchen Fahrgast holen Verwandte oder Bekannte am „Bahnhof“ ab.

Vorort- bzw. Stadtverkehr einzurichten. Nach vielen Diskussionen sah die Rbd Magdeburg jedoch schrittweise von dieser Idee ab, deshalb die zögerlichen Z-Stellungen (1973) und letztlich Ausmusterungen (1975).

Vielleicht ist es gerade der zögerlichen Ausmusterung zu verdanken, dass einer der Triebwagen von westdeutschen Eisenbahn-

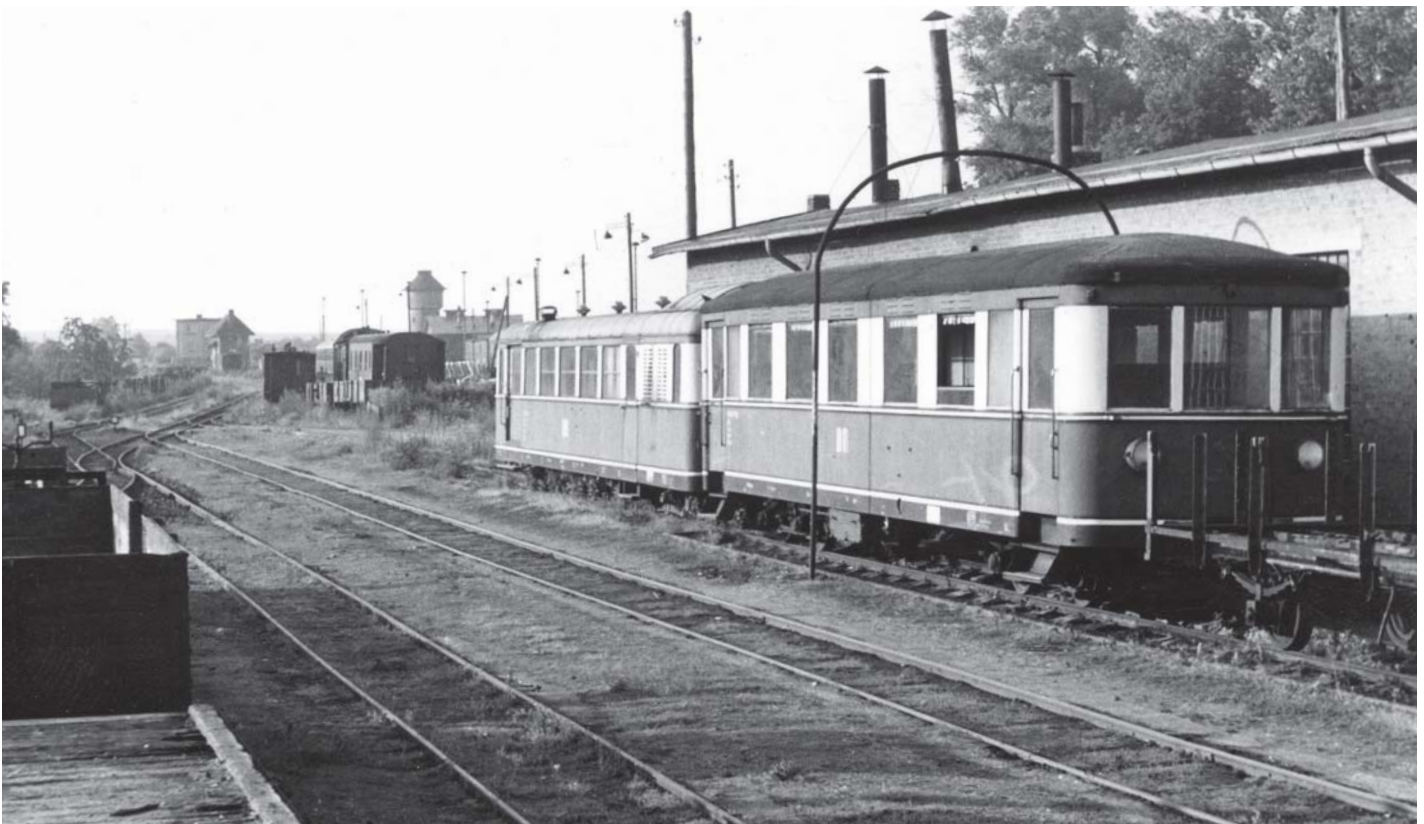
freunden gerettet wurde: Der 1939 gebaute Dessauer Triebwagen VT 137 532 wurde am 1. Juni 1974 an die Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf verkauft und fährt dort heute als T 42.

Der Autor dankt Wolfram Wagner aus Dresden und Wolf-Dietger Machel aus Berlin für ihre ergänzenden Hinweise zu diesem Thema. □



Auf den Triebwagen arbeitete neben dem Triebwagenführer ein Schaffner.

Er war für den Verkauf der Zettelfahrkarten und für die Kontrolle aller Fahrausweise verantwortlich



Der aus einem der beiden in Dessau für die FKB gebauten Triebwagen entstandene Beiwagen VB 147 562 wurde in den letzten Betriebsjahren nur noch während der Schulzeit dem Triebwagen beigelegt. Am 23. Juli 1970 war er am Barther Triebwagenschuppen abgestellt.

Fahrzeugübersicht vom 23.07.1970

Triebwagen:	VT 137 562, VT 137 563, VB 147 561, VB 147 562
Lokomotiven:	99 5605, 99 5606, 99 5611, 99 5621 (alle abgestellt)
Güterwagen:	
Gattung Ow	99-31-38, -51, -52, -54, -59, -61, -67, -68, -69, -70, -74, -76, -80, -81, -82, -91, -92, -93, -95, 99-32-05, -07, -09, -11, -12, -14, -19, -21, -22, -27, -28, -36, -37, -39, -40, -43, -44, -45, -47, -48, -50, -51, -55, -57, -60, -67, -72, -73, -77 und -81
Gattung OOw	99-33-51, -52, -55
Gattung Gw	99-30-01, -20, -35, -37, -54, -55
Reisezugwagen	
KBp	901-311, -312, -321
KPwPosti	905-101
Bahndienstwagen:	
KDi	908-002, Bm Barth, ex KPwPosti 907-002
Gw	99-30-02, Bm Barth
OOw	ohne Nummer, Bm Barth
Ow	99-31-64, Bm Barth
Ow	99-32-20, Bm Barth
Ow	99-32-43, Bm Barth
OO	99-39-21, Bm Barth
GGw	99-39-01, Gerätewagen Barth
GGw	99-39-02, Gerätewagen Barth
Ow	99-39-11, Schneepflug Barth
Ow	99-39-12, Schneepflug Barth
Ow	99-39-13, Schneepflug Barth

Von den FKB über die FBN zum „Netz Barth“

Umgangssprachlich nennen viele Eisenbahnfreunde die Schmalspurbahnen um Barth bis heute FKB oder „Franzburger Kreisbahn“, verfälscht manchmal sogar „Franzburger Kleinbahn“. Der offizielle Name der 1893 gegründeten Eisenbahngesellschaft lautete hingegen „AG Franzburger Kreisbahnen“ – im Plural, da die Aktiengesellschaft ihre ab 1895 eröffneten Strecken als einzelne Eisenbahnen begriff, was in Deutschland bis Anfang der 1920er-Jahre üblich war und heute noch im Ausland üblich ist (siehe ÖBB, SBB, PKP, ČD etc.).

Der rechtliche Status der FKB-Strecken – es handelte sich um Kleinbahnen – fand sich im Namen der Aktiengesellschaft also nicht wieder. Den Bau der Kleinbahnstrecken und die Betriebsführung bis 1910 hatte die Firma Lenz & Co. im Auftrag der FKB übernommen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1940 gab es die AG Franzburger Kreisbahnen nicht mehr. Sie wurde vom selben Tage an Bestandteil der Pommerschen Landesbahnen. Diese unterstellten den Betrieb der ehemaligen FKB-Strecken dem Landesbahnamt (LBA) Barth und bezeichneten sie fortan als „Franzburger Bahnen Nord“ (FBN). Daran änderte sich bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn am 1. April 1949 nichts. Die Reichsbahndirektion Greifswald führte die meterspurigen Schmalspurbahnen zwischen Stralsund und Ribnitz-Damgarten dann bis zu ihrer Stilllegung als „Netz Barth“. AM

954 Barth–Hermannshof (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

1349	1353	1355	km	Zug Nr	Rbd Gwd	Zug Nr	1350	1354	1358
7.00	13.40	17.30	26,7	ab Barth 952	A 210	an	8.14	14.54	18.44
7.11	13.51	17.41	31,1	Divitz(u)			8.04	14.44	18.34
7.14	13.54	17.44	32,3	Frauendorf (bei Barth) X(u)			8.00	14.40	18.30
7.18	13.58	17.48	34,5	Wobbeikow X(u)			7.55	14.35	18.25
7.21	14.01	17.52	35,6	Spoldershagen X(u)			7.53	14.33	18.23
7.24	14.04	17.55	36,8	Grünau (Meckl) X(u)			7.50	14.30	18.19
7.29	14.09	17.59	38,7	Lüdershagen(u)			7.45	14.25	18.14
7.34	14.14	18.04	40,9	an Hermannshof(u)		ab	7.39	14.19	18.09

Die Kilometrierung in der KBS-Tabelle 954 im Sommerfahrplan 1970 verrät es: Einst war die Schmalspurbahn bedeutend länger!



Von der ehemaligen FKB-Lok 99 5622 existieren nur wenige Fotos. Im Juli 1964 stand sie in Stralsund Ost zur Abfahrt bereit. Ihre offizielle Abstellung erfolgte am 22. Februar 1967, ihre Ausmusterung am 12. Mai 1967. Im November desselben Jahres verschrotteten die Beschäftigten des Raw Görlitz die 1910 in Stettin gebaute Mallet-Lok.



Die Vulcan-Lok 99 5602 gehört zu den typischen Dampflokomotiven auf den meterspurigen Strecken der Franzburger Kreisbahnen. Im Sommer 1970 waren von diesem Loktyp noch zwei Exemplare – 99 5605 und 99 5606 – im Barther Lokscheunen abgestellt. Beide blieben als Museumsloks erhalten.

Er war einzigartig – der von der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) errichtete Schmalspurbahnhof in Friedland. Hier alle Besonderheiten im Detail!

Im Bereich der 750-mm-Wagenausbesserung verfügte die Werkabteilung Friedland des Raw Malchin über die interessantesten Weichen und Gleiskonstruktionen, weil neben dem vorhandenen 600-mm-Gleis bedarfsweise eine dritte Schiene für die 750-mm-Spur angebaut war. Von der MPSB war 1967 nur noch die Strecke Anklam – Friedland als KBS 122r in Betrieb.



Bahnhof der Superlative

Der Name „Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn“ (MPSB) steht noch immer als Inbegriff für eines der interessantesten und größten zusammenhängenden 600-mm-Netze in Deutschland.

Die MPSB entwickelte sich von der Eröffnung der ersten Strecke 1891 bis in die 1930er-Jahre zu einer Gesamtlänge von 216,98 Kilometern. Die Deutsche Reichsbahn (DR) übernahm am 1. April 1949 nur die von Friedland (Meckl) führenden, zusam-

men 63,01 Kilometer langen Strecken nach Anklam und Ferdinandshof. Der Teilabschnitt Anklam – Friedland war noch bis 27. September 1969 in Betrieb, da er den Hafen von Anklam mit dem Hinterland verband.

Schon in den Anfangsjahren der MPSB gab es recht großzügige Anlagen. Der größte und wichtigste Bahnhof der MPSB befand sich in Friedland. Neben der hier vorhandenen Hauptwerkstatt existierten zur Aufstellung des außerhalb der Rübenkampagne nicht benötigten Wagenparkes zahlreiche Abstell-

Diese Zettelfahrkarte erhielt Autor Rainer Heinrich am 5. April 1969 bei seiner Fahrt nach Friedland. Er hatte den ersten Zug des Tages genommen: 4.22 Uhr ab Anklam!

36–37 km	280	3,00
33–35 km	260	2,80
31–32 km	240	2,60
28–30 km	220	2,40
26–27 km	200	2,20
24–25 km	190	2,00
23 km	180	1,90
22 km	170	1,80
21 km	160	1,70
19–20 km	150	1,60
18 km	140	1,50
17 km	130	1,40
16 km	120	1,30
14–15 km	110	1,20
13 km	100	1,10
12 km	90	1,00
11 km	80	0,90
9–10 km	70	0,80
8 km	60	0,70
7 km	50	0,60
6 km	40	0,50
4–5 km	30	0,40
1–3 km		0,30

Friedland (Meckl) Nord
Bresewitz (b Friedland (Meckl)) Dorf
Bresewitz (b Friedland (Meckl)) Ziegelei
Ramelow (b Friedland (Meckl)) Forsthaus
Ramelow (b Friedland (Meckl)) Dorf
Rebelow
Japenzin
Wegezin-Dennin
Wegezin
Thurow (Kr Anklam)
Nordin
Sanitz (Kr Anklam)
Bresewitz
Lüskow
Peislin
Gellendin
Anklam Vorstadt

Fahrschein gilt auf der durch Lochung bezeichneten Strecke und nur am Lösungstage

Keine Fahrtunterbrechung

G 00386 2. Kl

Verr-Bf: Anklam (Z) Personenzug

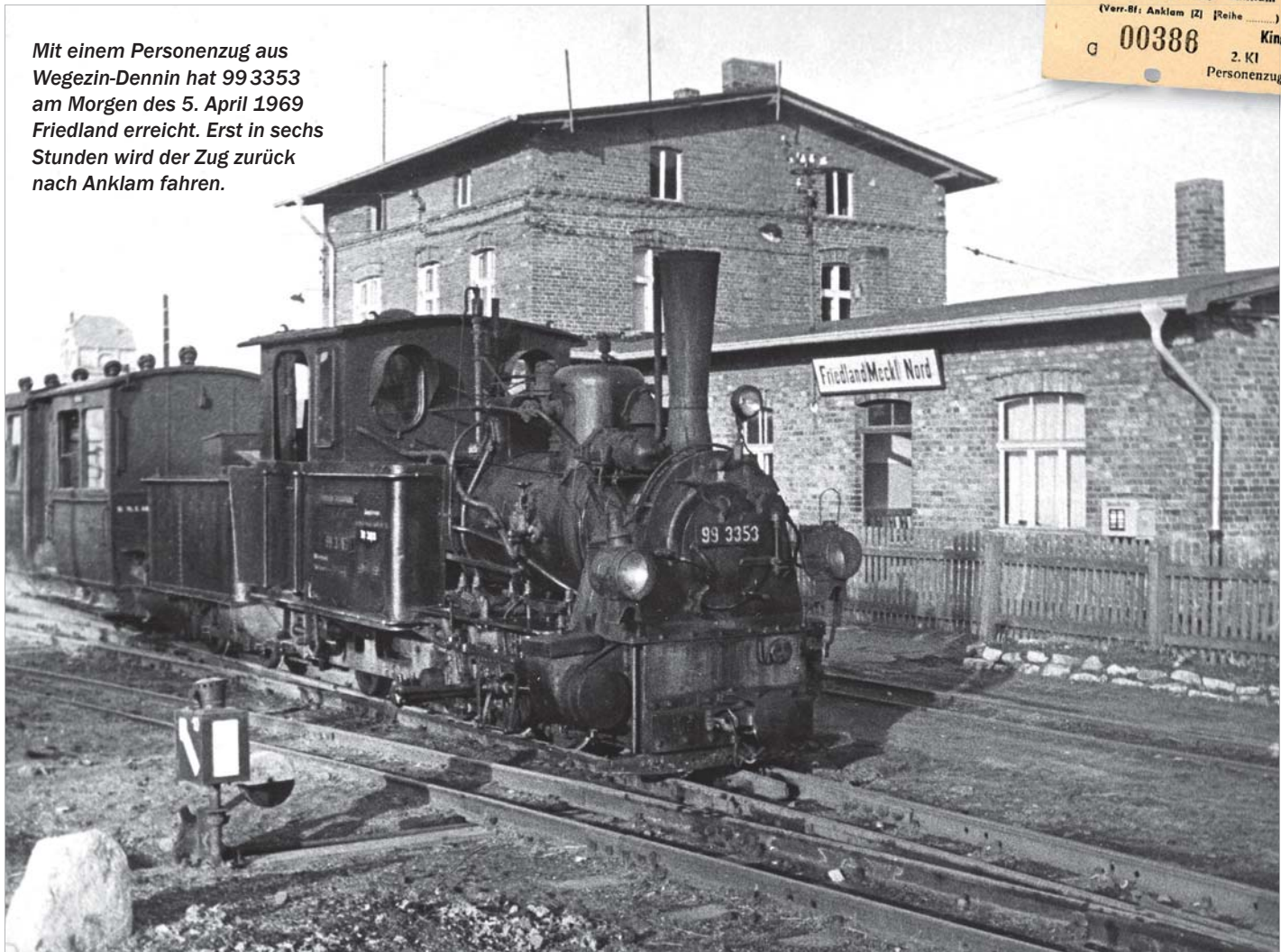
Friedland (Meckl)–Anklam

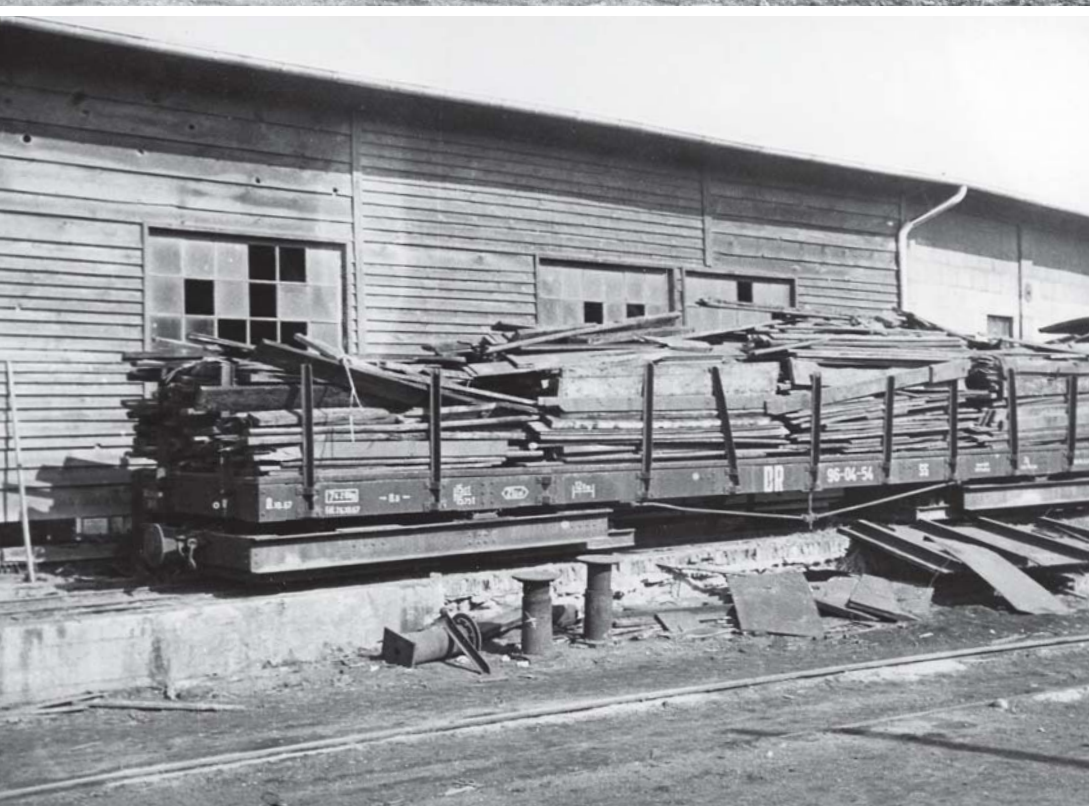
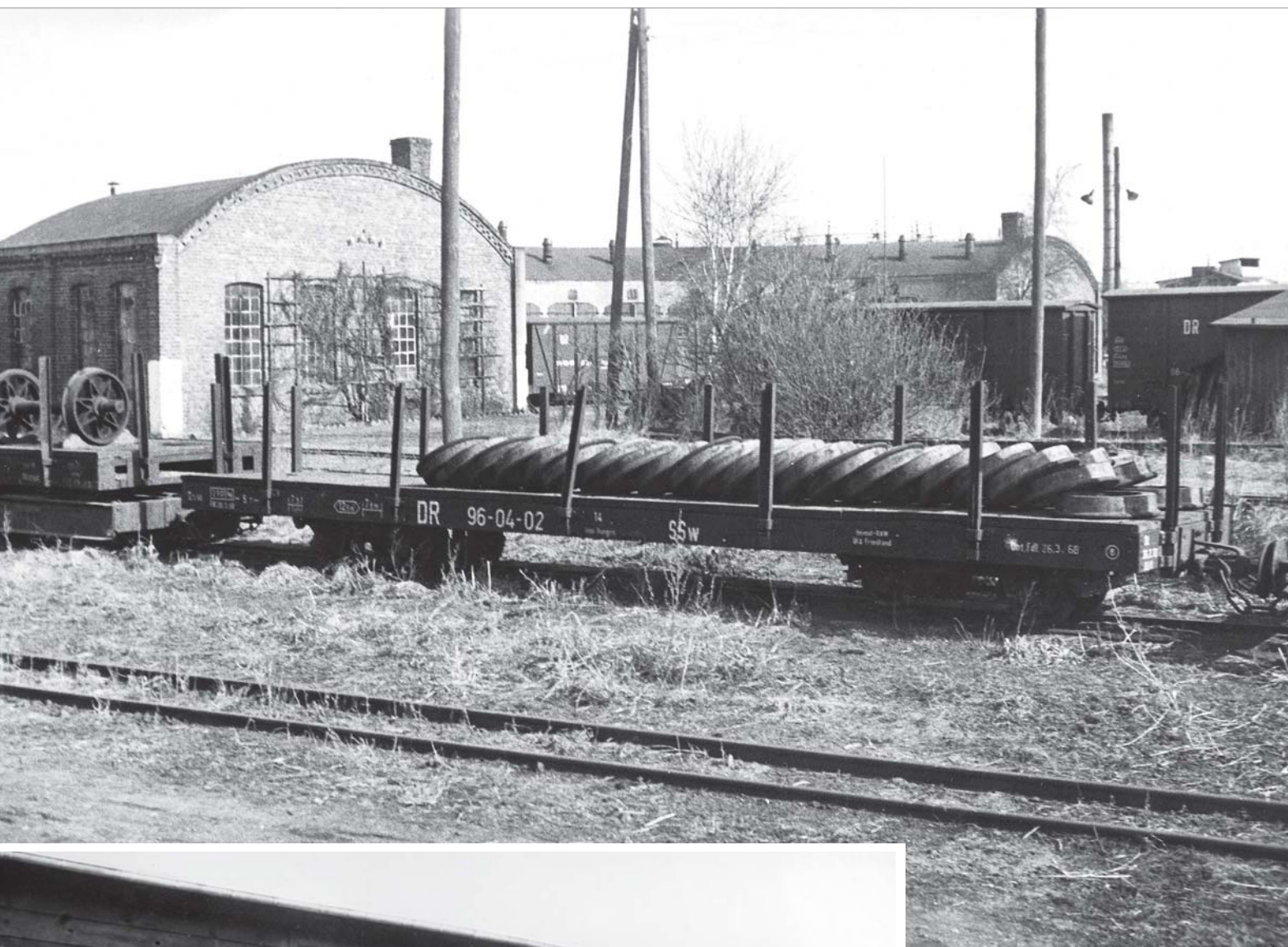
(Verr-Bf: Anklam (Z) Reihe ...)

G 00386 Kind 2. Kl

Personenzug

Mit einem Personenzug aus Wegezin-Dennin hat 99 3353 am Morgen des 5. April 1969 Friedland erreicht. Erst in sechs Stunden wird der Zug zurück nach Anklam fahren.





Lagerwirtschaft in der WA Friedland in Aktion: Großersatzteile wie Radsätze und Holz für die Güterwagenreparatur wurden auf 600-mm-Schmalspurwagen zwischengelagert und bei Bedarf in die Werkstatt gefahren. Damit ersparte man sich den Gabelstapler.

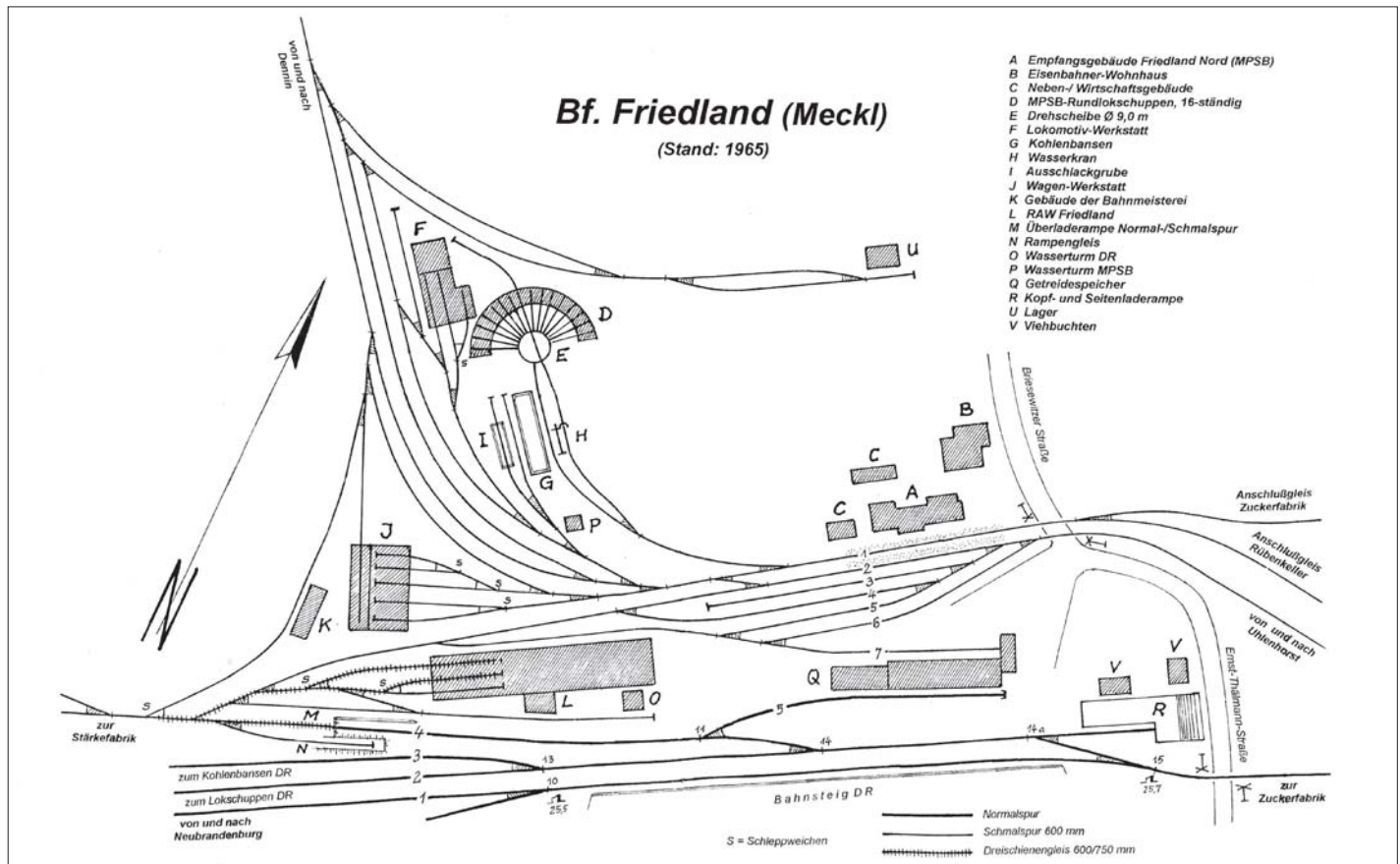
gleise. Der sich ständig vergrößernde Triebfahrzeugpark veranlasste die Direktion der MPSB, im Jahr 1910 in Friedland an Stelle des sechsgleisigen und zum Teil als Werkstatt genutzten Lokschuppens einen 15-ständigen Ringlokschuppen errichten zu lassen. Der Ringlokschuppen mit seinen Nebenanlagen hatte für Schmalspurbahnen gewaltige Dimensionen und entsprach damit Friedland als zentralem Betriebsbahnhof der MPSB.

Die bereits seit 1893 in Friedland befindliche 9-Meter-Drehscheibe kam vor dem neuen Lokschuppen zum Einbau. Diese Drehscheibe wurde über eine mit Zahnradgetriebe arbeitende Handkurbel bedient.

Am 1. April 1950 vereinigte die Reichsbahn den drei Monate zuvor in „Friedland (Meckl) Nord“ umbenannten Schmalspurbahnhof mit dem bisher ausschließlich regelspurigen Bahnhof „Friedland (Meckl)“ zum Bahnhof „Friedland (Meckl)“. Trotzdem prangte im Schmalspurbereich bis 1969 der Schriftzug „Friedland (Meckl) Nord“.



Die Überladerampe im Bahnhof Friedland war ebenfalls dreischienig ausgeführt. Dadurch konnten hier sowohl 600- als auch 750-mm-Fahrzeuge verladen werden. Im Hintergrund raucht der Schornstein der Zuckerfabrik, wohin die MPSB einst Rüben gefahren hatte.





Der beeindruckende Ringlokschuppen von Friedland hatte 15 Stände. Ende der 1960er-Jahre waren davon mehrere bereits zugemauert. Vor der Drehscheibe stand am 4. April 1969 mittags 99 3353. Gekuppelt war sie in dieser Zeit mit dem Tender von 99 3352.

Der MPSB-Lokomotivpark war sehr umfangreich und vielfältig. Insgesamt hatte die Schmalspurbahn in ihrer Geschichte 44 Lokomotiven, von denen jedoch maximal 24 zu gleicher Zeit im Bestand waren. Die meisten der Dampflokomotiven verfügten über einen Schlepptender.

Der Friedländer Lokomotivpark

Nach dem Zweiten Weltkrieg standen noch sieben Lokomotiven zur Verfügung, welche die DR im April 1949 allesamt übernahm und bis Ende Juni 1950 vom Bw Friedland betreuen ließ. Nach dessen Auflösung unterstellte die Reichsbahndirektion Greifswald die in Anklam beheimateten Lokomotiven zum 1. Juli

1951 dem Bw Pasewalk und die in Friedland stationierten dem Bw Neubrandenburg. Nachdem 99 3451 im Oktober 1964 abgestellt worden war, zählten in den letzten Betriebsjahren jeweils drei Lokomotiven zum Bestand der beiden Dienststellen. Im April 1969 befanden sich tagsüber 99 3462 als Betriebs- und 99 3353 als Reservelok in Anklam. Die vier übrigen Lokomotiven – 99 3351, 99 3352, 99 3461 sowie aus Anklam 99 3361 – standen im Lokbahnhof Friedland im Einsatz bzw. waren als Reserve abgestellt.

Bemerkenswert ist, dass alle sechs Dampflokomotiven erhalten geblieben sind. Fünf von ihnen erwarben zwischen 1970 und 1972 ausländische Käufer, diese Maschinen gelangten nach Großbritannien, Frankreich und in die USA.

Für die nach einem Zylinderriss seit Oktober 1968 abgestellte Dampflokomotive 99 3352 fand sich kein Käufer, ihr drohte die Verschrottung. Schließlich bestätigte aber der damalige Minister für Verkehrswesen der DDR diese Maschine auf Drängen von Eisenbahnfreunden 1985 als Museumsfahrzeug. Gleichzeitig verfügte er die 99 3352 ins Eigentum des Verkehrsmuseums Dresden, welches die Schmalspurlokomotive als Dauerleihgabe der Stadt Friedland übergab.

Die Wagenaufarbeitung in Friedland

Nach der Übernahme der MPSB richtete die DR in der ehemaligen Hauptwerkstatt die Werkabteilung (WA) Friedland des Reichs-



929 Anklam West—Wegezin-Dennin—Friedland (Meckl) (Schmalspurbahn) Alle Züge 2. Klasse

1292		1294		km	Zug Nr.	Rbd	Greifswald	Zug Nr.	1291		1293	
...	4.22	...	14.10	0,0	ab	Anklam West 929	an	...	7.14	...	17.09	...
...	4.28	...	14.16	1,9	an	Anklam Vorstad (u) X	an	...	7.07	...	17.03	...
...	4.36	...	14.24	3,8	...	Gellendin (u) X	...	...	6.57	...	16.53	...
...	4.41	...	14.30	5,7	...	Pelsin (u) X	...	...	6.53	...	16.49	...
...	4.49	...	14.38	7,6	...	Lüskow (u) X	...	...	6.47	...	16.43	...
...	4.57	...	14.47	10,0	...	Biesewitz (u) X	...	...	6.38	...	16.32	...
...	5.05	...	14.57	12,7	...	Sanitz (Kr Anklam) (u) X	...	...	6.28	...	16.22	...
...	5.13	...	15.05	14,7	...	Neudorf (u) X	...	...	6.20	...	16.14	...
...	5.22	...	15.14	17,0	...	Thurau (Kr Anklam) (u) X	...	...	6.10	...	16.04	...
...	5.30	...	15.25	18,5	...	an	Wegezin-Dennin	an	5.53	...	15.45	...
...	5.38	...	15.34	20,5	...	an	Japenzin (u)	...	5.31	...	15.07	...
...	5.47	...	15.55	22,4	...	an	Rebelow (u)	...	5.25	...	15.01	...
...	5.55	...	16.00	24,2	...	...	Ramelow (b Friedl Meckl) Dorf (u)	...	5.17	...	14.54	...
...	6.03	...	16.08	26,1	...	...	Ramelow (b Friedl M) Forst (u) X	...	5.03	...	14.45	...
...	6.11	...	16.15	28,4	...	...	Bresewitz (b Friedl M) Ziegelei (u)	...	4.56	...	14.35	...
...	6.19	...	16.22	30,5	...	...	Bresewitz (b Friedl Meckl) Dorf (u)	...	4.50	...	14.29	...
...	6.27	...	16.29	32,0	...	...	an	Friedland (Meckl) 918	...	4.34	...	14.05
...	6.35	...	16.35	36,1	...	...			...			
...	6.43	...	16.41									
...	6.51	...	16.49									
...	6.59	...	16.57									
...	7.07	...	17.05									
...	7.15	...	17.13									

Ab Mai 1968 führte die Deutsche Reichsbahn die Schmalspurbahn Anklam West – Wegezin-Dennin – Friedland (Meckl) unter der Kursbuchstreckennummer (KBS) 929. Diese Bezeichnung löste die KBS-Nummer 122r ab. Im Winterfahrplan 1968/69 fuhr der erste Zug von Anklam bereits 4.22 Uhr nach Friedland. Ihm folgte lediglich noch ein Nachmittagszug!

bahnausbesserungswerkes (Raw) Malchin ein. In ihr wurden ab 1950 sämtliche Güter- und Reisezugwagen der ehemaligen MPSB sowie der Schmalspurnetze Pasewalk, Dahme, Nauen, Bergen (Rügen) und Putbus unterhalten. Um die 750-mm-Fahrzeuge bewegen zu können, baute die Reichsbahn einen großen Teil der zur Werkstatt gehörenden Gleisanlagen dreischienig aus.

Dadurch entstand auf dem Gelände des Bahnhofs Friedland (Meckl) Nord eine Viel-

zahl einmaliger Gleisanlagen mit mehrspurigen Weichen etc. Im Bereich der ehemaligen Hauptwerkstatt Friedland gab es für 600 mm Spurweite außerdem noch eine Anzahl von Schleppweichen mit festen und beweglichen Herzstücken, die noch bis 1970 existierten.

Nach Betriebseinstellung der ehemaligen MPSB am 27. September 1969 führte die Reichsbahn die Ausbesserung von Schmalspurwagen in der Werkabteilung Friedland des Raw Malchin noch bis zum 27. Mai 1972



In die ehemalige MPSB-Betriebswerkstatt führten ausschließlich 600-mm-Gleise. Auf Drehgestellen gelangten aber auch 750-mm-Wagen dorthin, um in der ab 1950 als Werkabteilung Friedland des Raw Malchin bezeichneten Werkstatt aufgearbeitet zu werden.



Der Friedland 14.06 Uhr verlassende Zug Nr. 1293 nach Anklam führte auch Güterwagen mit. Sie holten Kohle aus dem Anklamer Hafen. Unten rechts oben: 750-mm-Wagen kamen teils auf 600-mm-Drehgestellen in die Wagenwerkstatt Friedland, hier ein Wagen aus Putbus.

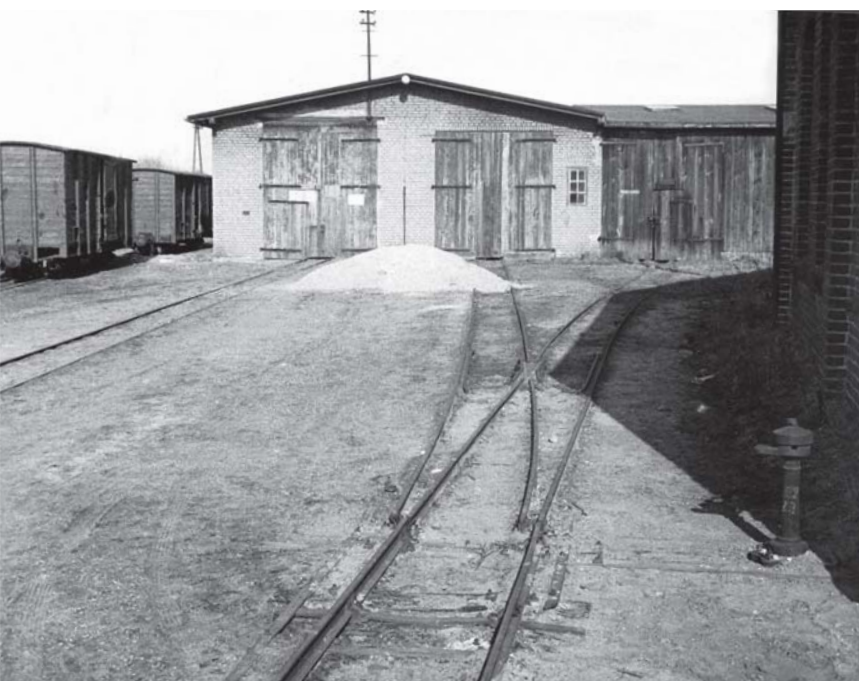
weiter. Dabei handelte es sich um sämtliche Güterwagen und Bahndienstwagen der Güterwagenbauart von den 750-mm-Strecken der Reichsbahndirektionen Dresden und Cottbus. Letztes in der einstigen MPSB-Hauptwerkstätte instandgesetztes Fahrzeug

war der 13 Jahre später dem Museumsbahnhof Rittersgrün übergebene vierachsige Sprengwagen 97-09-74.

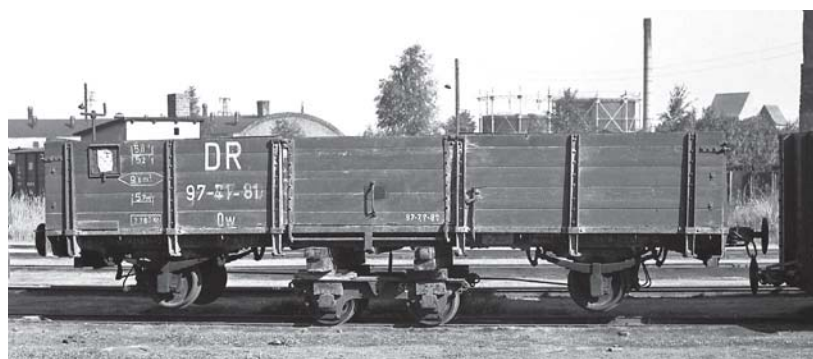
Nach dem Ende der Schmalspurwagenaufarbeitung richtete die Reichsbahn in den Friedländer Räumlichkeiten die Unterhaltung

von DR-Kleincontainern ein. Mit dem damit verbundenen Rückbau der bis dahin noch vorhandenen Gleisanlagen verschwanden wahre Raritäten. Einige der Weichenkonstruktionen waren auf den deutschen Schmalspurbahnen einmalig gewesen ... □

FOTO: BIRGER WILCKE, SAMMLUNG LUDGER KENNING



Zu den Raritäten des Bahnhofes Friedland Nord gehörten die zungenlosen Schleppweichen mit 600 mm Spurweite.



Nach der am 29. Mai 1971 vollendeten Untersuchung erhielt dieser Güterwagen die Anschrift „Heimat-RAW WA Friedland“.

DAS GROSSE DAMPFPARADIES

Die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) bieten heute die weltweit bedeutendste Konzentration alltäglichen Dampfbetriebs. Rund um den Brocken liegen lebendige Eisenbahngeschichte, Hexenmythen, Kulturschätze und viel Natur dicht beieinander. Mit großem technischen Aufwand realisierte Olaf Haensch in mehrjähriger Arbeit fantastische Fotografien, die so bisher noch nicht zu sehen waren, darunter eine Vielzahl atemberaubender Aufnahmen aus der Vogelperspektive sowie surreal anmutende Szenen in der Dunkelheit der Nacht.

Der reichhaltig ausgestattete Premium-Bildband vereint emotionale Bilder und Texte zu einem opulenten Portrait der HSB.

178 Seiten, Format 28,0 x 29,5 cm, Hardcover-Einband mit Schutzumschlag, ca. 150 Farbfotos, Panorama-Ausklapper, Streckenkarte, technische Illustrationen

Bestellnr. 581628 | € 39,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de



facebook.com/zugindiewolken

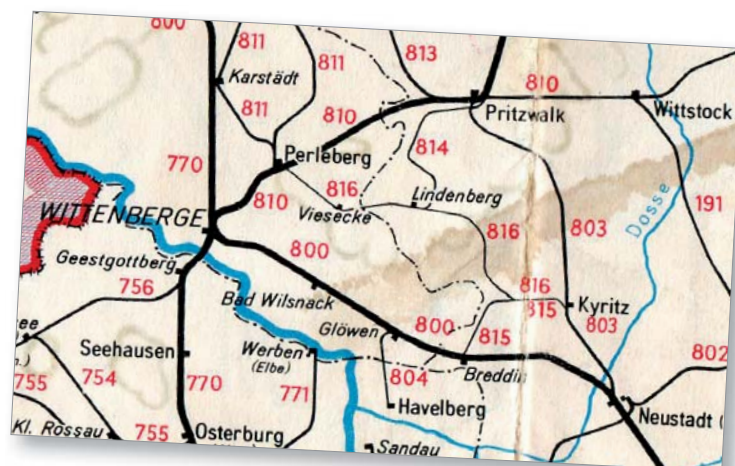


Für die in Wismar gebauten Triebwagen der Bauart „Hannover“ gibt es viele Spitznamen. Aber eine Fahrt mit den urigen Gefährten war einzigartig! Beim „Pollo“ prägten sie bis 1969 den Reiseverkehr – ein Blick zurück.

Mit der „Schweineschnauze“ durch die Prignitz



Die typische Frontansicht der „Scheineschnauze“ VT 133 525



Das Prignitzer Schmalspurnetz befand sich zwischen Perleberg, Pritzwalk, Kyritz und Breddin. Die Reichsbahn führte die Strecken Ende der 1960er Jahre unter den KBS-Nr. 814, 815 und 816.

für dieses Schmalspurnetz stehen und dort mehr als 30 Jahre treu und brav ihren Dienst verrichteten.

Die „Pollo“ genannten Strecken in der Prignitz galten unter Eisenbahnfreunden in den 1960er-Jahren als Geheimtipp. Wohl auf keiner anderen 750-mm-Schmalspurbahn konnte man so einer Vielfalt an Lokomotiven und nostalgischen Reisezugwagen mit oder ohne Oberlichtdachaufsatz begegnen wie dort. Sie sorgten für einen interessanten und abwechslungsreichen Zugbetrieb.

Ursache für diese Typenvielfalt war, dass die Deutsche Reichsbahn sowohl vor als auch nach der Übernahme der Betriebsführung dieser Schmalspurbahnen mehrere Lokomotiven und Wagen aus Sachsen in die Prignitz umgesetzt hatte. Außerdem gab es dort eigentlich als Reparatur für die Sowjetunion gebaute Güterwagen und die Dampflokomotive 99 1401. Aus dem bis 1965 stillgelegten Netz Burg kamen im Jahr 1966 vier Dn2t-Dampflokomotiven in die Prignitz. Die Typenvielfalt war deshalb besonders bei den Trieb-

fahrzeugen auffällig. Auf den von der Deutschen Reichsbahn als „Netz Perleberg“ betriebenen Strecken traf man noch Ende der 1960er-Jahre drei- und vierachsige Schmalspurlokomotiven unterschiedlichster Bauart an. Neben einst von den Kreiskleinbahnen beschafften und Anfang der 1960er teils modernisierten Lokomotiven hatten drei sächsische IVK (99 557, 99 576 und 99 593) ihren Stammplatz im Zugdienst.

Markenzeichen „Schweineschnauzen“

Zusätzlich verkehrten im Prignitzer Schmalspurnetz zwei Triebwagen der Bauart „Hannover“. Die sogenannten „Schweineschnauzen“ hatte die Waggonfabrik Wismar im Jahr 1939 geliefert. Beide Triebwagen trugen wesentlich zur rationelleren Betriebsabwicklung des Reiseverkehrs in den dünn besiedelten Landstrichen der Prignitz bei. Diese Fahrzeuge waren in ihrem Aussehen eine Besonderheit im deutschen Triebwagenbau. Die An-



Schmalspuridylle pur: VT 133 525 steht im letzten Betriebsjahr zur Abfahrt nach Pritzwalk bereit. Lindenberg war der Betriebsmittelpunkt des Prignitzer Schmalspurnetzes.

Über die zwischen den Städten Kyritz und Perleberg, Pritzwalk und Glöwen errichteten Kleinbahnen der Kreise Ost- und Westprignitz, ab 1941 zusammengefasst unter dem Namen „Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen“, gibt es bereits eine Reihe von Veröffentlichungen. Der nachfolgende Reisebericht über das Prignitzer 750-mm-Netz erinnert an den Alltagsbetrieb dieser Schmalspurbahnen einen Monat vor der Betriebseinstellung 1969. Im Mittelpunkt stehen die zwei Schienenbusse der Bauart „Hannover“, die heute oft als Symbol

FOTO: KLAUS KIEPER



Nur 1,08 Kilometer von Lindenberg entfernt befand sich inmitten von Feldern die Abzweigstelle Vettin, an der die Strecke nach Pritzwalk ihren Anfang nahm. Rechts im Bild ist die Strecke nach Kyritz zu sehen.

triebsanlage bestand aus zwei Motoren, zuletzt Dieselmotoren des Typs Garant 32 mit 47 PS Leistung, die auf Verlängerungen des Rahmens eingebaut waren und über den Wagenkasten hinaus ragten.

Die ab Anfang der 1950er-Jahre mit den Reichsbahn-Betriebsnummern VT 133524 sowie VT 133525 eingesetzten Triebwagen waren sehr zuverlässig und trugen auf dorti-

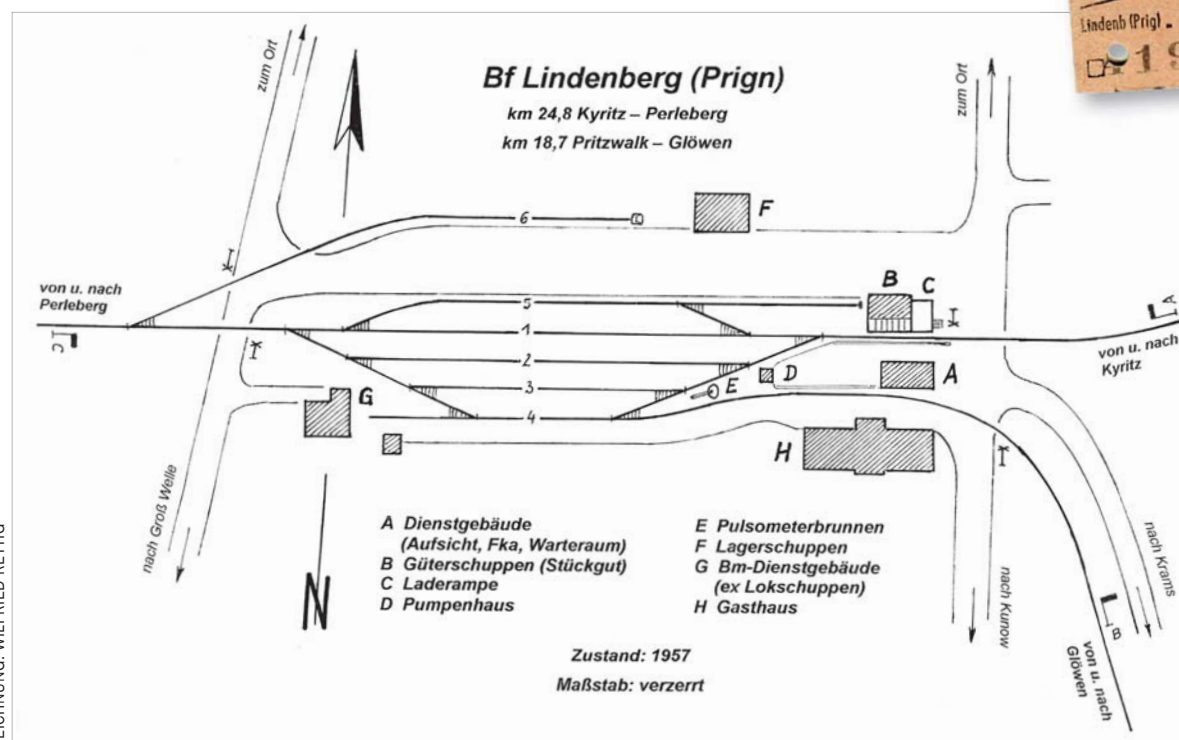
gen Kleinbahnen drei Jahrzehnte die Hauptlast des Personenverkehrs. Ein Blick auf die Fahrpläne zeigt, dass ein Großteil des Reisezugangebotes unter der Zugnummer als Triebwagen gekennzeichnet war.

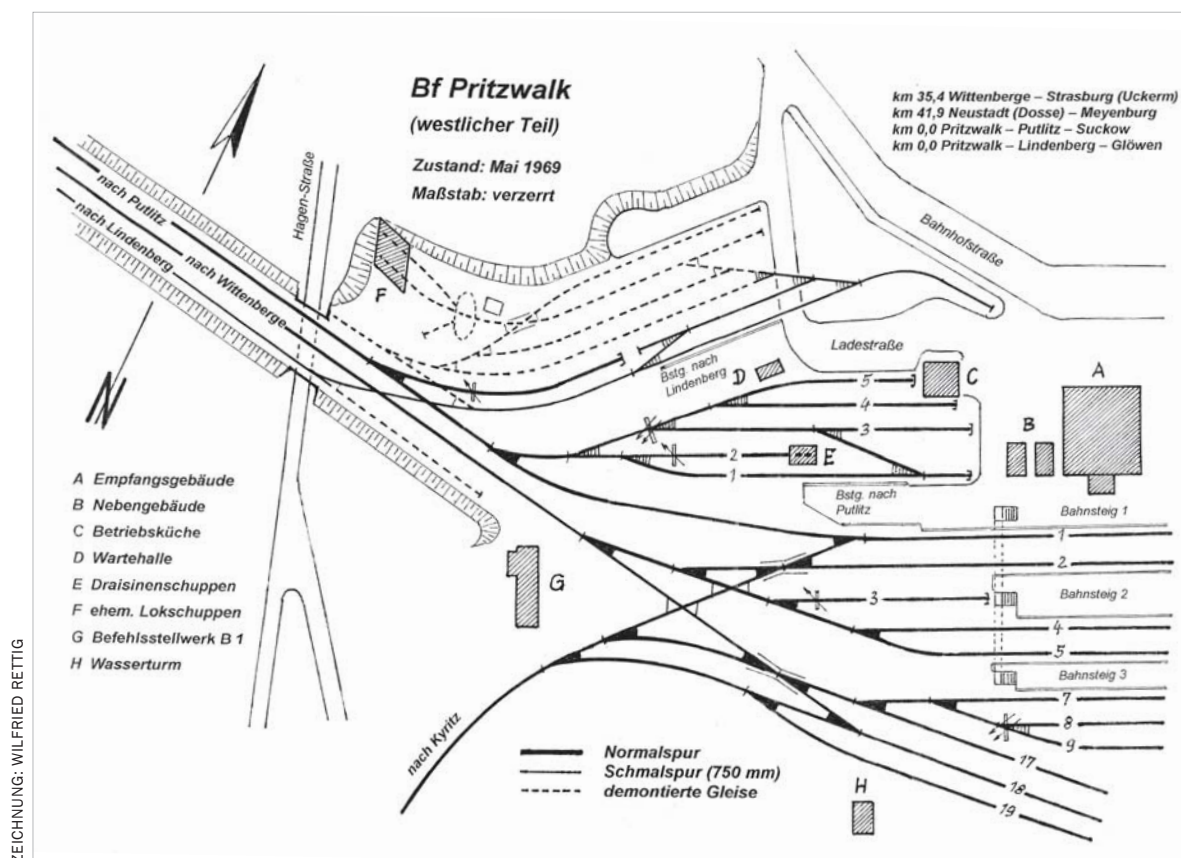
Das Haupteinsatzgebiet der Triebwagen bildete der Streckenabschnitt Lindenberg – Pritzwalk. Nach der Einstellung des Güterverkehrs auf diesem Abschnitt war der Gleisrück-



Edmonsonsche Pappfahrkarten gab es bei den Prignitzer Schmalspurbahnen an den Endbahnhöfen sowie in Lindenberg.

Im Bahnhof Lindenberg mündeten drei Schmalspurstrecken ein: Links von Perleberg, rechts von Pritzwalk/Kyritz und rechts unten von Glöwen. Der Endpunkt der heutigen Museumsbahn befindet sich ganz rechts am Einfahrsignal.





Im Mai 1969 war bereits der Großteil der schmalspurigen Gleisanlagen des Bahnhofes Pritzwalk demontiert.

bau in Pritzwalk Ende der 1960er-Jahre so weit vorangeschritten, dass lediglich noch ein Umfahrgleis für den mit einer Dampflok bespannten Ersatzzug zur Verfügung stand.

Zusätzliche Bedeutung erlangte der Triebwageneinsatz im Schülerverkehr. So war der Zug 13.20 Uhr ab Pritzwalk ausschließlich

zur Rückbeförderung von Schülern nach ihren Heimatorten vorgesehen. Nachdem 1968 der VT 133524 infolge eines Achsbruchs abgestellt worden war, sah die Deutsche Reichsbahn aufgrund der beabsichtigten Streckenstilllegung von einer Reparatur ab. Da der andere Triebwagen damals auf-



*In den Zügen
und Triebwagen
verkauften die
Schaffner beim
„Pollo“ solche
Zettelfahrkarten.
Auch Rainer Hein-
rich löste im Mai
1969 bei seiner
Fototour durch die
Prignitz so einen
Fahrschein.*



Endstation Pritzwalk: 1969 waren die einst umfangreichen Gleisanlagen des Schmalspurbahnhofes bis auf ein Umfahrgleis zurückgebaut.



Der VT 133 525 hat die Ortslage Pritzwalk erreicht. Durch den Schrankenposten unmittelbar vor dem Bahnhof Pritzwalk führten drei verschiedene Eisenbahnstrecken nach Lindenberg, Perleberg und Putlitz, die vor den Toren von Pritzwalk in westliche Richtung etwa drei Kilometer parallel nebeneinander liefen. Im Jahr 2016 endete auch der Verkehr auf der Regelspurstrecke nach Putlitz.



Im Januar 1969 wird in Kyritz der VT 133 525 nach Breddin bereitgestellt. Kaum zu glauben, dass alle Reisenden auf dem Bahnsteig im Triebwagen einen Platz finden. Auch wenn es eng wird – bei der Bevölkerung sind die beiden „Schweineschnauzen“ beliebt.

grund von anderen Reparaturen wiederholt ausfiel, kam es in diesem Umlauf zum Einsatz von lokbespannten Reisezügen. So hatte man seinerzeit als Eisenbahnfreund auf der „Jagd“ nach dem „Schweineschnäuzchen“ nicht selten das Nachsehen. Dazu kam, dass selbst die Kennzeichnung der Umläufe im Kursbuch mit dem Triebwagensignet in den letzten zwei Fahrplanabschnitten nicht mehr korrekt war – das Druckwerk sah immer noch den Einsatz von zwei Triebwagen vor, was aber wegen des schadhafte VT 133 524 nicht möglich war.

Wettrennen mit Westautos

Wie gut, wenn man damals schon als Eisenbahnfreund einen heißen Draht zur Betriebsleitung hatte oder an einem der über den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR organisierten Ausflüge auf das Prignitzer Schmalspurnetz teilnehmen konnte.

Solange sich täglich die beiden Triebwagen im Einsatz befanden, verkehrte einer früh ab

814 Pritzwalk—Lindenberg (Prign)											
(Schmalspurbahn)											
Alle Züge 2. Klasse											
km	Zug Nr.	Rd.	Schwerin	Zug Nr.	km	Zug Nr.	Rd.	Schwerin	Zug Nr.	km	Zug Nr.
0,0	Pritzwalk	803, 810, 814	an	804	0,0	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg
1,2	Holzland	(a)	803	805	1,2	Klosterhof	(a)	816	817	1,2	Klosterhof
2,5	Kuhdorf	(a)	803	806	2,5	Rehfeld	(a)	816	818	2,5	Rehfeld
3,8	Bullendorf	(a)	803	807	3,8	Rehfeld	(a)	816	819	3,8	Rehfeld
5,1	Mesendorf	(a)	803	808	5,1	Berlin	(a)	816	820	5,1	Berlin
6,4	Kienzenhof	(a)	803	809	6,4	Bärenstein	(a)	816	821	6,4	Bärenstein
7,7	Brinkendorf	(a)	803	810	7,7	Kötszin	(a)	816	822	7,7	Kötszin
9,0	Vettlin	(a)	803	811	9,0	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg
10,3	Lindenberg	816	ab	815	10,3	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg

815 Kyritz—Breddin											
(Schmalspurbahn)											
Alle Züge 2. Klasse											
km	Zug Nr.	Rd.	Schwerin	Zug Nr.	km	Zug Nr.	Rd.	Schwerin	Zug Nr.	km	Zug Nr.
0,0	Kyritz	803	an	804	0,0	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg
1,2	Klosterhof	(a)	803	805	1,2	Klosterhof	(a)	816	817	1,2	Klosterhof
2,5	Rehfeld	(a)	803	806	2,5	Rehfeld	(a)	816	818	2,5	Rehfeld
3,8	Rehfeld	(a)	803	807	3,8	Rehfeld	(a)	816	819	3,8	Rehfeld
5,1	Berlin	(a)	803	808	5,1	Berlin	(a)	816	820	5,1	Berlin
6,4	Bärenstein	(a)	803	809	6,4	Bärenstein	(a)	816	821	6,4	Bärenstein
7,7	Kötszin	(a)	803	810	7,7	Kötszin	(a)	816	822	7,7	Kötszin
9,0	Lindenberg	816	ab	815	9,0	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg

816 Kyritz—Lindenberg (Prign)—Perleberg											
(Schmalspurbahn)											
Alle Züge 2. Klasse											
km	Zug Nr.	Rd.	Schwerin	Zug Nr.	km	Zug Nr.	Rd.	Schwerin	Zug Nr.	km	Zug Nr.
0,0	Kyritz	803	an	804	0,0	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg
1,2	Klosterhof	(a)	803	805	1,2	Klosterhof	(a)	816	817	1,2	Klosterhof
2,5	Rehfeld	(a)	803	806	2,5	Rehfeld	(a)	816	818	2,5	Rehfeld
3,8	Rehfeld	(a)	803	807	3,8	Rehfeld	(a)	816	819	3,8	Rehfeld
5,1	Berlin	(a)	803	808	5,1	Berlin	(a)	816	820	5,1	Berlin
6,4	Bärenstein	(a)	803	809	6,4	Bärenstein	(a)	816	821	6,4	Bärenstein
7,7	Kötszin	(a)	803	810	7,7	Kötszin	(a)	816	822	7,7	Kötszin
9,0	Lindenberg	816	ab	815	9,0	Lindenberg	816	ab	815	16,7	Lindenberg

Im Jahr 1968 verkehrten die Züge des „Pollo“ noch auf drei Strecken. Die Verbindung von Lindenberg nach Glöwen war bereits Ende 1967 eingestellt worden.



Haltepunkt Düprow – typisch Prignitzer Kleinbahnromantik vor den Toren von Perleberg. Beachtenswert sind neben dem Triebwagen die Wartehalle, Bahnsteigkante und Neigungsanzeiger, rechts im Bild verläuft die Fernverkehrsstraße 5, die heutige B5.

Kyritz: Mit einem Holzschild an einem alten Kastanienbaum war vor dem Bahnhofsgebäude der Weg zum Kleinbahnhof ausgeschildert.



Technische Daten der Triebwagen 133 524 und 133 525

Kraftmaschine:	2 Dieselmotoren, neu Ford, ab 1955 Typ Garant 32
Kraftübertragung:	mechanisch
Drehzahl des Motors:	2200 U/min, 47 PS
Höchstgeschwindigkeit:	45 km/h
Achsstand:	3500 mm
Raddurchmesser:	700 mm
Anzahl der Achsen:	2
Dienstmasse:	6,5 t
Länge über Puffer:	10.250 mm
Breite des Wagenkastens:	2300 mm
Höhe über SO:	2850 mm
Sitzplätze:	24
Klappsitze:	10
Stehplätze:	16



Von der ehemals 18,7 km langen Schmalspurbahn Pritzwalk – Lindenberg baute der Polloverein zwischen 1995 und 2007 den 8,9 Kilometer langen Abschnitt von Mesendorf nach Lindenberg als Museumsbahn wieder auf. Vor mehr als 45 Jahren verkehrte auf der Gesamtstrecke noch das „Schweineschnäuzchen“ planmäßig und bediente die Unterwegsstationen wie Bullendorf, Kuhdorf, Brünkendorf und hier gerade Mesendorf.

Kyritz und der andere ab Perleberg. Als nur noch der VT 133 525 einsatzfähig war, verkehrte dieser in jedem Fall ab Perleberg. Dort befanden sich auch die Tankstelle und die Werkstatt. Die Fahrt mit dem „Schweineschnäuzchen“ war ein besonderes Erlebnis, nicht nur wegen des Dieselgeruchs und des Schaltgetriebes wie bei einem Lkw – nein, die Triebwagen waren auch ein Blickfang fürs Auge. Oft fuhren sie wie ein Christbaum behangen durch die Prignitzer Landschaft, wenn die Gepäckablage auf dem Dach mit Expressgut vollbepackt war und seitlich der Motorhaube mehrere Fahrräder hingen. Aber diese Art des Fahrradtransportes war praktisch und hatte sich im täglichen Einsatz zugleich bewährt.

Besonders interessant gestaltete sich die Fahrt des Triebwagens im Abschnitt Viesecke – Perleberg, wo die damalige Fernverkehrsstraße F5 Berlin – Hamburg (heute B5) auf 14 Kilometer nur durch eine Baumreihe getrennt unmittelbar neben der Schmalspurbahn verlief. Bis 1982 gab es noch keine Autobahn in Richtung Westen. Stattdessen führte der gesamte Transit-Straßenverkehr Berlin – Hamburg über diese Fernverkehrsstraße. Und das war nicht wenig!

Wenn damals vor 50 Jahren die Blicke eines Eisenbahnfreunds neidvoll aus dem „Schweineschnäuzchen“ hinüber zu einer der Nobelkarossen der bundesdeutschen Autoindustrie schweiften, kann man heute nur lachen, wer damals wohl das schönere Fahrerlebnis hatte. Und merkwürdigerweise hat sich auch kein Fahrer der Westautos gewagt, einmal anzuhalten und das „Schweineschnäuzchen“ zu fotografieren (oder doch?). Zu allgegenwärtig war die Angst vor der Volkspolizei bei der Benutzung der DDR-Transitwege.

Zum letzten Betriebstag des Kernnetzes der Prignitzer Schmalspurbahnen, am 31. Mai 1969, hatte sich der „Pollo“, so wie die Anwohner ihre Schmalspurbahn nannten, noch einmal herausgeputzt. Auch das „Schweineschnäuzchen“ VT 133 525 war mit von der

Partie und absolvierte seine letzte Fahrt. Die Frage, warum der noch voll intakte Triebwagen anschließend nicht wie mehrere andere Triebfahrzeuge zur benachbarten Schmalspurstrecke Glöwen – Havelberg umgesetzt wurde, bleibt offen. Sicher war er den zuständigen Reichsbahndienststellen als Einzelgänger ein Dorn im Auge. Noch 1969 erreichte ihn die Ausmusterungsverfügung.

Ende Mai 1969 ausgeschieden

Nach der Betriebseinstellung verkaufte die Reichsbahn fast alle gedeckten Güter- und Reisezugwagen als Lagerschuppen an interessierte Privatpersonen, Betriebe und Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften (LPG). Unter den fortan als Gartenlaube oder Gerätelager verwendeten Fahrzeugen befand sich auch der Kasten des VT 133 525,

der bis Anfang der 1990er-Jahre in Klockow nördlich von Perleberg als Hühnerstall verwendet worden ist. Das Schwesterfahrzeug VT 133 524 war bereits vor dem Mauerfall verschrottet worden. Anfang 1994 barg der inzwischen gegründete Verein „Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e. V.“ den Wagenkasten des erhalten gebliebenen „Schweineschnäuzchens“ und brachte ihn ins Ausbesserungswerk Wittenberge.

Dort sollte das Unikat für den Einsatz auf der ab Mesendorf geplanten Museumsbahn mittel- bis langfristig betriebsfähig aufgearbeitet werden. Der desolate Aufbau blieb deshalb im Freigelände des AW stehen. Im Rahmen einer Aufräumaktion durch überzähliges Eisenbahnpersonal (Dienstleistungszentrum Arbeit – DZA) wurde der Wagenkasten dann Mitte der 1990er-Jahre aus Versehen verschrottet. Bis heute bedauern viele Eisenbahnfreunde dieses tragische Schicksal. □



Eine der wenigen bekannten Aufnahmen vom VT 133 525 im Werk Wittenberge entstand am 18. April 1994. Zuvor hatte der Wagenkasten 25 Jahre lang bei Perleberg als Hühnerstall gedient. Aufgrund von Unwissenheit und Gleichgültigkeit der DB-Mitarbeiter wurde der Aufbau tragischerweise später versehentlich in Wittenberge verschrottet ...!

Die Harzquerbahn gehört nicht nur zu den bekanntesten deutschen Schmalspurbahnen, sie war auch die letzte Schmalspurbahn in Deutschland, auf der Rollböcke zum täglichen Transport von Normalspurgüterwagen eingesetzt wurden bzw. mit danach beschafften Fahrzeugen bei Bedarf heute noch werden.

Eisenbahnfreunde erfahren von dem einstigen Rollbockverkehr meist nur noch aus der Literatur. Aber selbst darin steht der Einsatz mit den Rollböcken aus Görlitzer und Wismarer Produktion auf der Harzquerbahn meist im Schatten der Beschreibungen von Lokomotiven, Wagen und Verkehrsleistungen.

Das ist Grund genug, den früheren „Huckepack“-Verkehr im Harz mit seinen Besonderheiten mit einem ausführlichen Beitrag in Erinnerung zu bringen.

Die Anfänge des Gütertransports mit Rollböcken auf der Nordhausen-Wernigeröder Eisenbahn (NWE) reichen bis in die Eröffnungsjahre der Schmalspurbahn 1896/99 zurück. Die Tabelle auf der nächsten Doppelseite informiert über alle bekannten Rollbockbeschaffungen für die NWE, aus denen auch Rückschlüsse zum Umfang dieser Transportart zu ziehen sind. Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn (GHE) beschaffte ihrerseits keine Rollböcke.

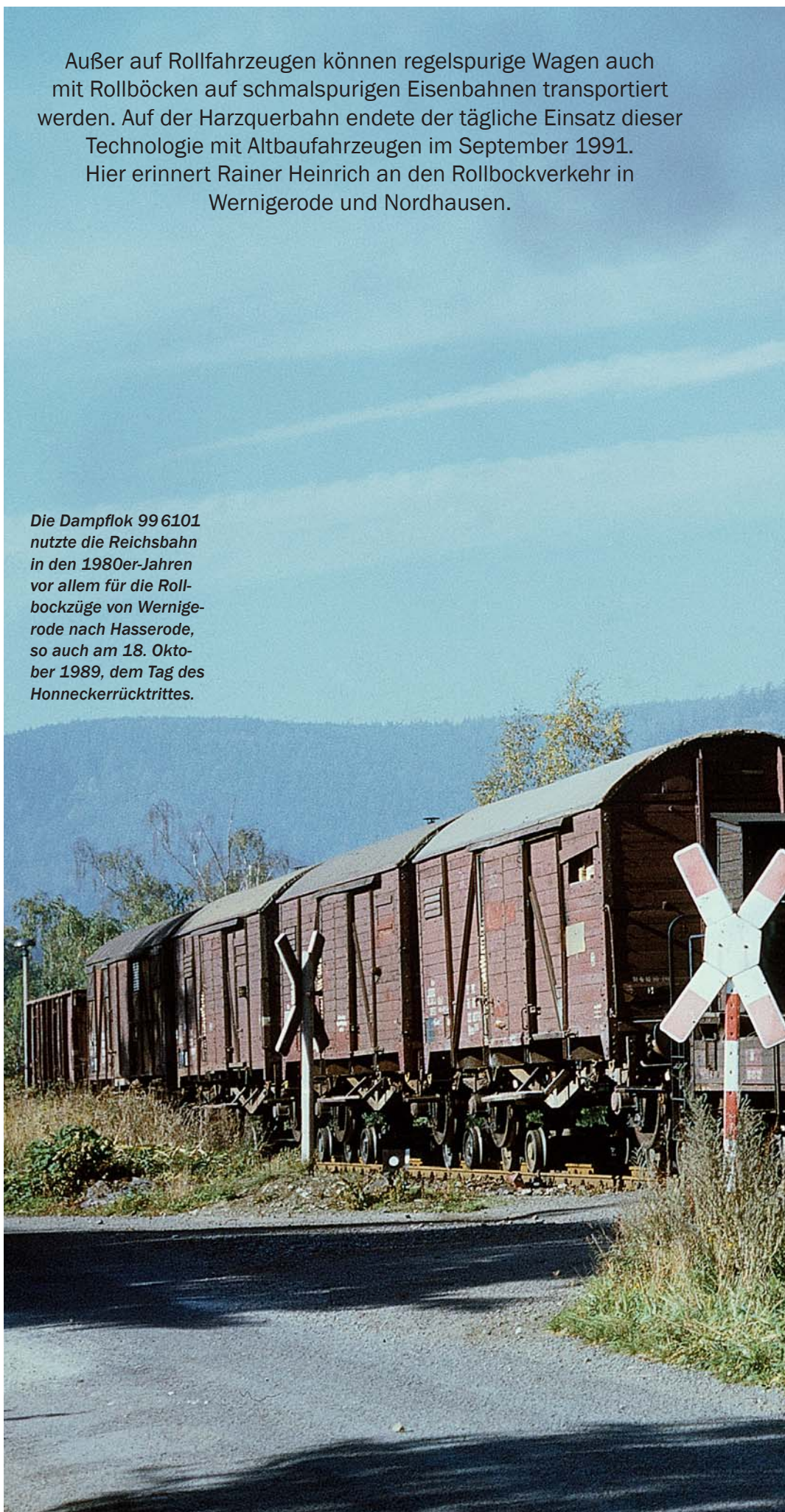
In seiner größten Ausdehnung war der Rollbockverkehr zwischen den Bahnhöfen Nordhausen Nord und Eisfelder Talmühle sowie zwischen Wernigerode und Steinerne Renne möglich. Dort waren neben den öffentlichen Güterladestellen auch private Anschlussgleise zu bedienen. Auf den steigungsreicheren Abschnitten der Harzquerbahn war der Rollbockbetrieb aus Sicherheitsgründen, insbesondere wegen der fehlenden Bremsausrüstung an den Rollböcken, nicht erlaubt. Erst mit der schrittweisen Einführung des Rollwagenverkehrs zwischen Nordhausen und Wer-

Außer auf Rollfahrzeugen können regelspurige Wagen auch mit Rollböcken auf schmalspurigen Eisenbahnen transportiert werden. Auf der Harzquerbahn endete der tägliche Einsatz dieser Technologie mit Altbaufahrzeugen im September 1991. Hier erinnert Rainer Heinrich an den Rollbockverkehr in Wernigerode und Nordhausen.

Die Dampflokomotive 99 6101 nutzte die Reichsbahn in den 1980er-Jahren vor allem für die Rollbockzüge von Wernigerode nach Hasserode, so auch am 18. Oktober 1989, dem Tag des Honneckerücktrittes.



Das Netz der Harzquerbahn war 1973 noch nicht wieder mit der Selketalbahn verbunden – und der Brocken ohne Reiseverkehr.

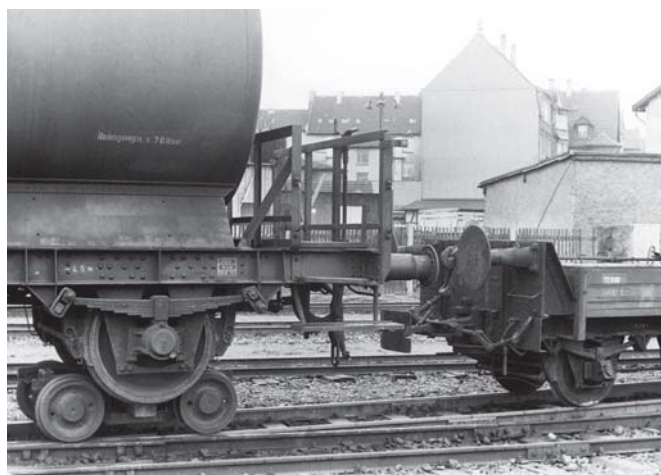


Aufgebockt durch den Harz





Nach Stilllegung der Verbindungskurve vom Umladebahnhof Wernigerode nach Westerntor im September 1975 mussten alle Rollbockzüge über Wernigerode Hbf verkehren, wo die Zuglok das Zugende wechselte. Am 23. November 1975 steht bei -15 Grad ein Rollbockzug mit der 99 6101 im Bf Wernigerode Hbf abfahrbereit nach Hasserode, rechts der planmäßige Reisezug nach Nordhausen.



Zwischen den Lokomotiven und aufgebockten Regelspurwagen kamen im Harz spezielle Zwischenwagen zum Einsatz. Während die Schmalspurloks die Balancierkupplung verwendeten, waren die aufgebockten Normalspurgüterwagen mit den Zwischenwagen über die normalen Schraubenkupplungen verbunden; hier ein Foto aus Nordhausen.

nigerode ab dem 1. Mai 1962 war der durchgehende Transport von Normalspurgüterwagen auf der ganzen Harzquerbahn möglich. Spätestens danach dürfte der Rollbockbetrieb rückläufig gewesen sein und blieb nur noch auf wenige Anschlussgleise im Bahnhof Nordhausen Nord und im Stadtgebiet von Wernigerode beschränkt.

Gleisanschlüsse in Wernigerode

Kilometriert ist die Harzquerbahn von Nordhausen Nord nach Wernigerode, den Hauptbahnhof erreichen die Züge nach 60,5 Kilometern Fahrt. Das einst zwischen dem Haltepunkt Wernigerode Kirchstraße und Wernigerode-Hasserode am Streckenkilometer 58,5 abzweigende Anschlussgleis der Papierfabrik Gebr. Marschhausen war bereits in den 1930er-Jahren stillgelegt worden und wurde 1965 abgebaut.

Anders verhielt es sich mit dem am Kilometer 57,6 abzweigenden Anschlussgleis der ehemaligen Königlichen Papiermühle. Sie firmierte zu DDR-Zeiten zunächst als Werk III Wernigerode des VEB Vereinigte Papierfabriken Ostharz, nach der Kombinatbildung dann als Heidenauer Papierfabrik, Zweigniederlassung Wernigerode. Dieses Anschlussgleis befand sich ebenfalls zwischen dem Haltepunkt Wernigerode Kirchstraße und dem Bahnhof Hasserode – allerdings nicht

Die Rollböcke der Harzquerbahn

Lieferzeit	Anzahl	Hersteller	Betriebsnummern
1897/1899	32	Weimar	501 bis 532 ¹⁾
1909	16	Görlitz	533 bis 543 ¹⁾
1916	24	Görlitz	
1922	12 ²⁾		
1924	22		701 bis 722
1928	8		723 bis 730
1949	72 ³⁾		99-01-01 bis 99-01-72

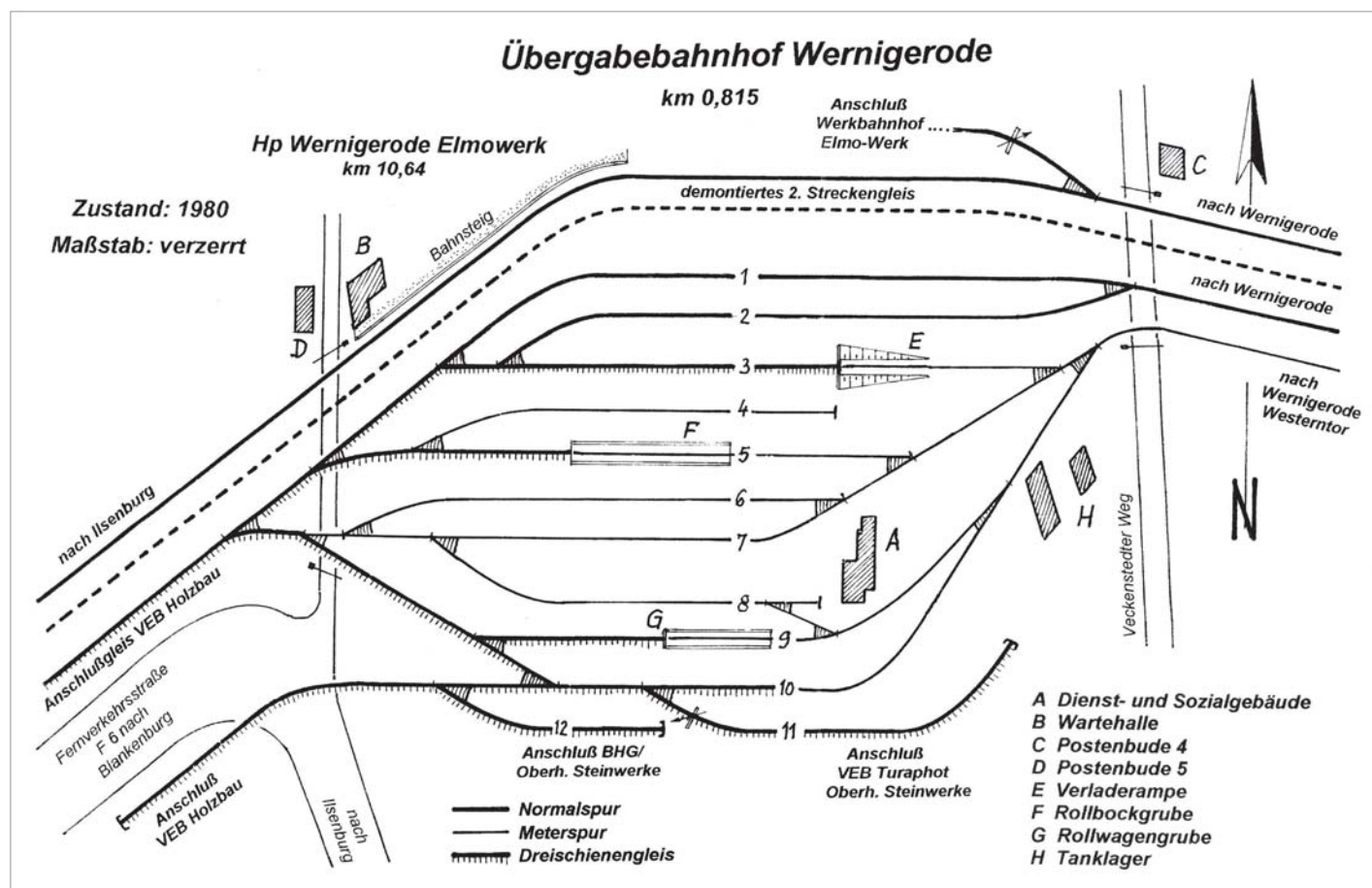
¹⁾ 1914 davon 24 Stück an Heeresfeldbahn

²⁾ Eigentum der Anschließer

³⁾ von der DR übernommener Restbestand, davon acht Stück ehemals Eigentum der Anschließer, bis 1965 Ausmusterung von 25 Rollböcken



Blick auf den Umladebahnhof Wernigerode am 25. Juni 1972: Rechts steht die 1914 für die Heeresfeldbahnen gebaute Heißdampflokomotive 99 6101 mit einem kurzen Rollbockzug abfahrbereit nach Hasserode. Links im Bild ist die zehn Jahre zuvor – 1962 – gebaute Anlage zum Beladen der Rollwagen zu sehen. Der parallele Rollwagen- und Rollbockbetrieb gehört zu den Besonderheiten der Harzer Schmalspurbahnen.



Der Übergabebahnhof Wernigerode befand sich an der Regelspurstrecke von Wernigerode in Richtung Ilsenburg. Er umfasste allein zehn Schmalspurgleise sowie neben einer Rollbockgrube (Gleis 5) ab 1962 auch eine Rollwagengrube (Gleis 9).



Lrv 14402 (30,2)		Wernigerode — Wernigerode Westerntor		61	
Üb 74789 (76,1)		Wernigerode Westerntor — Wernigerode Hasserode			
Hg 15 km/h		Rollbockbeförderung		Mbr 17	
Lok 99		Last: s Anhang			
				74789*	
				14402	
1	2	3	4	5	6
60,5	15	Wernigerode			
59,6	25	Wernigerode Westerntor ..		920	957
58,0		Wernigerode Kirchstr Hp u		1000	1002
56,2		Wernigerode Hasserode		1030	—
				Mbr 17	
Üb 74791 (30,2)		Wernigerode Westerntor — Wernigerode Hasserode			
Üb 74793 B (76,1)		Rollbockbeförderung		Mbr 17	
Hg 15 km/h		Last: s Anhang			
Lok 99					
				74791	
60,5	15	Wernigerode		1559	
59,6	25	Wernigerode Westerntor ..		1604	1614
58,0		Wernigerode Kirchstr Hp u		—	—
56,2		Wernigerode Hasserode		1644	—
				Mbr 17	
Lrv 14403 (30,2)		Wernigerode Westerntor — Wernigerode			
Üb 74788 (76,1)		Wernigerode Hasserode — Wernigerode Westerntor			
Hg 15 km/h		Rollbockbeförderung		Mbr 17	
Lok 99		Last: s Anhang			
				74788	
				14403	
56,2	25	Wernigerode Hasserode		—	1059
58,0		Wernigerode Kirchstr Hp u		—	—
59,6	15	Wernigerode Westerntor ..		1129	1134
60,5		Wernigerode		1139	820
				Mbr 17	

In ihren Buchfahrplänen für den Dienstgebrauch hielt die Deutsche Reichsbahn auch exakt die Fahrzeiten aller Rollbockzüge und Übergabefahrten fest.

Links: Otto O. Kurbjuweit zeichnete für seine ebenfalls innerhalb der Verlagsgruppe Bahn (VGB) erschienene Veröffentlichung „Harzer Schmalspur-Spezialitäten“, Band II, die Anschlüsse im Stadtgebiet von Wernigerode liebevoll in einen Ausschnitt des Stadtplans ein.

wie das zur Papierfabrik in Fahrtrichtung Nordhausen links, sondern rechts. Die Inbetriebnahme des Anschlussgleises erfolgte am 5. Juni 1909. Das 600 Meter lange Zuführungsgleis führte in einem 180-Grad-Bogen um die Christus-Kirche, überquerte in Höhe der Lutherstraße die Friedrichstraße (in der DDR Leninstraße) und danach den Bachlauf der Holtemme. Im Fabrihof der Papierfabrik lagen anfangs zwei Weichen, später noch eine. Auf den Stumpfgleisen wurden Wagen bei Bedarf mit Seilzug/Umlenkrollen bewegt, unter anderem zum Heizhaus und zum Lagergebäude.

Weiteres Gleis zum „Sauerkrautplattenwerk“

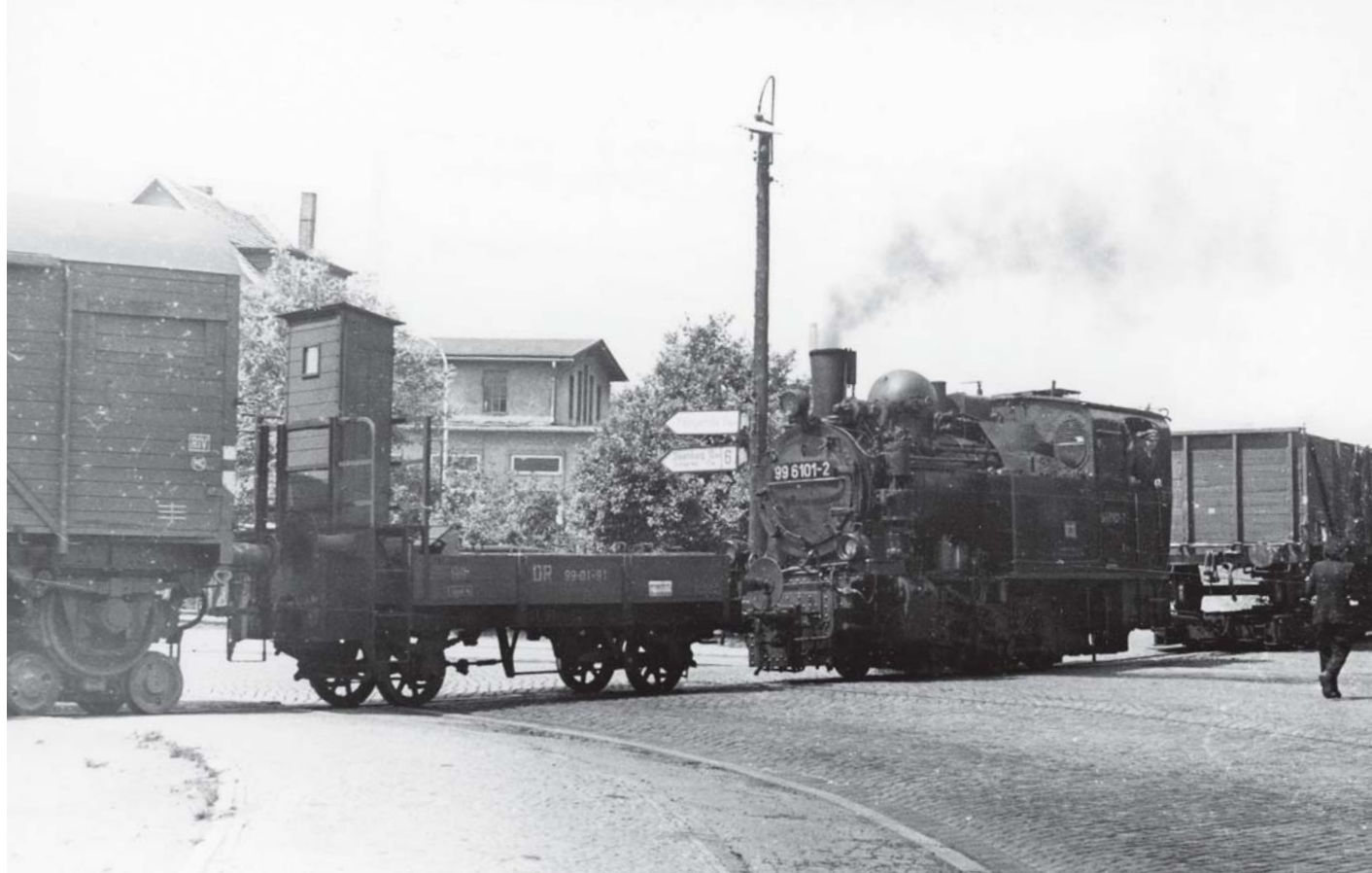
Die Anschlussbahn konnte nur auf der Fahrt von Hasserode nach Westerntor bedient werden und war bis 1990 in Betrieb. Die Eisenbahn führte regelspurige G-Wagen mit Altpapier und Lumpen sowie Toilettenpapier zu, im Jahr 1993 wurden die Gleise, 2002 die Papierfabrik abgerissen.

Hinter der Anschlussweiche befand sich im spitzen Winkel zwischen dem Streckengleis und dem Anschlussgleis Papierfabrik ein Gebäudekomplex (Firma Dettmar), der ebenfalls eine Zeit lang über ein kurzes Anschlussgleis verfügte. Es zweigte nach etwa 380 Me-

tern von der Anschlussbahn zur Papierfabrik ab und musste von dort bedient werden. Der 70 Meter lange Anschluss fasste lediglich zwei regelspurige Zweiachser. Die Firma Dettmar produzierte anfangs Presslinge aus Braunkohle für den Hausbrand, später stellte sie auf Dämmplatten um. Dabei handelte es sich um sogenannte „Sauerkrautplatten“, ein DDR-typisches Baumaterial aus zementgebundenen Holzfasern. Während der Dämmplattenproduktion erhielt das Werk Zement in regelspurigen Behälterwagen. Die Fertigprodukte fuhren in ebenfalls aufgebockten Regelpurgüterwagen ab – teils in offenen, teils in gedeckten. Im Jahr 1957 endete die Bedienung des Anschlussgleises, im Folgejahr wurde es zurückgebaut.

Die vier Anschlussgleise vom Bahnhof Wernigerode-Hasserode

Vom Bahnhof Wernigerode-Hasserode waren eine Zeit lang vier Fabriken zu erreichen. Das Anschlussgleis zur 1916 gegründeten Schokoladenfabrik zweigte am Kilometer 56,2 ab. Als es 1917 verlegt worden war, hieß der Anschließer noch Schokoladenwerke Ferdinand Karnatzki AG. Im Jahr 1928 erwarb die Karstadt AG die Fabrik und gründete die Burgmühlen Schokoladen GmbH, ab 1935 Argenta Schokoladenwerke AG Wernigerode. Nach



Diese Aufnahme zeigt die Dampflokomotive 99 6101 am 20. Juni 1972 in der Verbindungskurve vom Umladebahnhof zum Bf Westerntor beim Überqueren der Waldhofstraße. Die Besonderheit dieser Rangierfahrt besteht darin, dass die aufgebockten Regelspurgüterwagen geschoben werden und im Schlepp der 99 6101 noch ein weiterer beladener Rollwagen mitgeführt wird.

dem Zweiten Weltkrieg entstand aus dem 1946 enteigneten Betrieb 1951 der VEB Argenta Süßwarenfabrik Wernigerode, die Einheimischen nannten das Werk bis zu seiner Schließung aber stets nur „Argenta“. Nach der politischen Wende übernahm es 1991 die Stuttgarter Friedel Süßwarenfabrik GmbH, welche im Jahr 2002 die Insolvenz anmeldete. Die im selben Jahr gegründete Wergona Schokoladen GmbH ließ noch zwei Jahre am alten Standort produzieren, dann schlossen sich 2004 die Werkstore am Bahnhof Hasselrode für immer. Seitdem produziert Wergona in einem Neubau auf der grünen Wiese.

Letzte Fahrten im Dezember 1991

Die Anschlussbahn führte unmittelbar vom heutigen Bahnsteiggleis bzw. Kreuzungsgleis 2 des Bahnhofes Hasselrode in Fahrtrichtung Wernigerode Hbf etwa 300 Meter bis in das großzügige Werkgelände und kreuzte zuvor noch die Amtsgasse. Das Zuführungsgleis zur Schokoladenfabrik wurde zweimal umtrassiert – das erste Mal 1922, das zweite Mal 1935 in die bis zuletzt genutzte Lage. Die Schmalspurbahn führte der Schokoladenfabrik regelspurige Kesselwagen mit Lebensmittelsirup und Fetten, gedeckte Güterwagen sowie Eiskühlwagen zu. Die letzte Bedienung des Anschlusses fand im Dezember 1991 statt, damit endete zugleich der reguläre Rollbockbetrieb in Wernigerode. Allerdings erfolgte anschließend aufgrund des Wende-Chaos keine Kündigung des Anschlusses, so dass die Gleisanlagen später nochmals für Foto-

zwecke befahren worden sind. So gab es vor dem Fristablauf von 99 6101 im März 1992 nochmals eine Rollbockfahrt. Danach lag der Anschluss allerdings brach, die Gleise blieben jedoch noch bis Anfang des neuen Jahrtausends liegen.

Mehrmals täglich ins Sägewerk Hasselrode

Die drei anderen Gleisanschlüsse zweigten vom Ladegleis ab. Das längste Werksgleis führte etwa 300 Meter zu den Vereinigten Harzer Sägewerken (1864 bis 1952 Kistenfabrik Niewerth, seit 1991 wieder in Familieneigentum). Im Werksgelände gabelte sich das Gleis: Das linke Ladegleis – im Sprachgebrauch der Eisenbahner als „Wasser“ bezeichnet – verfügte über einen Portalkran, das als „Mühle“ bezeichnete rechte Gleis

Wer die Schmalspurbahnen im Harz besuchte, der fuhr, wenn zeitlich möglich, natürlich auch mit einem Personenzug mit. Immerhin berechnete die Reichsbahn für die 61 Kilometer lange Strecke von Wernigerode bis Nordhausen viele Jahrzehnte lang lediglich fünf Mark der DDR!



Rollbockverkehr in Deutschland

Außer im Harz kann Rollbockverkehr heute noch zwischen Bruchhausen-Vilsen und Asendorf auf Meterspur erlebt werden. Dort präsentiert ihn der Deutsche Eisenbahnverein e.V. an ausgewählten Wochenenden im Jahr.

Zugelassen ist der Rollbockverkehr ebenfalls noch beim meterspurigen „Albbähnle“ in Baden-Württemberg, allerdings sind dort die Einsatzfristen der Rollböcke seit etwa 1990 abgelaufen.

Ähnlich verhält es sich auf 750 mm Spurweite bei der Öchsle-Schmalspurbahn in der Nähe von Biberach: Nach dem Abklemmen der Rollbockgrube in Warthausen 1988 ist dort aktuell zwar kein Rollbockverkehr möglich, er dürfte aber juristisch jederzeit wieder aufgenommen werden. Von den sächsischen 750-mm-Bahnen sind alle Rollböcke verschrottet. Dafür gibt es noch württembergische 750-mm-Rollböcke als Exponate im Jagsttal sowie in Lindenberg (Prignitz). Meterspurige Rollböcke können in Radebeul Ost und Oberheinsdorf besichtigt werden. Am letzteren Ort ist sogar eine Rollbockgrube nachgebaut worden. AM

FOTO: DETLEF SCHIKORR



An der Ladestraße im Wernigeroder Ortsteil Hasseroode entstand am 12. Mai 1984 diese Aufnahme. An diesem Tag war eine Babelsberger Neubaudampflokomotive – 99 7245 – für die sonst übliche „Rollbocklok“ 99 6101 eingesprungen. Für die Rangierfahrten in beide Richtungen führt der Zug an beiden Enden jeweils einen Zwischenwagen mit.



FOTO: DIETMAR FRANZ

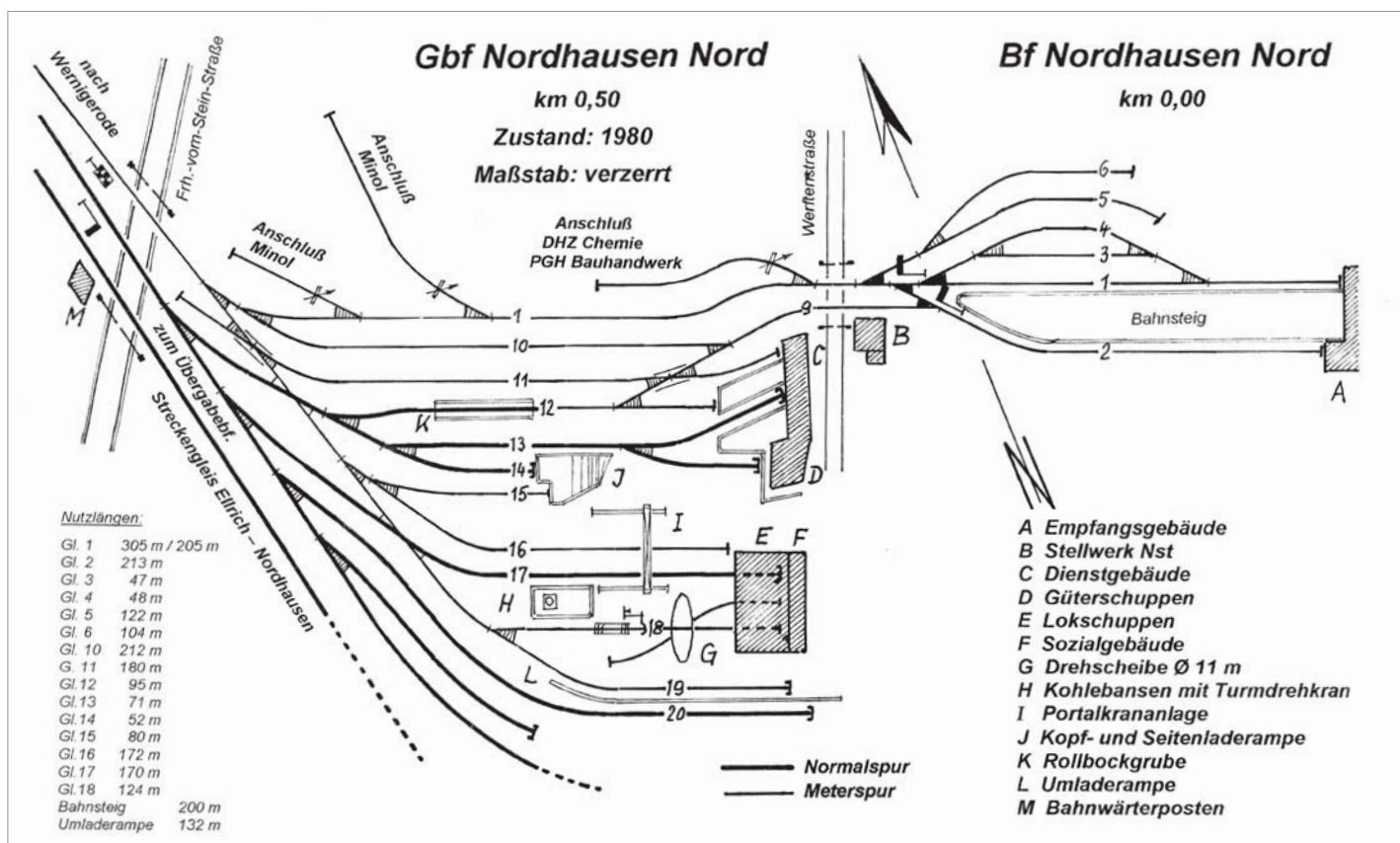
Selten sind Aufnahmen der Lok 99 6102 im Einsatz vor Rollbockzügen in Wernigerode. Dietmar Franz hatte das Glück, diese Maschine am 4. August 1973 im Bahnhof Wernigerode Westerntor im Rollbockdienst zu sehen. Bemerkenswert sind auch die Zementsilowagen.



An der Rollbockgrube in Nordhausen – hier am 31. März 1979 – wird das Schmalspurgleis allmählich in die Grube abgesenkt, so dass beim Herausziehen (Beladevorgang) die Normalspurwagen mit ihrem Radsatz erst nach und nach auf den Rollbock aufsetzen.



Eine ganz andere Bauform als in Nordhausen hatte die Rollbockgrube in Wernigerode Umladebahnhof, Foto vom 22. Juni 1972. Über eine „Rampe“ am Ende der Rollbockgrube setzten die Radsätze der Normalspurgüterwagen plötzlich auf den Rollbock auf.



ZEICHNUNG: WILFRIED RETTIG

Die beiden Anschlüsse zum VEB Minol sind auf diesem Plan oben links vom Bahnübergang eingezeichnet. Auch auf diesem aus Platzgründen im Maßstab verzerrten Gleisplan wird deutlich, dass der Weg vom Regelspurteil des Bahnhofes zu den Anschlüssen überschaubar war.

endete am Gebäude einer ehemaligen Holzschleiferei. Das Sägewerk fertigte Euro-Flachpaletten und hatte ein umfangreiches Transportgutaufkommen bei der Anlieferung von Rohholz und Brettern in offenen Güterwagen und in der Abfuhr von Paletten. Dazu bediente die Schmalspurbahn das Werk täglich mehrere Male. Für die Rangierarbeiten und die Bereitstellung von Güterwagen nutzten die Züge am Bahnhof Hasserode noch ein Stück altes Streckengleis in Richtung Steinerne Renne. Sämtliche Güterwagen wurden nach Umfahrung im Bahnhof Hasserode in die Anschlussbahn geschoben. Die letzte Bedienung des Sägewerkes fand im Mai 1991 statt, im fol-

genden Jahr – 1992 – wurde die Anschlussbahn stillgelegt.

Zum Kohlehandel Adolf Krieger (zuletzt VEB Kohlehandel Magdeburg) führte das dritte Anschlussgleis, das sich auf der Rückseite des Hasseroder Stationsgebäudes befand. Es zweigte vom Zuführungsgleis Sägewerk ab und bot Aufstellmöglichkeit für zwei Güterwagen. Nach Aufgabe des Kohlehandels im Jahr 1964 wurde das kurze Anschlussgleis zurückgebaut.

Das vierte Anschlussgleis zweigte bis Mitte 1965 vor dem Stationsgebäude vom Lade- gleis in Richtung Wernigerode nach Osten ab, überquerte die Burgmühlenstraße in einem

engen S-Bogen und endete nach 190 Metern beim VEB Oberharz Steinwerke, der ehemaligen Firma Hermann Wegener.

Die Zugloks des Rollbockverkehrs

Für den Rollbockverkehr im Stadtgebiet von Wernigerode nutzte die Deutsche Reichsbahn häufig die Heißdampflok 99 6101. Ihre Schwesterlok 99 6102 sprang nur bei Bedarf ein, weil sie als Reservelok für die Selketalbahn diente. Neben 99 6101 übernahm aber auch oft die Diesellok 199 301 den Rollbockverkehr. Das stellte nicht nur einen Kontrast

Technik und Fahrzeuge des Rollbockverkehrs

Aufgebockte Regelspurwagen wurden in Harz untereinander mit ihren Schraubenkupplungen verbunden. Die Verbindung zwischen der Schmalspurlokomotive und der Rollbockeinheit sicherte in den Anfangsjahren der Harzquerbahn ein Kuppelbaum. Ab 1922 kamen dafür dann spezielle Zwischenwagen mit einseitigem Pufferträger zum Einsatz, die mit einer Handbremse zugleich als Bremswagen dienten – und dafür mit Rangierpersonal besetzt waren. Um den Zug von beiden Seiten rangieren zu können, lief ein weiterer Zwischenwagen am Zugende. Das Bremsgewicht von 13 Tonnen erreichte die Schmalspurbahn in den Zwischenwagen durch Zementblöcke.

Ursprünglich verfügte die Harzquerbahn über sechs zweiachsige Zwischenwagen für Rollbockzüge der Gattung Ord (offener Rangierdienstwagen), die ab 1966 die Betriebsnummern 99-01-89 bis 99-01-94 trugen. Bis auf 99-01-90 und 99-01-94 verfügten sie jeweils über ein Bremserhaus. Der Ord 99-01-93 war planmäßig in Nordhausen stationiert, die übrigen Wagen in Wernigerode. Nach einem Rangierunfall schied der Wagen 99-01-94 im Jahr 1978 aus dem Bestand aus.

Die vorgesehene Nummernreihe für Rollböcke von 1949, die insgesamt 72 Fahrzeuge vorsah, war seit Mitte der 60er-Jahre stark dezimiert. In den 1970er-/1980er-Jahren erfasste der Autor noch 39 Rollböcke. Der Einsatzbahnhof Nordhausen verfügte planmäßig über 18 Rollböcke (neun Paare) und der Einsatzbahnhof Wernigerode über 14 Rollböcke (sieben Paare).

Insgesamt 14 von der DR zuletzt noch eingesetzte Rollböcke trugen das Fabrik-schild „Aktiengesellschaft für Eisenbahnmaterialien zu Görlitz“, Baujahr 1916. Merkmal der Görlitzer Rollböcke war die Trichterkupplung an der Stirnseite des Querrahmens, wo die einzelnen Fahrzeuge mittels Kuppelleisen untereinander verbunden und somit im Verband rangiert werden konnten. Die übrigen Rollböcke – hergestellt von der Wagonfabrik Wismar – verfügten über einen geschlossenen Rahmen an den Stirnseiten. Ihre Hauptabmessungen entsprachen weitgehend denen der Görlitzer Rollböcke.

Technische Daten Görlitzer Rollböcke:

Eigengewicht:	1675 kg
Ladegewicht:	15 000 kg
Tragfähigkeit:	16 000 kg
Länge:	1650 mm
Achsstand:	1100 mm



Die ölgefeuerte Lok 99 0245 am 31. März 1979 bei der Abholung von leeren Kesselwagen aus dem Anschluss MINOL-Tanklager 2. Rechts im Bild die Entladestelle des Anschlusses MINOL-Tanklager 1 am Bahnhof Nordhausen Nord.



zu den bulligen Neubaudampfloks der übrigen Harzbahnzüge dar, sondern gehörte auch viele Jahrzehnte zum alltäglichen Erscheinungsbild des Eisenbahnverkehrs der Harzstadt.

Vom Umladebahnhof Wernigerode fuhren in den 1970er- und 1980er-Jahren – in nur wenig veränderter Fahrplanlage – täglich zwei Rollbockzüge als Übergabe von Wernigerode Westerntor zum 4,3 Kilometer entfernten Vorortbahnhof Wernigerode-Hasserode. Bei Bedarf fuhren zusätzlich auch nachts Züge – siehe den Ausschnitt aus dem Buchfahrplan. Für die Rollbockdampfloks 99 6101/99 6102 betrug die Höchstlast laut Zugbelas-

tungstafel nach Hasserode 150 Tonnen und in der Gegenrichtung 250 Tonnen.

Ursprünglich fuhren die Rollbockzüge über einen Verbindungsbogen an der Ecke Waldhofstraße direkt vom Umladebahnhof zum Bahnhof Wernigerode Westerntor.

Umleitung über Hauptbahnhof für Straßenverkehr

An der manuell gesicherten Kreuzung Waldhofstraße kam es durch den zunehmenden Straßenverkehr immer häufiger zu Staus, so dass ab 14. September 1975 sämtliche Rollbockzüge und auch Rollwagen über Wer-

nigerode Hbf verkehrten. Dadurch musste zwar jeder Zug in Wernigerode Hbf „Kopf“ machen, konnte aber zur Weiterfahrt den durch Blinklicht gesicherten Straßenübergang an der Ochsensteichstraße nahe des Stellwerkes Wernigerode West benutzen.

Die Rollbockanlage befand sich im ehemaligen Umladebahnhof Wernigerode – etwa 500 Meter vom Hauptbahnhof entfernt und unmittelbar gegenüber dem Haltepunkt Wernigerode Elmowerk in Richtung Ilsenburg gelegen. Die Rollbockanlage war 75 Meter lang. Am Ende der Rollbockgrube machte das etwas höher verlegte Normalspurgleis einen starken Knick auf das Niveau der Schmal-





Die Rollbockanlage in Nordhausen (hier im März 1979) befand sich mitten in der Bahnhofsanlage (unter den Kesselwagen) links neben der regelspurigen Diesellok. Der Wasserturm im Hintergrund befindet sich im Bereich des Personenbahnhofes Nordhausen.

spurgleise, so dass erst an dieser Stelle die Achsen der Normalspurgüterwagen auf den Rollböcken aufsetzten. In Nordhausen war das anders gelöst: Dort führte das Schmalspurgleis von Beginn der Rollbockgrube im leichten Gefälle zwischen dem Normalspurgleis in die Grube.

Der Umladebahnhof Wernigerode war in keinem Buchfahrplanheft enthalten, weil die Fahrten vom und zum Bahnhof Westerntor bzw. Wernigerode Hbf als Rangierfahrten galten. Auf dem Umladebahnhof befanden sich auch die Beladeeinrichtungen für die Rollfahrzeuge und die Überladerampe für Schmalspurfahrzeuge auf Regelspurtransportwagen zur Überführung zum Beispiel ins Raw.

Der Rollbockverkehr in Nordhausen

Eine ganz andere Bedeutung hatte der Rollbockverkehr in Nordhausen Nord. Bis zu seiner Einstellung im Jahr 1985 wurde er nur noch innerhalb der Bahnhofsanlage betrieben und diente ausschließlich zum Bereitstellen von zweiachsigen, normalspurigen Kesselwagen für das Minol-Tanklager, das im

Bahnhofsbereich zwei schmalspurige Anschlussgleise besaß. Der am Kilometer 0,39 abzweigende Anschluss zur PGH Bauhandwerk (ehemals Firma Wilhelm Tölle, Baumaterialien) war Ende der 1980er-Jahre eingestellt und im August 1992 abgebaut worden.

Die Rangierarbeiten zum Bedienen der Rollbockanlage und das Bereitstellen in der Anschlussbahn übernahmen in der Regel Babelsberger Neubaudampfloks. Zeitweise war aber auch die Diesellok 199 301 in Nordhausen Nord stationiert. Das Bedienen der hiesigen Rollbockanlage war ebenfalls nicht im Buchfahrplan enthalten, weil auch hier als Rangierdienst deklariert. Die Bedienung des Tanklagers war in der Bahnhofsordnung festgelegt. Dafür waren folgende Zeiten vorgesehen:

Aufbocken: 7.00 bis 7.30 Uhr

Zuführung: 7.40 bis 8.10 Uhr mit Hasselfelder Lok vom P 14411

Abholung: 11.00 bis 11.20 Uhr mit Wernigeroder Personenzuglok vom P 14404

Abbocken: 11.20 bis 11.45 Uhr mit Wernigeroder Personenzuglok vom P 14404

Bei Bedarf erfolgten ab 11.45 Uhr ein weiteres Aufbocken und die Zuführung 13.45 Uhr mit der Lok vom Hasselfelder Güterzug. Das Abholen übernahm dann die Lok des N 67774.

Widersprüchliche Aussagen gibt es zur Verwendung der Rollböcke in den 1970er- und 1980er-Jahren über den Bahnhof Nordhausen Nord hinaus. Bedarfsweise sollen Güterwagen auf Rollböcken zur Holzverladung nach Ilfeld und zur Papierfabrik Niedersachsen bereitgestellt worden sein.

Mit dem Neubau eines Minol-Großtanklagers im Jahr 1985 außerhalb von Nordhausen erfolgte die Stilllegung des Tanklagers am Bahnhof Nordhausen Nord, das sich übrigens inmitten eines Wohngebietes befand. Danach stellte die Reichsbahn den Rollbockbetrieb in Nordhausen ein.

Die neuen Vevey-Rollböcke

Knapp ein Jahrzehnt nach der politischen Wende beschaffte die Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB) im Jahr 1998 in der Schweiz moderne Rollböcke der Bauart Vevey (Baujahre 1985 und 1998) mit Druckluft-

Der Einsatz der Diesellok 199 301 zur Beförderung der Rollbockzüge im Stadtgebiet von Wernigerode gehörte zu den Seltenheiten. Im Juni 1982 rangiert dieser Einzelgänger einen Rollbockzug im Bahnhof Wernigerode-Hasserode. Vor allem für das Rangierpersonal bot die 1967 von LKM in Babelsberg gebaute Diesellok günstige, wettergeschützte Mitfahrgelegenheiten.



In den 1970er-Jahren noch vorhandene Rollböcke der Harzquerbahn

Betriebs- Nummer	Bau- jahr	Bauart	letzte Untersuchung	letzter DR- Einsatzort	Verbleib (* im Herbst 2016 dort vorhanden)
99-01-09	1922	Wismar		Nordhausen	Nordhausen *
99-01-10	1916	Görlitz	26.03.1997	Wernigerode	8/2003 an Altensteigerle verkauft/Nagold *
99-01-11	1913	Görlitz		Nordhausen	Hasselfelde *
99-01-12	1916	Görlitz	08.03.2001	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-13	1916	Görlitz		Nordhausen	Nordhausen *
99-01-17	1916	Görlitz	26.03.1997	Wernigerode	3/2003 nach Radebeul verkauft *
99-01-18	1916	Görlitz		Wernigerode	8/2001 an Altensteigerle verkauft/Nagold *
99-01-19	1916	Görlitz	06.02.1992	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-20	1909	Görlitz		Nordhausen	Benneckenstein *
99-01-21	1916	Görlitz	26.03.1997	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-22	1916	Görlitz		Nordhausen	Hasselfelde *
99-01-23	1916	Görlitz	07.04.1996	Wernigerode	1996 an Gleisbau Röblingen verkauft
99-01-24	1916	Görlitz	06.02.1992	Wernigerode	8/2003 an Altensteigerle verkauft
99-01-26	1913	Görlitz	21.05.2012	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-29	1916	Görlitz	24.03.1999	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-30	1924	Wismar	24.03.1999	Wernigerode	10/2016 als Leihgabe nach Wieda gegeben *
99-01-33	1922	Wismar	08.03.2001	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-34	1922	Wismar	21.05.2012	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-35	1916	Görlitz	26.03.1997	Wernigerode	3/2003 nach Radebeul verkauft *
99-01-39	1922	Wismar		Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-40	1922	Wismar		Nordhausen	Nordhausen *
99-01-41	1924	Wismar		Nordhausen	Nordhausen *
99-01-42	1928	Wismar	16.10.1985	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-43	1909	Görlitz			8/2001 an Altensteigerle verkauft/Nagold *
99-01-44	1924	Wismar		Nordhausen	Nordhausen *
99-01-45	1922	Wismar	21.05.2012	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-46	1928	Wismar	16.10.1985	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-47	1916	Görlitz		Nordhausen	Nordhausen *
99-01-48	1924	Wismar	21.05.2012	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-51	1924	Wismar	07.04.1996	Wernigerode	1996 an Gleisbau Röblingen verkauft
99-01-52	1922	Wismar	21.05.2012	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-56	1916	Görlitz	26.03.1997		Nordhausen *
99-01-57	1924	Wismar		Nordhausen	Hasselfelde *
99-01-58	1928	Wismar	21.05.2012	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *
99-01-63	1922	Wismar	06.02.1992	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-64	1928	Wismar		Nordhausen	1998 an Traditionsverein Rollbockbahn e. V. Heinsdorfergrund verkauft *
99-01-65	1922	Wismar	26.03.1997	Nordhausen	Nordhausen *
99-01-67	1924	Wismar		Nordhausen	Benneckenstein *
99-01-68	1924	Wismar	24.03.1999	Wernigerode	Wernigerode Westerntor *

Am 31. März 1979 war dieser regelspurige Kesselwagenzug bereits in die Rollbockgrube von Nordhausen rangiert. Noch stehen jedoch alle Regelspurwagen auf ihren Radsätzen. Sind die Gabeln der Rollböcke ausgeklappt, dann kann eine Rangierlok den Zug langsam in Richtung Fotograf drücken. Dadurch hebt es Güterwagen für Güterwagen langsam an...



bremse zur Ablösung des Rollwagenverkehrs von Nordhausen in Richtung Hasselfelde und Benneckenstein. Vorgesehen waren die Rollböcke vorrangig zur Abfuhr der Schotterwagen aus dem Steinbruch Unterberg. Aufgrund des rückläufigen Güterverkehrs ist der im Sommer 1998 aufgenommenen, neuen Transporttechnologie aber keine große Zukunft beschert und die Rollböcke sind überwiegend in Nordhausen Nord abgestellt zu

Eine beladene Rollbockgarnitur hat die Rollbockgrube in Nordhausen verlassen und wird über die Bahnsteiganlage im Bf Nordhausen Nord in die nur 100 m weiter befindlichen Anschlussgleise des Minol-Großtanklagers zurückgedrückt. (14.09.1978)



Erst ein 300-mm-Teleobjektiv vermittelt einen umfassenden Überblick über die Technologie des Rollbockbetriebes in Nordhausen. Deutlich erkennbar ist das Anheben der Normalspurgüterwagen beim Verlassen der Rollbockgrube, wenn die regelspurige Rangierlok den Wagenzug in Richtung Schmalspurseite drückt (Aufnahme vom 31. März 1979).

beobachten. Nur bedarfsweise kommen die Rollböcke zum Einsatz. Wie die für sie errichtete neue Rollbockgrube werden sie von der HSB betriebsfähig vorgehalten. Als Zuglok erhielt die Diesellok 199 874 im Jahr 2015 eine Hauptuntersuchung.

An die Zeit des ersten Rollbockverkehrs im Harz erinnert 25 Jahre nach seiner Einstellung bis heute die komplett erhaltene Rollbockanlage in Nordhausen. Sie steht unter

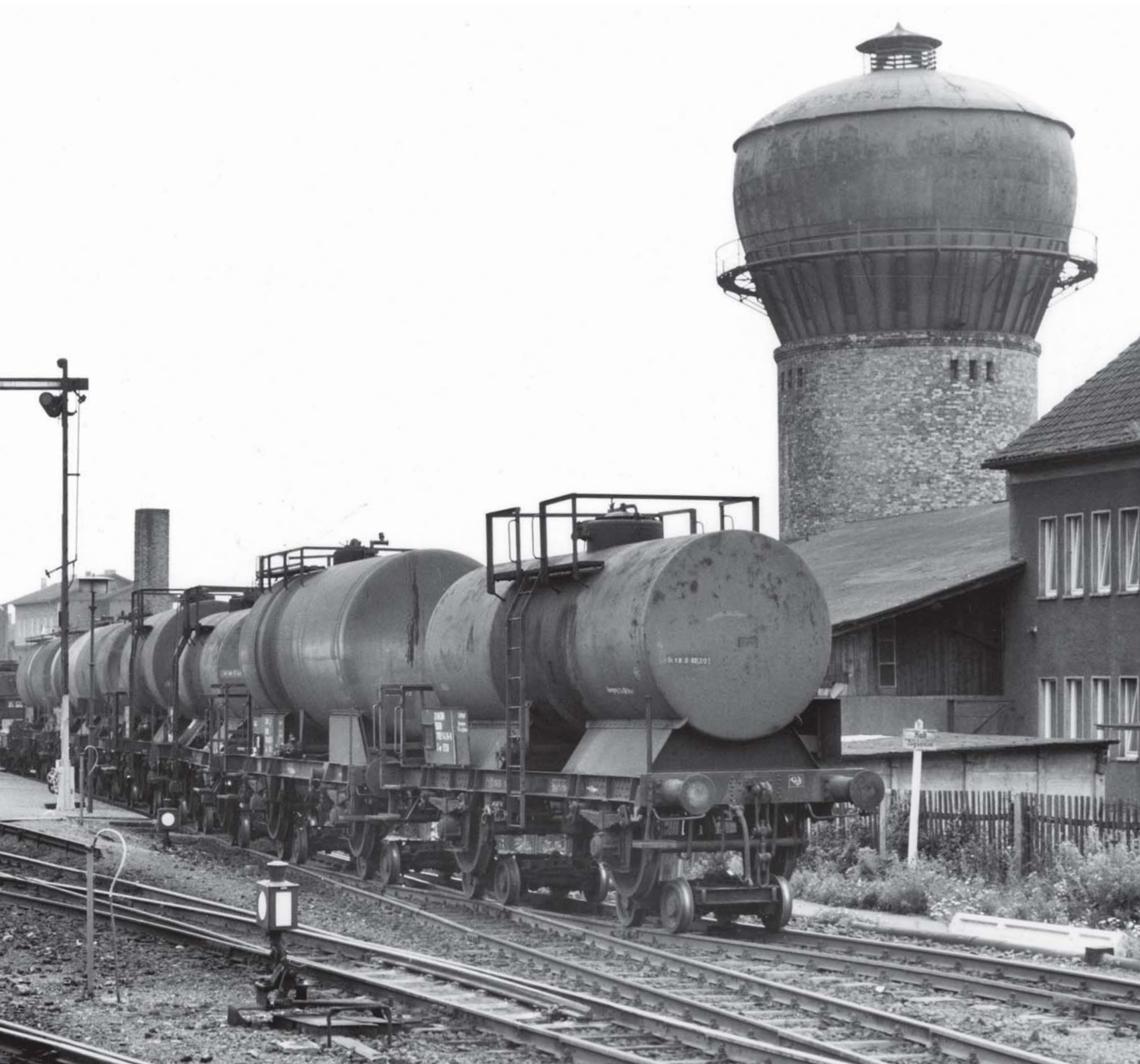
Denkmalschutz, verfügt allerdings über keinen Regelspuranschluss mehr. Die Rollbockanlage in Wernigerode wich im Jahr 2005 dem Neubau der HSB-Fahrzeughalle.

Erinnerungen an den historischen Rollbockverkehr

Sowohl in Nordhausen als auch in Wernigerode sind noch zahlreiche Rollböcke vorhanden.

Einzelne Fahrzeuge wurden inzwischen jedoch als Ausstellungsobjekte nach Hasselfelde, Benneckenstein, Radebeul Ost, Oberheinsdorf bei Reichenbach (Vogtl) und zum „Altensteigerle“ (ex Nagald – Altensteig) verliehen bzw. verkauft.

Im Jahr 2012 feierte die HSB mit drei großen Bahnhoffesten in Nordhausen und Wernigerode das Jubiläum „125 Jahre Harzer Schmalspurbahnen“. Bei der Veranstaltung





Mit den umgespurten Reichsbahn-V100 wurden im Harz zu Reichsbahnzeiten regulär keine Rollbockzüge befördert. Anlässlich des Jubiläums „125 Jahre Harzquerbahn“ bespannte 199 861 am 10. Juni 1992 jedoch einen Fotogüterzug, hier auf der Straßenkreuzung am Westerntor.

vom 6. bis 8. Juni in Wernigerode gab es auch Schaugüterzüge zu bewundern: Ein aus Normalspurwagen auf alten Görlitzer Rollböcken gebildeter Zug pendelte von unterschiedlichen Lokomotiven geführt zwischen Wernigerode Hbf, neuer Wagenhalle und Wernigerode-Hasserode. Für diesen Fotozug hatte das Unternehmen die sechs Rollböcke 99-01-26, 99-01-34, 99-01-45, 99-01-48, 99-01-52

und 99-01-58 betriebsfähig aufgearbeitet. Als Bremswagen kamen die Zwischenwagen Ord 99-09-91 und 99-09-92 zum Einsatz.

Bis zum Ablauf der Fristen kann dieser Zug jederzeit für Fotozwecke gechartert werden. Abhängig von der Nutzung dieses Angebotes kann sich die HSB anschließend eine erneute Aufarbeitung vorstellen. Stationiert ist der Zug in Wernigerode Westerntor.

Den einst von der Nordhausen-Wernigerode Eisenbahn als Nr. 719 geführten Rollbock 99-01-30 gab die HSB Ende Oktober 2016 als Dauerleihgabe in den Landkreis Göttingen. Hier stellte ihn auf halbem Weg zwischen Walkenried und Braunlage die Gemeinde Wieda als Erinnerung an die Südharz-Eisenbahn (SHE) auf, welche einst selbst Güterverkehr mit 28 eigenen Rollböcken abgewickelt hatte,



Noch einmal der Fotogüterzug vom 10. Juni 1992, hier geführt von der Rollbocklok 99 6101 kurz vor der Bahnhofseinfahrt Hasserode.



An mehreren der in Görlitz hergestellten Rollböcke geben bis heute derartige Guss-schilder über die Bauart der Fahrzeuge Auskunft. Die Aufnahme entstand am 6. Juni 2015 in Nordhausen Nord.

die aber nicht erhalten geblieben sind. Deshalb griff man als technisches Denkmal auf das HSB-Fahrzeug zurück. Es steht auf einem kürzlich freigelegten Stück Originalgleis am Ortsausgang in Richtung Braunlage.

Ob es auch anderen Orten, in denen es einst Rollbockverkehr gab, in den nächsten Jahren gelingt, von der HSB einen Rollbock oder ein Rollbockpärchen als Leihgabe zu erhalten, bleibt abzuwarten. Denn obwohl diese Fahrzeuge im Harz betrieblich nicht mehr benötigt werden, stehen auch sie auf der Liste der technischen Denkmale des Landes Sachsen-Anhalt. Das erschwert eine dauerhafte Präsentation zum Beispiel im brandenburgischen Forst oder im sächsischen Meißen. Es wäre aber wünschenswert, wenn beim Landesdenkmalamt ein Umdenken einsetzt, bevor die Korrosion die nicht mehr benötigten Rollböcke in Nordhausen vernichtet hat ... ☐



Die in Nordhausen Nord noch vorhandenen Altbaurollböcke – hier im Juni 2015 – sind seit Anfang der 1990er-Jahre nicht mehr in Nutzung, stehen aber unter Denkmalschutz.



FOTO: DIETMAR FRANZ

Die neue, 1998 gebaute Rollbockanlage der HSB in Nordhausen am Standort der ehemaligen Rollwagenanlage im Mai 1999.

Spreewald-Impressionen: Anno 1968 mit dem einzigartigen Meterspur-Triebwagen VT 133 523 durch das Land der Kanäle und sauren Gurken.

Im „Fliegenden Spreewälder“ von *Straupitz* nach *Goyatz*

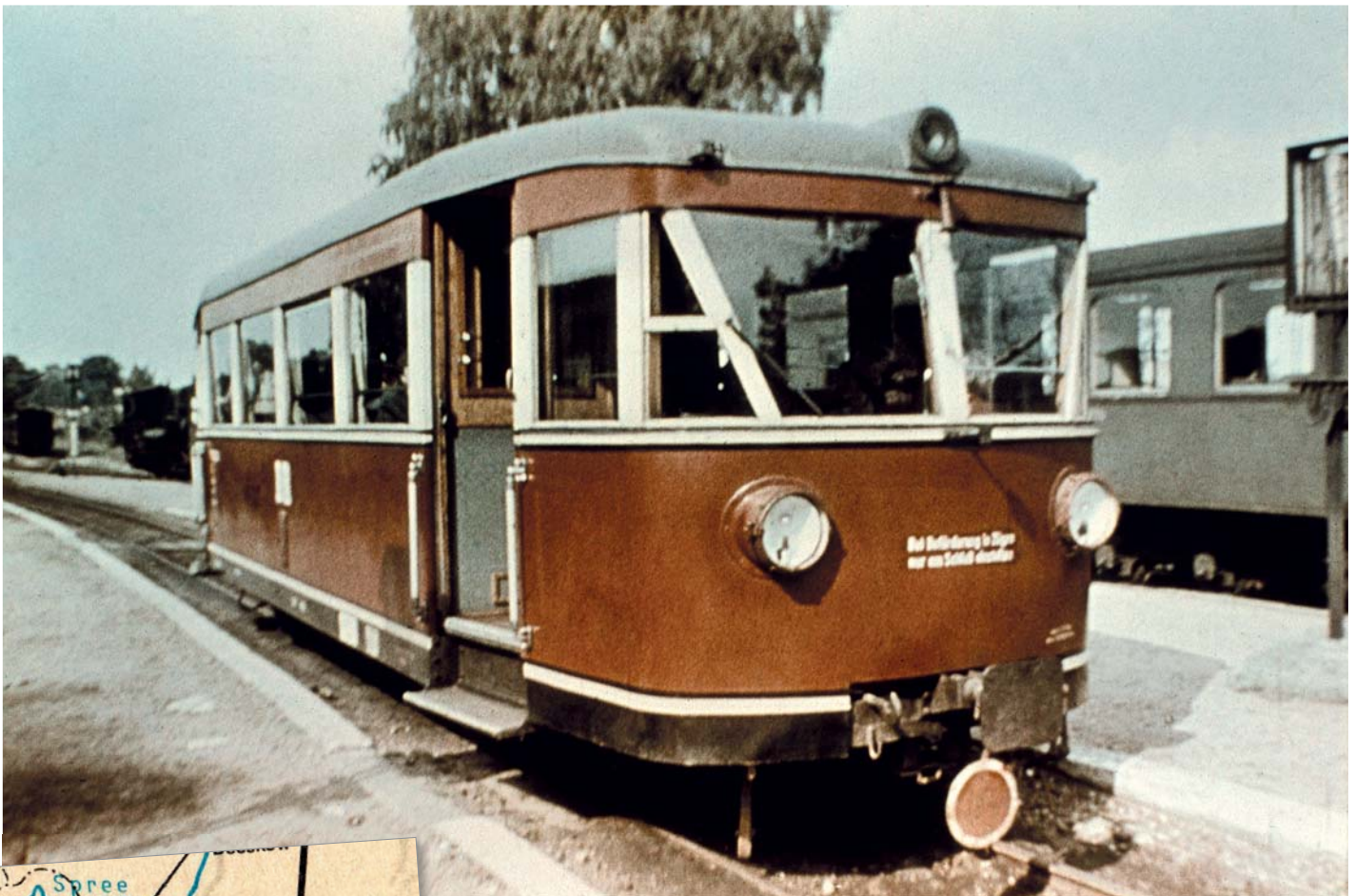


FOTO: KLAUS KIEPER

Anfangs trug er den Schriftzug „Fliegender Spreewälder“ – der Triebwagen VT 133 523. Im Sommer 1966 stand er im Bahnhof Straupitz zur Fahrt nach Goyatz bereit.



Nördlich von Cottbus erstreckt sich der Spreewald. Die Streckenkarte zeigt das 1968 verbliebene Meterspurnetz.

Im Jahr 1968 verfügten mehrere 1000-mm-Schmalspurbahnen der Deutschen Reichsbahn noch über Triebwagen aus der Klein- und Privatbahnzeit. Aber nur auf dem Netz der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen um Barth sowie im Spreewald wurden sie auch im öffentlichen Reiseverkehr eingesetzt. Bei allen diesen Triebwagen handelte es sich um Einzelstücke, die oft nur mit großer Mühe „am Leben“ erhalten wurden. Umso erfreulicher war es, wenn man diese mit etwas Glück noch im Einsatz erlebte.

Auf dem knapp 45 Kilometer langen Reststück der Spreewaldbahn von Cottbus über Straupitz nach Goyatz bestand jedenfalls 1968 noch die Möglichkeit, mit einem Dampf-

zug und mit einem Triebwagen unterwegs zu sein. Für eine Fahrt mit letzterem musste man allerdings erst 31 Kilometer mit dem Dampfzug von Cottbus nach Straupitz fahren. Am einstigen Betriebsmittelpunkt stand dann der Triebwagen nach Goyatz bereit.

Ein Blick in den Fahrplan (ab Sommerfahrplan 1968 mit neuen Kursbuchnummern 223 und 224) verrät, dass der VT 133 523 in den letzten Betriebsjahren vor allem im Schülerverkehr zwischen Straupitz und Goyatz und zwischen Straupitz und Byhleguhre verkehrte. Die Strecke von Straupitz nach Goyatz hatte eine Länge von 13,9 Kilometern und berührte die Dörfer Laasow am Kilometer 3,3, Waldow am Kilometer 5,6 sowie Sieg-

Die Spreewaldbahn

Die Lübben-Cottbuser Kreisbahnen (LCK) nahmen am 29. Mai 1897 den Betrieb auf den Strecken Lübben – Burg, Byhlen – Lieberose sowie Straupitz – Goyatz auf. Ein Jahr später war auch die Verlängerung von Burg nach Cottbus fertiggestellt. Sie wurde am 21. Mai 1898 eröffnet.

Am 18. August 1923 erfolgte die Gründung der Spreewaldbahn AG, in deren Hände die Betriebsführung der Kleinbahnen wechselte. Per 1. April 1949 übernahm die DR die Betriebsführung.

Sie legte am 18. Oktober 1964 zunächst den Abschnitt von Straupitz nach Lieberose still. Es folgte am 27. September 1967 die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Lübben und Straupitz, zum 25. Mai 1968 des Güterverkehrs. Die Stilllegung des Betriebes von Cottbus über Straupitz nach Goyatz erfolgte am 3. Januar 1970.

nadel am Kilometer 9,9. Alle drei Stationen waren als Haltestellen mit Überholgleis und ohne Stationsgebäude ausgeführt. Der Endbahnhof Goyatz verfügte über ein Umfahrgleis und über zwei Ladegleise. Die Fahrzeit des Triebwagens betrug 35 Minuten. Nach einem Aufenthalt von 30 Minuten ging die Fahrt zurück nach Straupitz.

Dreimal täglich bediente der Triebwagen die Strecke, bevor er jeden Abend wieder in seinen Schuppen im Bw Straupitz zurückkehrte. Eine weitere im Fahrplan ausgedruckte Triebwagenverbindung um Mitternacht von Straupitz nach Cottbus und zurück wurde meist als Dampfzug gefahren. Sehr oft verkehrten auch Dampfzüge als Triebwagenerersatz nach Goyatz, wenn der Triebwagen wegen Reparatur ausfiel.

Ersatzteilmangel: Nach 35 Dienstjahren abgestellt

Der 1934 bei der Firma Talbot in Aachen gebaute zweiachsige Triebwagen verkehrte 35 Jahre auf der Spreewaldbahn. Das anfangs mit der Aufschrift „Fliegender Spreewälder“ versehene Fahrzeug bewährte sich besonders in verkehrsschwachen Zeiten und verbesserte so die Wirtschaftlichkeit der Kleinbahn ganz maßgeblich. Nachdem deren Betrieb 1949 die Deutsche Reichsbahn übernommen hatte, ließ sie den Triebwagen im Raw Wittenberge beige/rot lackieren, was ihm sehr gut stand.

Das Ende der Spreewaldbahn am 3. Januar 1970 erlebte der Triebwagen nicht mehr im betriebsfähigen Zustand. Wegen Schäden an einem Achslager und abgefahrenen Radreifen stellte die Reichsbahn den VT 133 523 im Mai 1969 ab. Es fehlte an Ersatzteilen für die Reparatur des äußerlich in einem guten Zu-



Der „Fliegender Spreewälder“ ist im Sommer 1968 im Endbahnhof Goyatz angekommen, das links liegende Umfahrgleis benötigt er ebenso wenig wie die beiden Ladegleise rechts.

stand befindlichen Fahrzeuges. Deshalb musterte es die Reichsbahn am 2. August 1969 aus, trotzdem stand der Triebwagen aber noch viele Jahre in Straupitz abgestellt.

Bei der Planung des Spreewaldmuseums in Lübbenau orientierte sich die Stadtverwaltung 1975 auf den Erhalt eines kurzen Zuges mit der Dampflok 99 5703. Der Triebwagen VT 133 523 wäre eine gute Beigabe gewesen – war aber letztlich 1974 verschrottet worden ...

Während der „Fliegender Spreewälder“ also 1968 vor allem zwischen Straupitz und Goyatz pendelte, kamen zwischen Cottbus und Straupitz die noch im Betriebsbestand befindlichen Dampflok zum Einsatz.

Auch Dampflok noch im Betriebsbestand

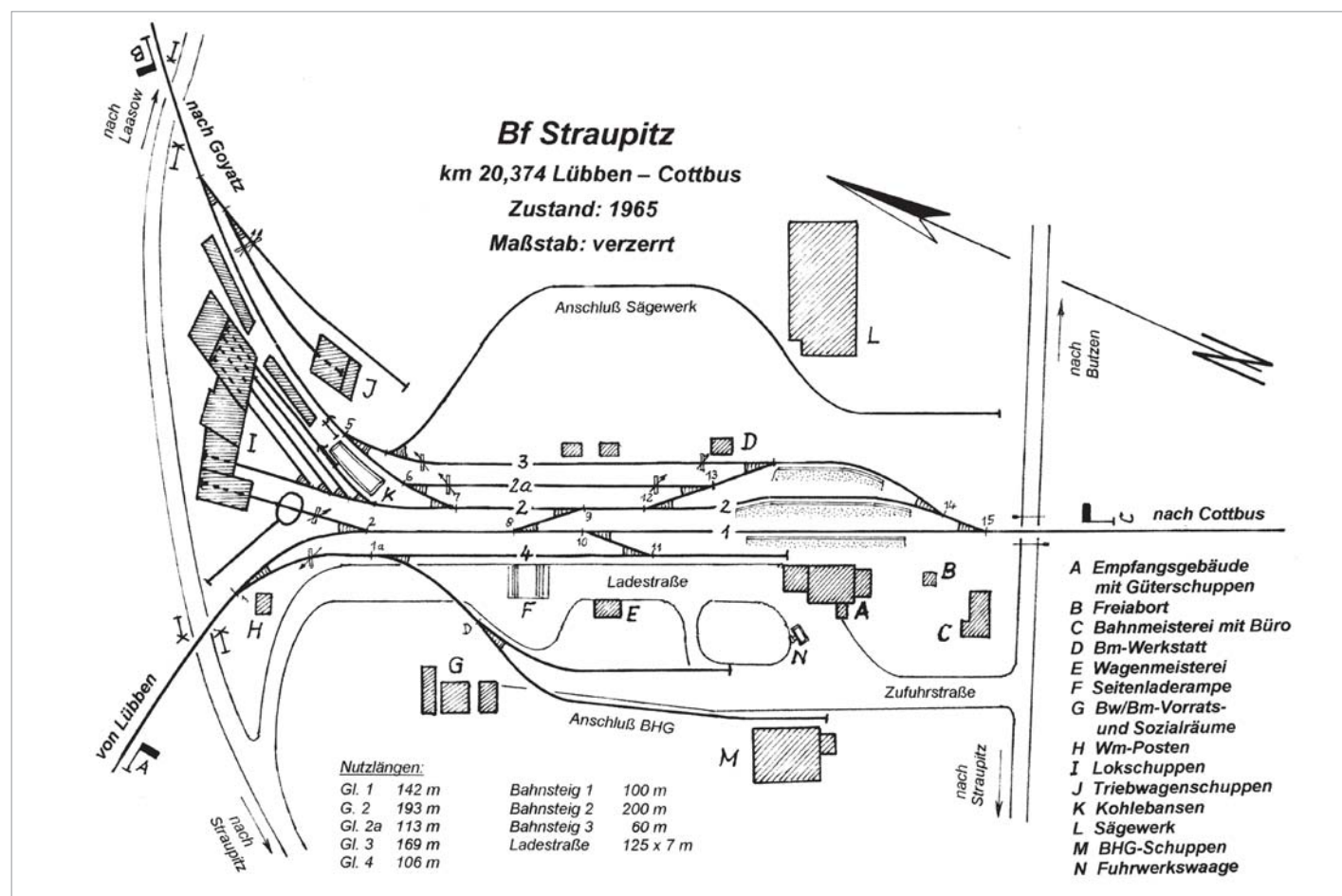
Dabei handelte es sich im Schwerpunkt um die einst von den Lübben-Cottbuser



Goyatz am Schwielochsee war ein beliebter Ausflugsort im Spreewald, den man 1968 noch mit der Eisenbahn erreichen konnte. In den letzten Betriebsjahren war die Fahrt zwischen Straupitz und Goyatz die Haupteinsatzstrecke des Triebwagens VT 133 523.



Zum Straupitzer Personenbahnhof gehörten drei Bahnsteiggleise. Am 14. September 1968 stehen hier rechts die Dampflokomotive 99 5706 mit ihrem Personenzug nach Cottbus und in der Mitte der VT 133 523 für die Fahrt nach Goyatz zur Abfahrt bereit.



Kreisbahnen (LCK) beschafften C-Kuppler, welche die Deutsche Reichsbahn 1949 als 99 5701 bis 99 5707 in ihren Betriebsbestand übernommen hatte. Diese Heißdampflokomotiven waren zwischen 1897 und 1903 von der Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern in Düsseldorf an die LCK geliefert worden. Nachdem die Maschinen nachträglich mit Druckluftbremsen ausgerüstet worden waren, prägte auf der Lokführerseite ein Druckluftbehälter vor dem Wasserkasten das Bild der Lokomotiven.

Eisenbahnfreunden fielen aber auch die eigenwilligen Lokschilder dieser Fahrzeuge auf. Denn nur die von 99 5702 waren in der zentralen Schilderwerkstatt der DR nach den amtlichen Vorgaben entstanden, alle anderen Schilder waren nach Übernahme der Betriebsführung durch die DR vermutlich in der Straupitzer Werkstatt selbst angefertigt worden. Diese Unikate bescherten den Loks 99 5701 sowie 99 5703 bis 99 5707 zusätzlich ein individuelles Äußeres.



Gut besetzt steht VT 133 523 am 14. September 1968 in Straupitz zur Abfahrt nach Goyatz bereit. Um 13 Uhr wird er als P 426 abfahren. Erwähnenswert ist auch der Richtungsanzeiger des Bahnhofes Straupitz. Den Reiseverkehr nach Lübben hatte die DR 1967 eingestellt.

224. 230. 231

224 Straupitz – Goyatz (Schmalspurbahn)									
Tšupc – Gojac (wuska zeleznica)									
Alle Züge 2. Klasse wšš čísl 2. rjadownje									
	434	424	436	km	Zug Nr	Rbd Cottbus	Zug Nr	435	427
...	0 6.53	9.38	14.15	0,0	ab wot	Straupitz	Tšupc 223	11.50	15.48
...	X 7.01	9.45	14.22	3,3	Laasow (u)	Łaz	X 7.35	11.43	X 15.41
...	X 7.10	9.52	14.30	6,6	Waldow (u)	Waldow	X 7.26	11.36	X 15.34
...	on	10.03	X 14.40	9,9	Siegedel (u)	Sykado	X 7.17	11.25	X 15.24
...	...	10.14	14.51	13,8	an prl	Goyatz	Gojac	11.14	15.13

⚠ Zug fällt während der Schulferien aus

⌚ von Byhleguhrs

Gemäß Fahrplan von 1968/69 verkehrte zwischen Straupitz und Goyatz nachmittags der Triebwagen.



Nachdem die 99 5706 am 14. September 1968 aus Cottbus eingetroffen ist, kann der Triebwagen nach Goyatz ausfahren.

Um ein Einzelstück bei der Spreewaldbahn handelte es sich bei der Dampflokomotive 995633. Diese von der Firma Jung gebaute Maschine mit der Achsfolge 1'C war 1917 im fernen Ostpreußen in Dienst gestellt worden. Dort kam sie auf den meterspurigen Pirkaller bzw. nach der Umbenennung von Pirkallen 1938 in Schloßberg auf den Schloßberger Kleinbahnen zum Einsatz. Als der Frontverlauf im Zweiten Weltkrieg sich Deutschland näherte, evakuierte die Wehrmacht mehrere Dampflokomotiven. Während eine von ihnen bis nach Westdeutschland kam, gelangten zwei andere zur Weimar-Rastenberger Eisenbahn nach Thüringen, wo sie nach Kriegsende 1945 doch noch in sowjetische Hände fielen: Im Rahmen der Reparationen kamen



Die durchschnittliche Laufleistung des VT 133 523 lag bei 110 Kilometern. Am Ende eines jeden Einsatztages kehrte der Triebwagen in den Triebwagenschuppen im Bw Straupitz zurück, wo sich auch eine Fassbetankungsanlage befand.

Den Großteil der Reisezüge zwischen Cottbus und Straupitz führten gemäß Winterfahrplan 1968/69 die vorhandenen Dampflokomotiven. Nur das letzte Zugpaar übernahm der Triebwagen VT 133 523. Außerdem bediente er auch die Kurzstrecke nach bzw. von Byhleguhre. Eine Besonderheit der Region Cottbus sind die zweisprachigen Ortsnamen – deutsch und sorbisch!

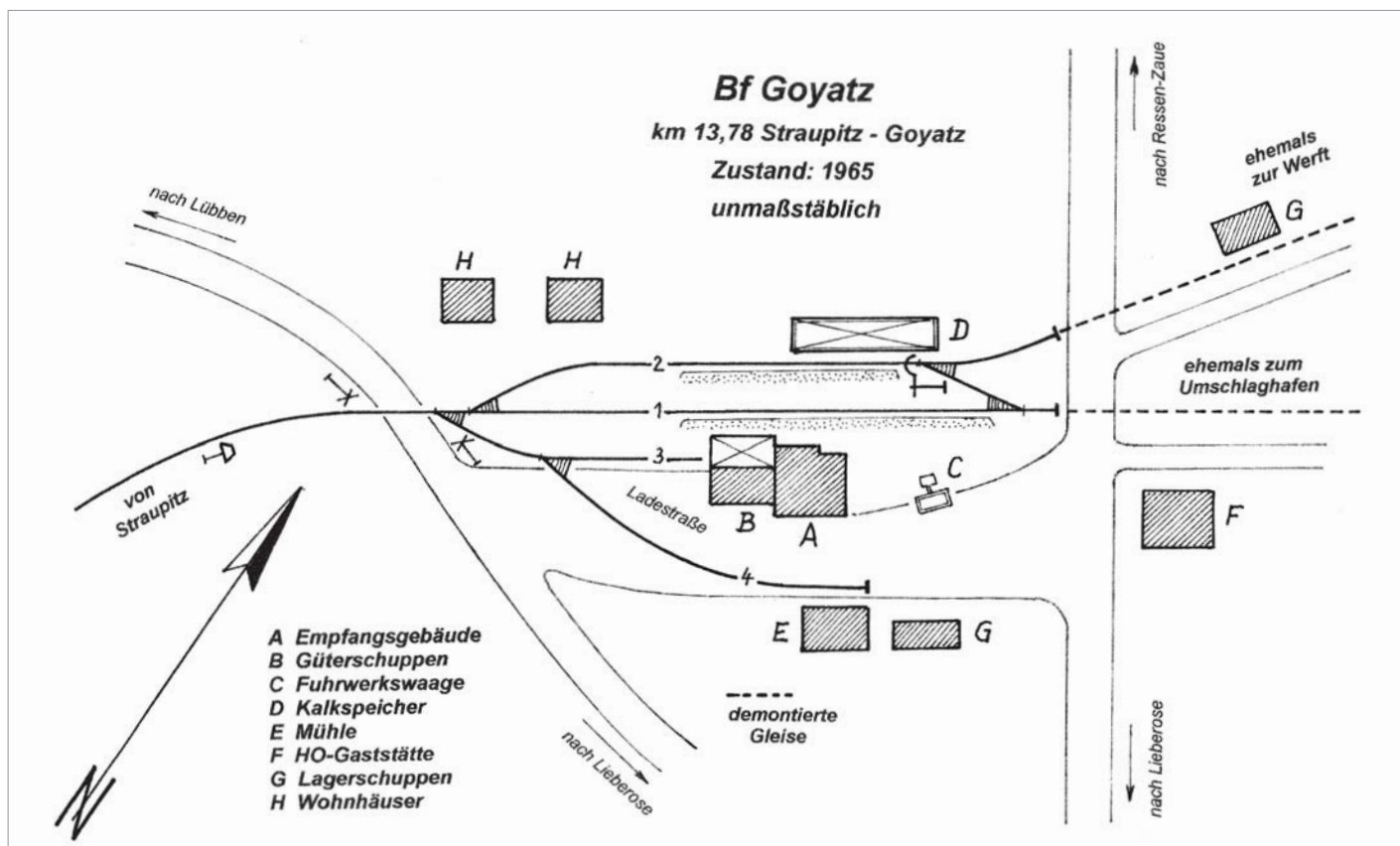
223 Cottbus – Burg (Spreewald) – Straupitz und zurück (Schmalspurbahn)
Chošebuz – Borkowy (Blota) – Tšupc a wróco (wuska zeleznica)

Alle Züge 2. Klasse wšš čohl 2. rjadownje

km Rbd Cottbus	Zug Nr	434	442	444	446	448	450	456	460	462
0,0	Cottbus Spreewaldbahn...Chošebuz Blotanske...ab wot	...	6.10	...	8.00	...	12.05	...	14.47	...
1,9	Cottbus Flughafen (u).....Chošebuz Blotanske	...	6.16	...	8.06	...	12.11	...	14.53	...
5,4	Sielow (u).....Zylow	...	6.30	...	8.14	...	12.19	...	15.00	...
9,4	Briesen (b Cottbus).....Brjazyn	...	6.38	...	8.21	...	12.26	...	15.08	...
11,0	Ruben-Guhrow (u).....Rubyn Gory	...	6.42	...	8.25	...	12.30	...	15.12	...
14,4	Werben (Spreewald).....Wjerbno (Blota)	...	6.50	...	8.32	...	12.37	...	15.20	...
17,9	Burg (Spreewald) X.....Borkowy (Blota).....(an prl)	...	6.57	...	8.39	...	12.44	...	15.27	...
19,6	Burg Jugendturm (u).....Borkowy Term mlotny	...	6.58	...	8.47	...	12.52	...	15.28	...
21,1	Schmogrow (u).....Smogorow	...	7.03	...	8.51	...	12.56	...	15.32	...
23,7	Byhleguhre.....Bšto Gora	...	7.07	...	8.55	...	13.00	...	15.36	...
27,0	Byhlen (u).....Bšlin	...	7.13	...	9.01	...	13.06	...	15.42	...
31,4	Straupitz X.....Tšupc 224	...	7.21	...	9.09	...	13.13	...	15.49	...
		...	7.29	...	9.18	...	13.22	...	15.58	...

km Rbd Cottbus	Zug Nr	441	443	445	447	449	451	459	461
0,0	Straupitz X.....Tšupc 224	3.56	5.18	...	8.12	...	12.18	14.36	16.25
4,4	Byhlen (u).....Bšlin	4.05	5.28	...	8.21	...	12.27	14.45	16.34
7,7	Byhleguhre.....Bšto Gora	4.12	5.36	...	8.29	...	12.34	14.52	16.41
10,3	Schmogrow (u).....Smogorow	4.18	5.42	...	8.35	...	12.40	14.58	16.47
12,0	Burg Jugendturm (u).....Borkowy Term mlotny	4.22	5.47	...	8.39	...	12.44	15.02	16.51
13,6	Burg (Spreewald) X.....Borkowy (Blota).....(an prl)	4.26	5.51	...	8.43	...	12.48	15.06	16.55
17,1	Werben (Spreewald).....Wjerbno (Blota)	4.28	5.56	...	8.44	...	12.49	15.08	16.57
20,5	Ruben-Guhrow (u).....Rubyn Gory	4.36	6.04	...	8.52	...	12.57	15.23	17.13
22,1	Briesen (b Cottbus).....Brjazyn	4.43	6.13	...	8.59	...	13.04	15.30	17.20
26,0	Sielow (u).....Zylow	4.47	6.18	...	9.03	...	13.08	15.34	17.25
29,5	Cottbus Flughafen (u).....Chošebuz Blotanske	4.56	6.27	...	9.12	...	13.17	15.43	17.33
31,4	Cottbus Spreewaldbahn...Chošebuz Blotanske...an prl	5.03	6.35	...	9.19	...	13.24	15.50	17.40

② nach Waldow
a verkehrt Mo/Di/bis
Fr/Sa



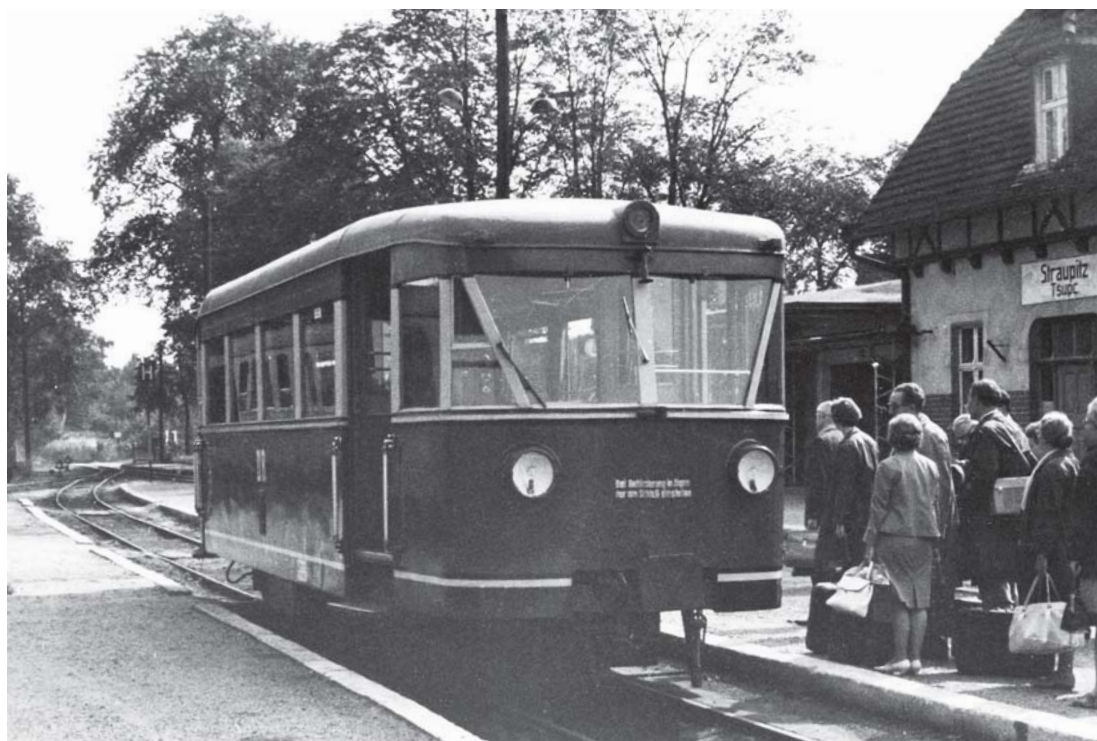


Auch bei der Spreewaldbahn gab es Edmondsche Pappfahrkarten. Ab 1949 galt der reguläre Tarif der Deutschen Reichsbahn.

sie in die Sowjetunion. Eine vierte Ex-Pillkaller bzw. -Schloßberger Schmalspurdampflokomotive dieser Bauart befand sich nach Kriegsende in einem ehemaligen Lager der Organisation Todt bei Finowfurt westlich von Eberswalde – von hier holten sie die Landesbahnen Brandenburg 1947 für die Spreewaldbahn nach Straupitz! Von der Deutschen Reichsbahn ab 1950 anfangs als 99 5631 geführt, änderte sich ihre Betriebsnummer 1954 in 99 5633 da die Nr. 99 5631 bereits an eine Lokomotive im Netz Barth vergeben worden war. Das Unikat in der DDR aus Ostpreußen blieb bis 1970 bei der Spreewaldbahn im Einsatz und zählte rasch zu den Markenzeichen dieser Schmalspurbahn nördlich von Cottbus.

Viel Abwechslung im Wagenpark

Im Wagenpark herrschte Ende der 1960er-Jahre bei der Spreewaldbahn noch eine große Vielfalt. Neben vergleichsweise modernen vierachsigen Reisezugwagen gab es auch zweiachsige Personen- und Gepäckwagen aus der Anfangszeit der Spreewaldbahn mit Oberlichtdachaufsätzen.

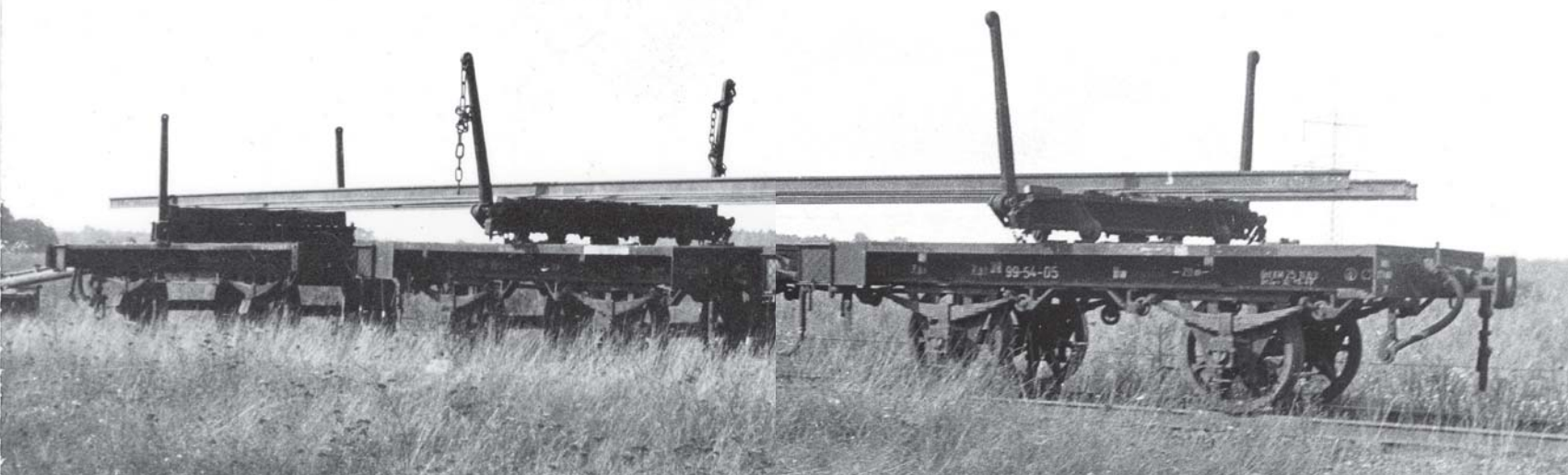


Der Triebwagen VT 133 523 fährt am 14. September 1968 in Straupitz am Bahnsteig 2 vor. Dort stehen bereits zahlreiche Reisende für die Fahrt nach Goyatz bereit.

Unter den Vierachsern befanden sich mehrere Reisezugwagen der Einheitsbauweise aus Sachsen. Sie waren in den Jahren 1953 bis 1957 für den Einsatz im Spreewald von 750 auf 1000 mm Spurmaß umgespurt worden. Diese aus der Rbd Dresden stammenden Wagen waren auffällig schmaler als die für die LCE beschafften Meterspurwagen. Die Ende der 1920er-Jahre in Gotha gebauten zweiachsigen Personenwagen 901-211 bis 901-214 fielen durch ihre ungewöhnlich große Breite von 2,93 m ganz besonders auf. Neben ihnen wirkte ein sächsischer Vierachser als viel zu schmal geraten.

Der ab dem Jahr 1902 auf der Spreewaldbahn bestehende Rollbockverkehr wurde

nach Übernahme der Betriebsführung durch die Deutsche Reichsbahn Anfang der 1950er-Jahre auf Rollwagenbetrieb umgestellt. Zum Sommerfahrplan im Mai 1968 endete der Güterverkehr auf dem Kernnetz der Spreewaldbahn. Ab diesem Zeitpunkt beschränkte sich der Güterverkehr auf die Zuführung von regelspurigen Güterwagen im Stadtgebiet von Cottbus auf vierachsigen Rollfahrzeugen. Wenn ein auf diese Weise gebildeter Kesselwagenganzzug zum NVA-Flughafen fuhr, war das ein eindrucksvoller Anblick. Die noch vorhandenen Schmalspurgüterwagen standen danach ungenutzt vor allem in Straupitz abgestellt. Dabei handelte es sich fast ausschließlich um Zweiachser.



Nach Einstellung des Güterverkehrs im Mai 1968 blieben mehrere Hw für Bahndienstzwecke im Bestand, u. a. zum Schienentransport.



Der Güterbahnhof der Spreewaldbahn in Cottbus: Von einst drei Rollbock-/Rollwagengruben ist 1968 noch eine in Nutzung. An ihr rangiert 99 5706 gerade einen Zug. Das Gleis links hinten führt zum Personenbahnhof.

Gehörten die gedeckten Güterwagen weitestgehend einer Bauart an, so wichen die offenen Wagen teils voneinander ab, stammten mehrere Exemplare doch von der Strecke Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf.

Für Bahndienstzwecke gab es aber auch noch zweiachsige Niederbord- und Rungenwagen. Sie dienten zum Beispiel dem Schienentransport. Als Ersatz für einen Sprengwagen zur Unkrautbekämpfung verfügte die Spreewaldbahn über ein in Straupitz behei-

matetes Kuriosum, einen auf dem Rollfahrzeug 99-60-15 verladenen dreiachsigen Tender einer preußischen Regelspurdampflok. Ein weiteres Unikat war der aus einer zweiachsigen Dampflok entstandene Eigenbau-Schneepflug 99-51-53, der heute mit verschiedenen Güter- und Reisezugwagen im Museumsbahnhof Burg aufgestellt ist.

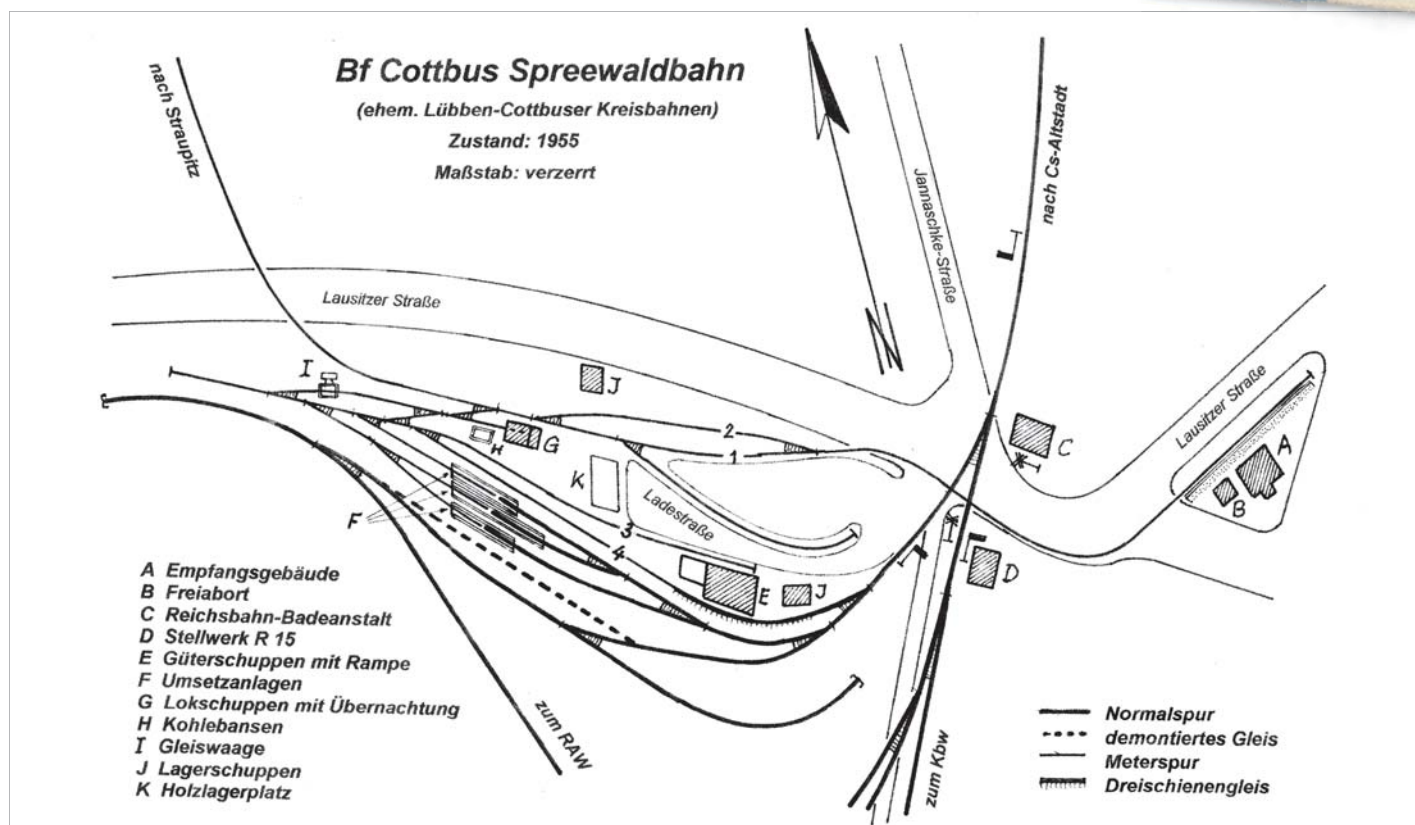
Andere Originalfahrzeuge präsentiert die IG Spreewaldbahn e.V. vor dem ehemaligen Personenbahnhof in Straupitz. □

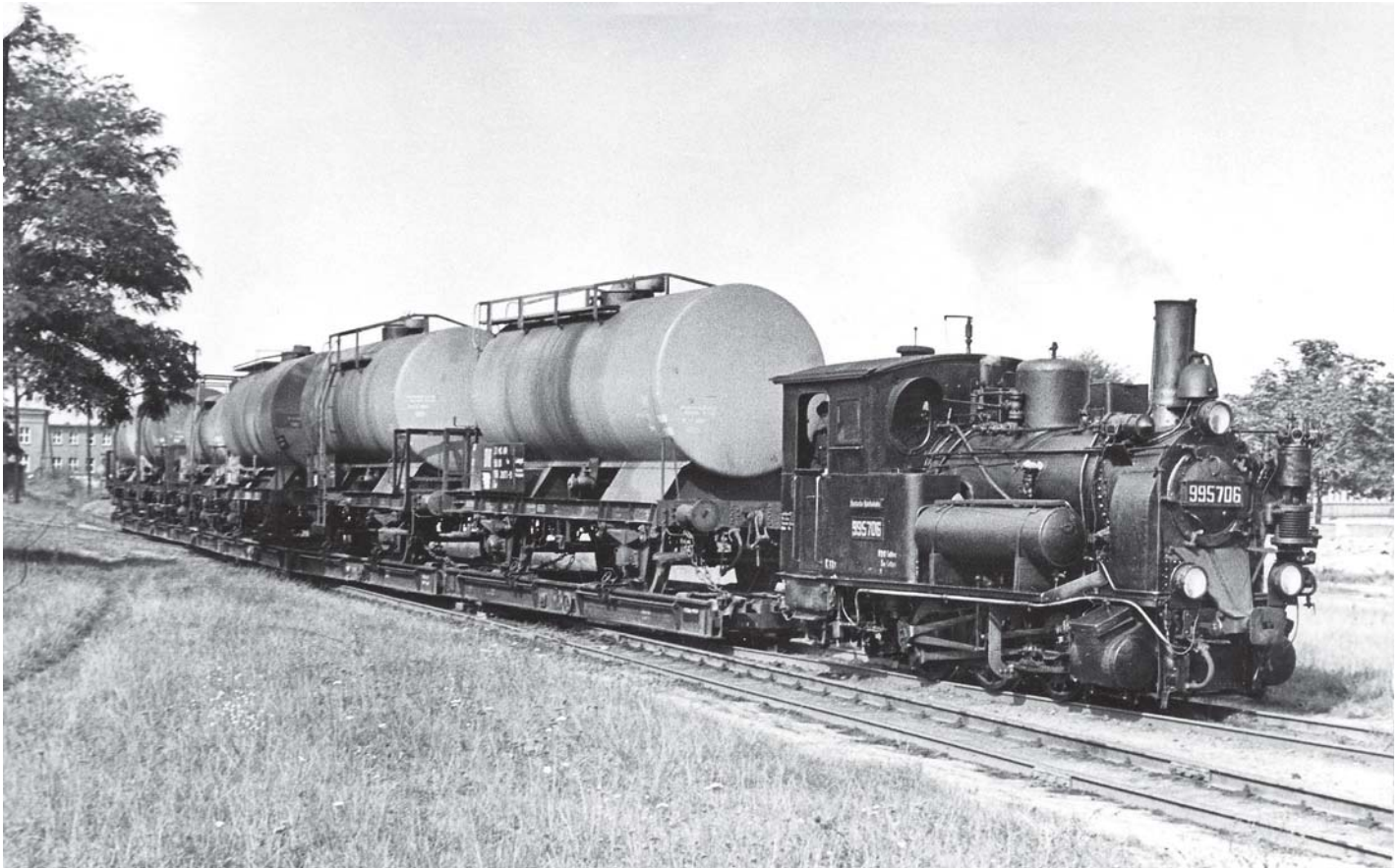
Wer nicht an einem Fahrkartenschalter, sondern im Zug den Fahrpreis zahlte, der bekam eine solche Zettelfahrkarte.

46 km	4,40	5,00 M
41 km	3,80	4,40 M
34-35 km	3,60	4,20 M
32-33 km	3,20	3,80 M
29-30 km	2,80	3,40 M
27-28 km	2,60	3,20 M
25 km	2,40	3,00 M
23-24 km	2,20	2,80 M
21 km	2,00	2,60 M
18 km	1,80	2,40 M
16 km	1,60	2,20 M
15 km	1,50	1,80 M
14 km	1,40	1,60 M
13 km	1,30	1,50 M
12 km	1,18	1,40 M
10 km	0,78	1,30 M
6 km	0,70	1,10 M
Lübben Hbf		
Lübben Ost		
Radensdorf		
Altzaun-Burgfleh		
Wußwerk		
Neuzauche		
Straupitz		
Goyatz		
Byhlen		
Byhleguhre		
Burg (Spreewald)		
Werben (Spreewald)		
Briesen (b Cottbus)		
Sielow		
Cottbus		

Der Fahrpreis gilt auf der durch die Lötung festgelegten Strecke zu einer Halte- oder Rückfahrt. Keine Fahrpreiserhebung.

Lübben Hbf od Goyatz-Cottbus
Sonntagsrückfahrkarte
Personenzug 2. Kl. **05504**
Kind-Abschn.
Verr-Bf Straupitz





Hier führt die Dampflokomotive 99 5706 einen Kesselwagenzug mit Flugbenzin für den NVA-Militärflugplatz Cottbus. Er war mit der Spreewaldbahn durch ein Anschlussgleis verbunden. Dieses blieb bis Februar 1983 in Betrieb, ab 1970 bedient mit Dieselloks vom Typ V 10 C.



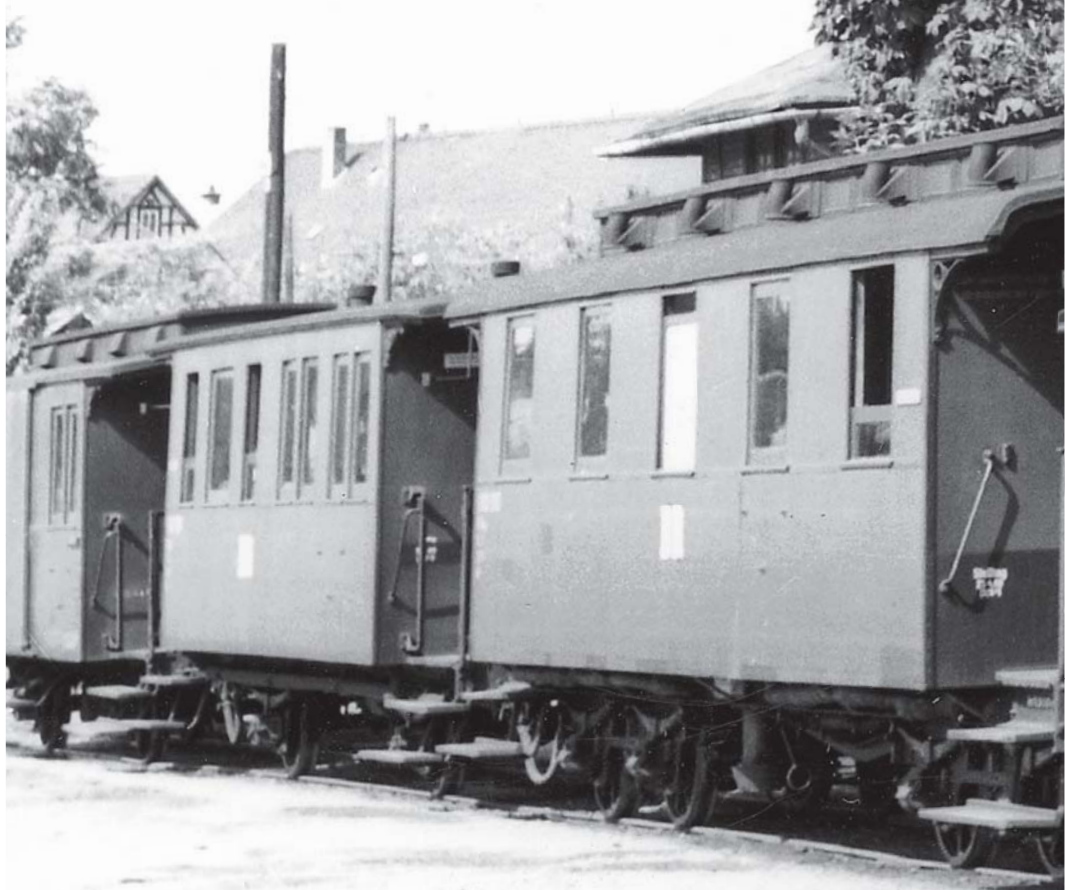
Der Endpunkt „Cottbus Spreewaldbahnhof“ bestand aus einem Stumpfgleis. Deshalb mussten alle Personenzüge in den Güterbahnhof fahren, wo die Lokomotive den Zug umfuhr und dann rückwärts an den Bahnsteig drückte, hier 99 5706 bereit zur Abfahrt nach Straupitz.

Nach Stilllegung der Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf fanden zwei Dampflokomotiven eine Nachnutzung als Dampfspender in sächsischen Industriebetrieben. Eine andere Lok wollten westdeutsche Eisenbahnfreunde retten – doch es kam am Ende alles anders ...

Aus Thüringen zum Heizen in Sachsen

Auf regelspurigen Eisenbahnen führte der Traktionswechsel zum Abstellen der Dampflokomotiven und deren teilweiser Weiterverwendung als Heizlokomotiven. Bei den Schmalspurbahnen der DDR wurden Lokomotiven hingegen durch die Stilllegung zahlreicher Strecken frei. Dadurch gab es ab Mitte der 1960er-Jahre einen Überbestand an Schmalspurdampflokomotiven. Die Abteilung Maschinenwirtschaft der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden begann deshalb 1966, auch Schmalspurlokomotiven als Heizlokomotiven zu verkaufen bzw. zu vermieten oder als Dampfspender in Reichsbahndienststellen weiterzunutzen. Von 1966 bis 1977 haben auf diesem Weg so mehr als 20 Schmalspurlokomotiven der Rbd Dresden eine Nachnutzung als Dampferzeuger erhalten. Das betraf alle sächsischen Schmalspurlokkategorien – siehe Tabelle.

Damit fanden die noch betriebsfähigen Kessel einerseits eine volkswirtschaftliche Nachnutzung und deckten zugleich den Bedarf an provisorischen Heizkesseln zum Beispiel während des Um- oder Neubaus von Kesselhäusern, während Reparaturen von Heizanlagen volkseigener Betriebe oder zum temporären Beheizen von Baustellen. Dadurch konnte so manche Schmalspurlok ihr „Leben“ um mehrere Jahre verlängern. Nach den damaligen Bestimmungen konnte die abgelaufene Kesselfrist – je nach Zustand des Dampferzeugers – noch dreimal um jeweils ein Jahr verlängert werden, bevor der Kessel wieder eine Hauptuntersuchung erhalten musste.



Die 1923 von O & K für die Feldbahn gebaute Lok 99 183 gehörte von 1962 bis 1969 zum Fahrzeugbestand der Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf. Im Sommer 1967 steht sie mit einem Zug nach Gera im Bahnhof Pölzig.





FOTO: DIETER WÜNSCHMANN

Die Dampflokomotive 99 183 war während des Unwetters am 3. Mai 1969 im Lokschuppen in Gera-Pforten abgestellt.

Interessant ist, dass alle von sächsischen Schmalspurbahnen stammenden Lokomotiven auch in Betrieben innerhalb Sachsens als Heizloks Verwendung fanden. Die Hälfte der Maschinen gab die Rbd Dresden als „Mietloks“ ab – nach dem Ende des Heizeinsatzes kehrten sie in den Bestand der DR zurück und wurden erst später ausgemustert.

Weil Gera zur Rbd Dresden gehörte ...

Das Thema schmalspurige Heizlokomotiven der Rbd Dresden beschränkt sich nicht nur auf 750 mm Spurweite, denn 1955 übergab die Rbd Erfurt den Bereich Gera in die Verantwortung der Sachsen (1976 zurück an Rbd Erfurt). Dadurch befand sich auch die 1000-mm-Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mumsdorf ab 1955 im Bereich der Rbd Dresden! Am 3. Mai 1969 verschlammte ein Unwetter vor allem den Bereich des Bahnhofes Gera-Pforten und beschädigte den Streckenabschnitt bis Leumnitz. Daraufhin stellte die Deutsche Reichsbahn den Reiseverkehr auf der Gesamtstrecke per 4. Mai 1969 ein.

Auf dem unbeschädigten Abschnitt von Kayna nach Wuitz-Mumsdorf lief der Güterverkehr jedoch bis zum Jahresende 1969 weiter. Per 1. Januar 1970 legte die Deutsche Reichsbahn den Rest der Schmalspurbahn offiziell still. Anschließend fanden noch verschiedene Rangierfahrten mit den ausgemusterten Wagen statt, im Sommer bzw.

Herbst 1970 verließen dann mit 99 191 und 99 5912 die letzten beiden Dampfloks die Schmalspurbahn.

Zwei der vier zuletzt vorhandenen Dampflokomotiven der ehemaligen Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-AG (GMWE) verkaufte die Rbd Dresden als Heizloks. Als erstes betraf das 99 183, die am 19. Mai 1969 mit dem Räumzug von Gera-Pforten nach Wuitz-

Mumsdorf gekommen war. Am 10. Juli 1969 wurde sie aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn gestrichen. Der VEB Bezirksdirektion für Straßenwesen Karl-Marx-Stadt hatte diese 1923 von Orenstein & Koppel für die Feldbahn gebaute Lok per 15. Juli 1969 für 30 680 Mark erworben, trat aber später von dem Kauf zurück. Die fünfschichtige Tenderlokomotive mit Luttermöller-Endachsen war zu

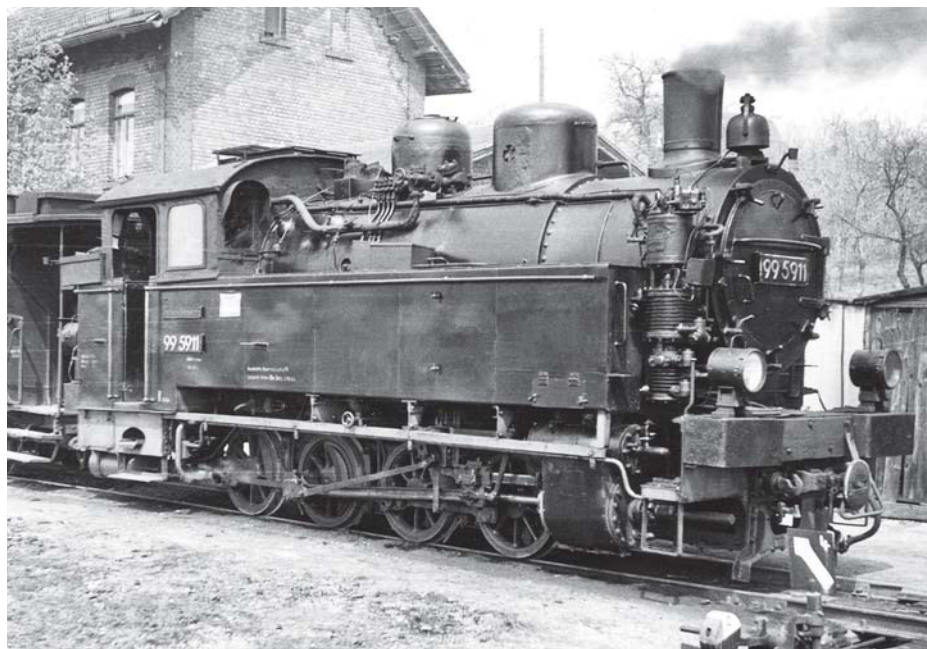


FOTO: STEFFEN WEIGEL

Die Dampflokomotive 99 5911 beförderte am 3. Mai 1969 den letzten Personenzug von Söllmnitz nach Gera-Pforten, wo er 14.21 Uhr eintraf. Es war der letzte Reisezug nach Gera-Pforten.

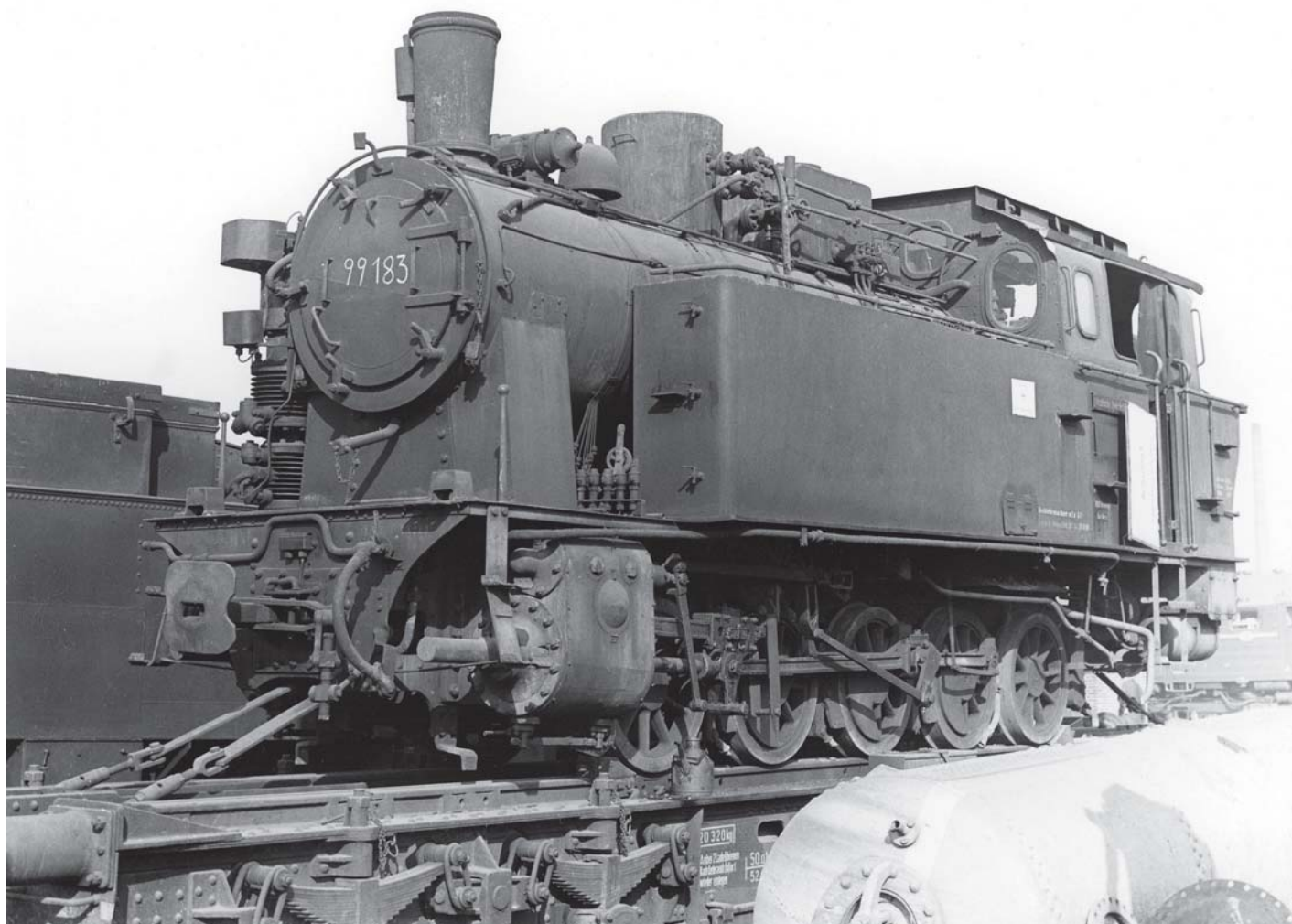


FOTO: DIETER WÜNSCHMANN

Die im Juli 1969 ins Erzgebirge verkaufte 99183 war von August bis November 1969 im Bw Gera auf diesem Transportwagen abgestellt.

diesem Zeitpunkt bereits am geplanten Entladebahnhof in Meinersdorf im Erzgebirge eingetroffen. Mehrere Wochen stand sie hier auf einem Transportwagen abgestellt. Danach wurde die Lok auf Weisung der Rbd Dresden am 19. August 1969 wieder nach Gera zurückgefahren und auf dem Transportwagen im (Regelspur-)Bw Gera hinterstellt.

Im Sommer und Herbst 1969 suchte die Rbd Dresden einen neuen Käufer für die Schmalspurlok. Diesen fand sie letztlich mit dem VEB Reglerwerk Dresden, wohin 99183 am 26. November 1969 verkauft worden ist. Mehrere Jahre diente die Maschine dann in der Nähe des Bahnhofes Dresden-Neustadt an der Großenhainer Straße 1 bis 5 als Heizlok, ehe sie am 15. Februar 1974 im Betriebsgelände verschrottet worden ist.

Kessel zuletzt in Brauerei genutzt

Neben der Dampflok 99183 verkaufte die Deutsche Reichsbahn auch die 995911 als Heizlok. Diese Maschine war 1922 mit einer Schwesterlok (spätere 995912) von der Firma Borsig an die Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-AG geliefert worden. Am 3. Mai 1969 hatte sie den letzten Reisezug dieser Schmalspurbahn geführt, den P1665 von Söllnitz nach Gera-Pforten. Seit dem 19. Mai 1969 war die vierachsige Lok ebenfalls im Bahnhof Wuitz-Mumsdorf abgestellt. Am 10. Dezember 1969 wurde sie im Bahn-

Als Heizloks genutzte Schmalspurdampfloks der Rbd Dresden

Gattung:	Ordnungsnummern:
IV K	99563, 99573, 99586, 99600, 99601
VI K	99642, 99673, 99699, 99705, 99706, 99714
Einheitsloks „VII K alt“	99740, 99750, 99757
Neubauloks „VII K neu“	99771, 99774, 99776, 99778, 99792
ex GMWE-Loks	99183, 995911



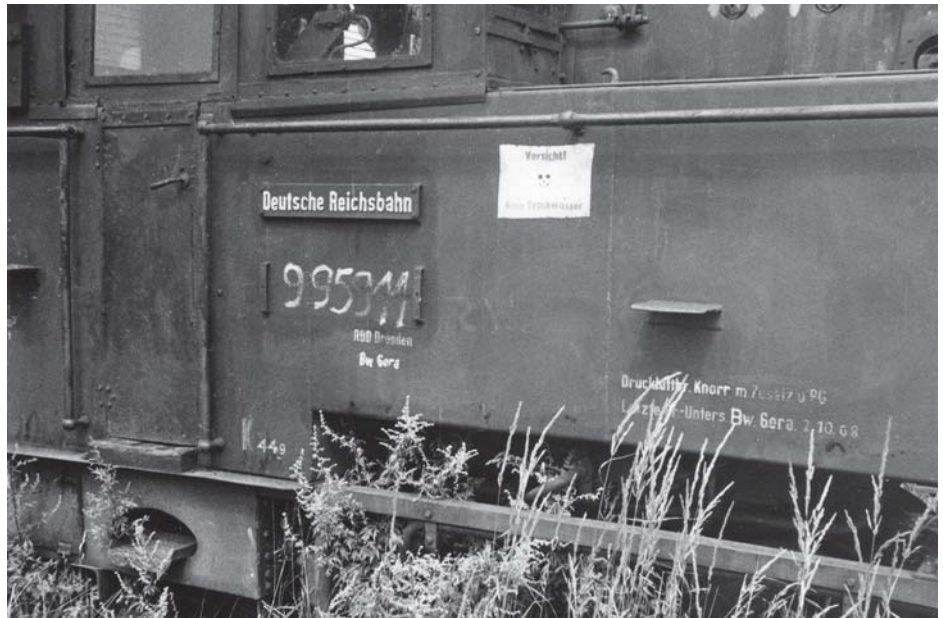
FOTO: GÜNTER MEYER

Von Ende 1969 bis 1974 diente die Lok 99183 schließlich VEB Reglerwerk Dresden in der Nähe des Bahnhofes Dresden-Neustadt als Heizlok. Dann wurde sie vor Ort zerlegt.

hof Wuitz-Mummsdorf verladen und für 23 000 Mark an den VEB Meliorationsbau Karl-Marx-Stadt verkauft. Im Jahr 1973 verschrotteten die Beschäftigten dieses volkseigenen Betriebes die Lok bis auf den Dampferzeuger. Diesen verkaufte der VEB im Jahr 1975 an die Brauerei Burgstädt, wo er um 1980 verschrottet worden ist.

Epilog

In Westdeutschland führt die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr e. V. (IHS) seit 1970 auf den verbliebenen Gleisen der Geilenkirchener Kreisbahn einen meterspurigen Museumsbetrieb durch. Für ihre Strecke im Dreiländereck Deutschland/Niederlande/Belgien wählten die Eisenbahnfreunde den Namen „Selfkantbahn“. Anfang der 1970er-Jahre suchte der Verein nach einer Kleinbahndampflokomotive. Im Fokus hatte er dazu die bis 1969 auf der Schmalspurbahn Gera-Pforten – Wuitz-Mummsdorf eingesetzte 99 191, die im Raw Görlitz-Schlauroth hinterstellt war. Bei dieser Lok handelte es sich um eine der vier 1927 von der Maschinenfabrik Esslingen gebauten „meterspurigen VIK“ (99 191 bis 99 194). Während die IHS den Einsatz dieser Lokomotive auf der Selfkantbahn bereits bewarb, platzte der Kauf der Maschine – obwohl eine Berliner Import-/Exportfirma angeblich mit der Ausfuhr aus der DDR beauftragt war. Ein Grund für das Scheitern sollen die seitens der DDR-Außenhandelsorganisation geäußerten Preisvor-



Nach dem Unwetter im Mai 1969 kamen die noch vorhandenen Loks nach Wuitz-Mummsdorf, so auch die 1922 von Borsig gebaute Heißdampflok 99 5911, hier am 13. August 1969.

stellungen gewesen sein. Hätte die IHS gewusst, dass zu diesem Zeitpunkt 99 183 noch als Heizlok diente, hätte der Verein womöglich versucht, alternativ diese Maschine zu erwerben, sagen Mitglieder des IHS-Vorstandes heute. Als ehemalige Lok mit Luttermöller-Endachsen war 99 183 unbedingt erhaltenswert, trauerte auch der Bundesbahn-Lokführer Gerhard Moll gegenüber seinem Reichsbahn-Kollegen Günter Meyer mehrfach der zerlegten Heizlok nach. Doch es soll-

te damals nicht sein – keine der langjährigen Geraer Schmalspurdampflokomotiven blieb erhalten: Im Jahr 1974 führten die Werkstätten des VEB Reglerwerk Dresden die 99 183 dem „Rohstoffkreislauf“ zu, ein Jahr später ereilte 99 191 und die zu diesem Zeitpunkt ebenfalls noch im Raw Görlitz-Schlauroth erhaltene 99 5912 dieses Schicksal ... □

Der Autor dankt Martin Kilb von der IHS und André Marks für ihre Unterstützung.



Die ehemalige GMWE-Lok Nr. 7 – 99 5911 – gelangte am 19. Mai 1969 mit dem Räumzug von Gera-Pforten nach Wuitz-Mummsdorf. Von hier gelangte sie am 10. Dezember 1969 als Heizlok nach Karl-Marx-Stadt. Zuvor entstand am 13. August 1969 auch diese Aufnahme.

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



Zeitreise durch Harzer Schmalspur-Paradiесе

Einmal mehr widmet sich Otto O. Kurbjuweit speziellen Themen und Aspekten der – teilweise längst verschwundenen – Schmalspurbahnen im Harz. Und schreibt nebenbei so manches neue Kapitel Heimat- und Zeitgeschichte.

Es geht unter anderem um den Güterverkehr auf der Selketalbahn und die Lauterberger Barytindustrie mit ihren Grubenbahnen. Betriebliche Aspekte wie der einstmalige Kurswagenübergang von der Südharz-Eisenbahn auf die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in Sorge werden ebenso betrachtet wie längst vergessene Güterverkehre zu Steinbrüchen und Industrieanschlüssen. Nebenbei erfährt der Leser auch noch, was es mit den „Dicken Wismarern“, die auch „Sargdeckelwagen“ hießen, auf sich hatte.

Und weil Otto O. Kurbjuweit auch ein besonderes Faible für den Betrieb hat, ist das Werk überdies eine Ideenfundgrube für alle Modellbahner.

132 Seiten, Format 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, mit über 50 Karten, Gleisplänen und Zeichnungen, mehr als 20 Faksimile-Abbildungen und ca. 200 Farb- und Schwarzweißbildern

Best.-Nr. 581604 | € 15,-

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



www.vgbahn.de

Revolutionäre Technik

Als die ersten E 44 im Jahre 1931 in Dienst gestellt wurden, begann ein neues Zeitalter der elektrischen Zugförderung. Dieser Lokomotivtyp wurde erstmals von Tatzlager-Motoren in laufachslosen Drehgestellen angetrieben – ein ungeheurer Fortschritt gegenüber schweren Einrahmen-Konstruktionen. Die 186 beschafften Serien-E 44 waren 90 km/h schnell und mit 2200 kW Stundenleistung vielseitig einsetzbar. Bei der DB waren sie bis 1984 in Dienst, bei der Reichsbahn sogar bis 1991. Die neue Extra-Ausgabe stellt auch die Baureihe E 44.5 und die für die Höllentalbahn beschafften E 244 vor. Mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Aufnahmen, instruktiven Lokzeichnungen – und einer Film-DVD (Laufzeit 46 Minuten) aus der Kultreihe „Stars der Schiene“.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, mit über 150 Farb- und historischen Schwarzweiß-Fotos, inkl. RioGrande-Profi-DVD „Die Baureihe E 44 – Erste erfolgreiche Einheits-Elokom“ (Laufzeit 46 Minuten)

Best.-Nr. 701602 | € 15,-



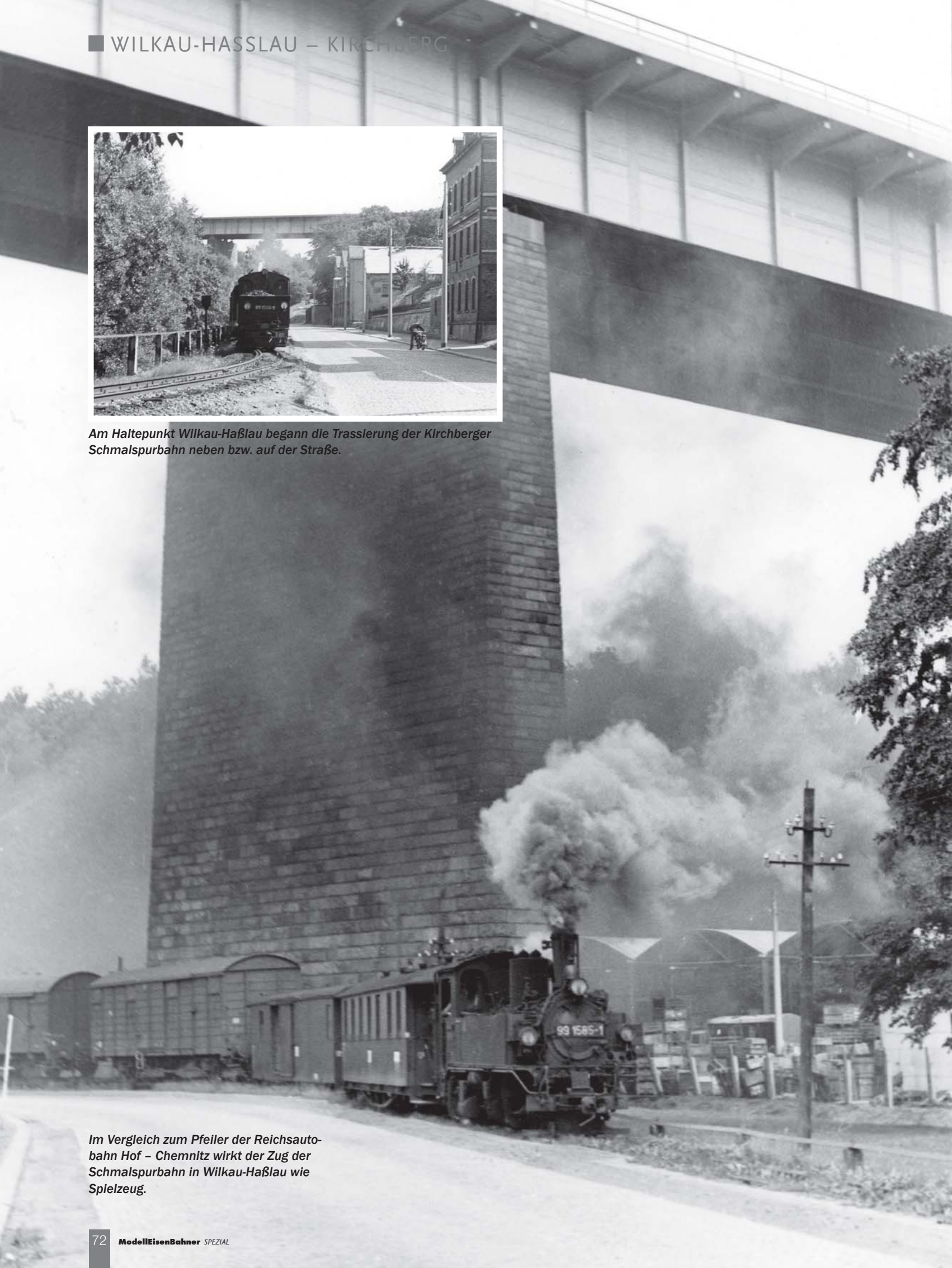
**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Am Haltepunkt Wilkau-Haßlau begann die Trassierung der Kirchberger Schmalspurbahn neben bzw. auf der Straße.



Im Vergleich zum Pfeiler der Reichsautobahn Hof – Chemnitz wirkt der Zug der Schmalspurbahn in Wilkau-Haßlau wie Spielzeug.

Zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg lag das Gleis der Schmalspurbahn auf fast ganzer Länge direkt im Straßenplanum. Dadurch fuhren die Züge so weit wie auf keiner anderen schmalspurigen Linie in Sachsen auf der Straße. Doch in den 1960er-Jahren fiel diese Sparsamkeit aus der Zeit des Bahnbaus der Schmalspurbahn auf die Füße ...

Als die **Bimmelbahn** noch auf der Straße fuhr

Wer sich mit den Besonderheiten der sächsischen Schmalspurbahnen beschäftigt, der kommt an der als erstes gebauten Linie von Wilkau nach Kirchberg nicht vorbei. Für die 1897 fertiggestellte Gesamtstrecke Wilkau – Carlsfeld (durch die Eingemeindung von Haßlau begannen die Züge ab 1935 in Wilkau-Haßlau) ist bekannt, dass sie die längste, steilste und mit den meisten Anschlussbahnen versehene Schmalspurbahn in Sachsen war.

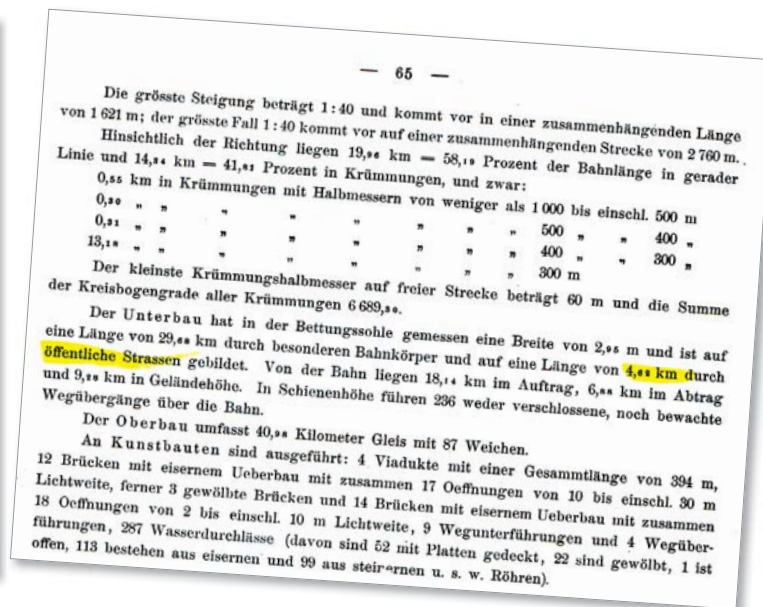
Doch der bahnamtlich als WCd-Linie geführten Strecke lässt sich noch ein zusätzliches Prädikat zuordnen – speziell dem im

Oktober 1881 eröffneten 6,7 Kilometer langen Streckenabschnitt vom Ausgangsbahnhof Wilkau-Haßlau nach Kirchberg. Dazu braucht man nur den Buchklassiker von Ledig und Ulbricht aus dem Jahr 1895 über die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen aufzuschlagen. Dort sind auch zum Streckenverlauf aller Linien genaue statistische Informationen festgehalten. Demnach führte die 1895 zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Buches 34,5 Kilometer lange Strecke Wilkau – Saupersdorf – Wilzschhaus insgesamt 4,62 Kilometer auf öffentlichen Straßen entlang. Wer die Schmalspurbahn noch zu Reichsbahnzeiten von Wil-

Südöstlich von Zwickau begann in Wilkau-Haßlau die legendäre Schmalspurbahn über Kirchberg und Schöneheide nach Carlsfeld, bis 1968 als KBS 171h geführt, zuletzt als KBS 451.



Am Haltepunkt Wilkau-Haßlau befand sich ein Außenlager der Zwickauer Automobilwerke VEB Sachsenring, neben dem es für Zug und Straßenfahrzeuge besonders eng zugeht ... Am 9. Mai 1973 passierte 99 1594 mit ihrem Zug diese Gebäude vor der Autobahnbrücke.



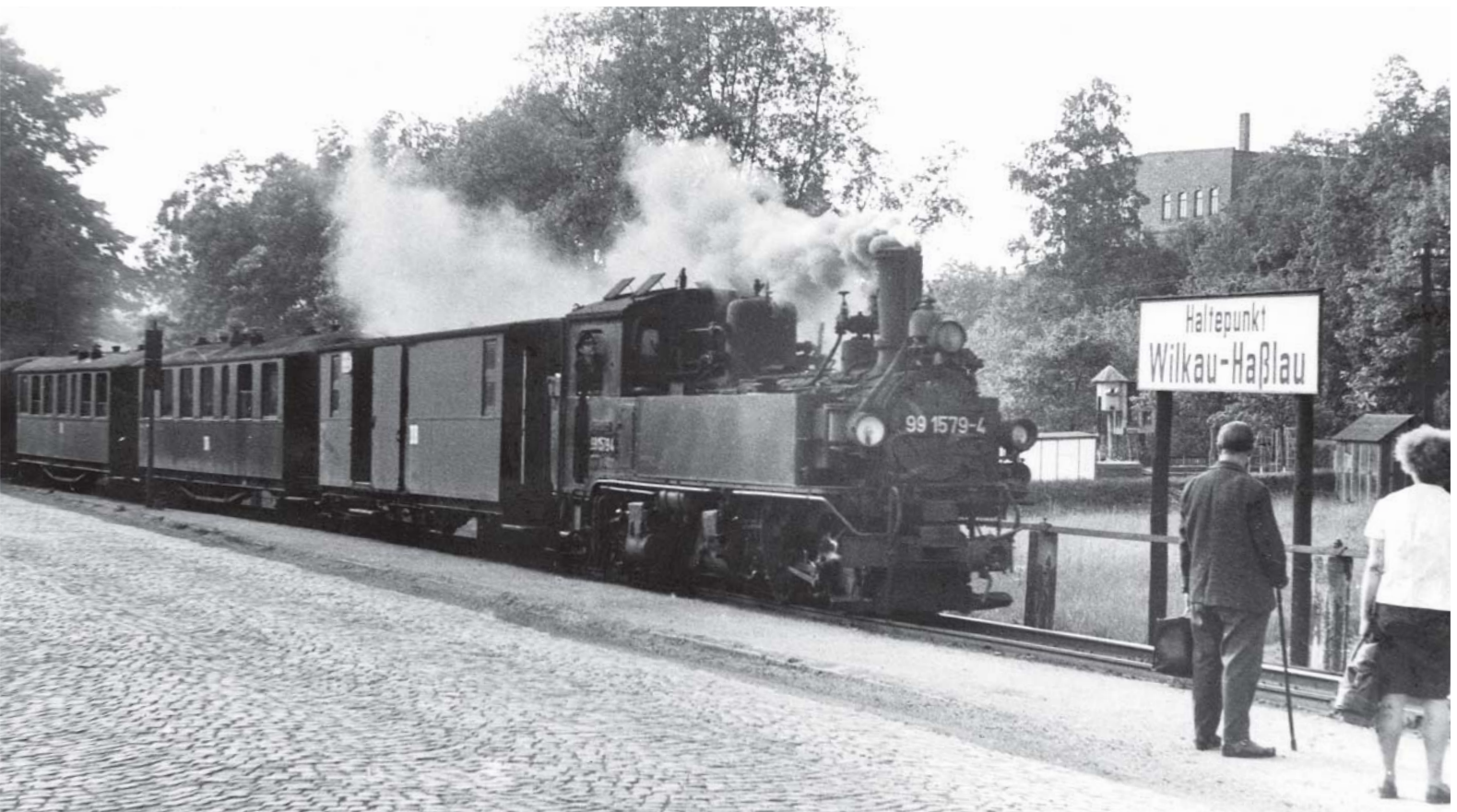
Die sächsischen Beamten Ledig und Ulbricht schil-
derten in einem
1895 erschiene-
nen Buch die Be-
sonderheiten aller
bis zu diesem Zeit-
punkt fertiggestell-
ten sächsischen
Schmalspurbahnen.
Dazu gehört auch
der Hinweis auf
die Trassierung der
Wilkauer Linie auf
öffentlichen Straßen!

kau-Haßlau an erlebt hat, der weiß, dass der
ab 1882 hinzugekommene Streckenteil ab
Kirchberg in Richtung Saupersdorf und
Wilzschhaus nicht mehr auf der Straße ver-
lief, sondern auf einem eigenen Damm ein-
schließlich der komplizierten Ortsdurchfahrt
von Kirchberg und der stolzen Viadukte bei
Stützengrün und Wilzschhaus.

Damit belegt die Statistik von 1895 eindeu-
tig, dass 4,6 Kilometer der 6,7 Kilometer lan-
gen Strecke von Wilkau nach Kirchberg auf

öffentlichen Straßen trassiert waren. Gemeint
ist der Verlauf ab Kilometer 1,0 am Haltepunkt
Wilkau überwiegend auf bzw. neben der 1868
fertiggestellten Verbindungsstraße, der heuti-
gen Staatsstraße S277. Im Vergleich hat keine
der später gebauten mehr als 30 anderen
sächsischen Schmalspurbahnen so viel öf-
fentliche Straßen benutzt, wie die Wilkau-
Kirchberger Linie – also auch nicht die meter-
spurigen Strecken in Reichenbach (eröffnet
1902) und in Klingenthal (eröffnet 1916).

Mit der nach Kirchberg gewählten Linien-
führung kam der Staat dem damals vor allem
von Claus Köpcke vertretenen Grundsatz
einer billigen Bauausführung ohne kostspieli-
gen Grundstückerwerb nach. Ledig und Ul-
bricht beschrieben das 1895 rückblickend
mit den Worten: „... indem sich die Schmal-
spurbahn soweit als möglich dem Laufe öf-
fentlicher Straßen anschließt, indem sie teils
auf diesen selbst, teils neben den selben auf
besonderen Bahnkörper angelegt sind.“



Am Haltepunkt Wilkau-Haßlau diente nur ein schmaler Streifen zwischen Straße und Gleis als Bahnsteig.



Neben dem Straßenpflaster begann in Wilkau-Haßlau sofort der Gleiskörper. Die Reifenspuren im Vordergrund verraten, wie gefährlich nah sich hier Eisenbahn- und Straßenverkehr kommen konnten! Die Aufnahme mit Dampflok 99 579 entstand 1968. Seit 1972 befindet sich diese IVK im Schmalspurbahn-Museum in Rittersgrün.



Wie eine Straßenbahn führte die Schmalspurbahn durch den Ort Cunersdorf.



Auf dem Bahnsteig von Cunersdorf war für das Stationshäuschen kein Platz. Wie bei einer Straßenbahnhaltestelle befindet es sich auf der anderen Seite der Straße nach Kirchberg.

Bei der Linie Wilkau – Kirchberg kam begünstigend hinzu, dass die im Rödelbachtal verlaufende Staatsstraße nach Kirchberg ohne bedeutende Neigungen auskam. Nur an zwei Stellen – vom Kilometer 3,40 bis zur Einfahrt in die Haltestelle Cunersdorf am Kilometer 4,12 sowie zur Umfahrung eines Bauernhofes in der Ortslage von Cunersdorf zwischen den Kilometern 5,50 und 5,75 – rückte die Schmalspurbahn von der Trassierung an der Chausseestraße ab. Erst wenige hundert Meter vor dem Bahnhof Kirchberg – am Einfahrtssignal A an Kilometer 6,35 – trennte sich das Schmalspurgleis endgültig von der Landstraße.

Preiswert gebaut, aber im Alltag problemreich

Bereits in den ersten Betriebsmonaten klagten die Fuhrwerksbesitzer „von schreckenden Pferden“ durch den Parallelbetrieb mit dem Dampfzug unmittelbar neben der Straße. Drei Jahrzehnte später sorgte das Problem durch den aufkommenden Autoverkehr und mit der Einführung des Rollwagenbetriebs ab 1912 für Profileinschränkungen Eisenbahn/Straße und führte zu manchem Verkehrsunfall. So verbargte sich auch hinter dem letzten Eisenbahnbetriebsunfall auf dem Abschnitt Wilkau-Haßlau – Kirchberg am 16. Mai 1973 ein Zusammenprall zwischen der Dampflok 99 594 des P2122 und einem im Gleisbereich stehenden Lkw an der Schmiede nahe des Haltepunktes Wilkau-Haßlau. Deshalb ersetzte an den letzten Betriebstagen des unteren Streckenteils die Lok 99 561 ihre in Reparatur befindliche Schwesterlok, sonst hätte 99 594 dort die Abschiedszüge geführt.

Die Vorbeifahrt der Schmalspurbahnzüge an der Tankstelle am Ortseingang von Kirchberg gehörte zu den aus heutiger Sicht unvorstellbaren Besonderheiten der WCd-Linie.



Dieser von 99 1594 geführte Personenzug verließ am 9. Mai 1973 Kirchberg bei Zwickau. Bis zum Haltepunkt Wilkau-Haßlau zuckelte er 4,6 km direkt neben der Straße entlang.



Im Herzen Sachsens



* nicht im MEB-Abo enthalten

Die neue Modelleisenbahner-Spezial-Ausgabe ist die Fortsetzung der im Spezial 19 begonnenen Reise durch das Eisenbahnparadies Erzgebirge, wobei der Blickwinkel von der Eröffnungszeit der Strecken bis zum aktuellen Betriebsgeschehen reicht. Wir beginnen das Abenteuer auf der Fichtelbergbahn, die nach Oberwiesental, zur höchstgelegenen Stadt Deutschlands, hinauf führt. Auf längst abgebauten Strecken geht die Reise weiter. Kleine Streckennetze der Regel- wie Schmalspurbahnen werden bei dieser sehr unterhaltenden und abwechslungsreichen Forschungsreise besucht. Dabei trifft der Leser auf museale Aktivitäten oder sogar Sachsens einzige elektrisch betriebene Schmalspurbahn.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „IV K-Dampf pur“ (Laufzeit ca. 55 Minuten)

Best.-Nr. 941601 | € 12,50*



Bahnparadies Erzgebirge*

eine Reise durch die Zeit:
Vom Müglitz- zum Zschopautal
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über
200 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-
DVD. „Schmalspurwunder im Erzgebirge“
mit 60 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941501 | € 12,50



www.facebook.de/vgbahn

**Modell
Eisen
Bahner**

Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Volldampf bei der Reichsbahn

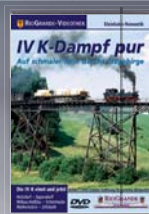


Nachdem die große Epoche der 01.5 im Interzonenzugdienst zu Ende gegangen war, avancierte das Bw Saalfeld zum Mekka der Dampflokkfreunde aus Ost und West. Hier war es bis in die 1980er Jahre noch möglich, einen Dampfbetrieb zu erleben, der für viele Besucher schon wie ein fast vergessenes Märchen war: Die 01 und 01.5 im schnellen Reisezugdienst, die 41 im gemischten Betrieb, die 44er vor den schweren Güterzügen und die Bergkönigin 95 als Gast aus Probstzella; ab und zu tauchten auch noch 03 und 65.10 auf. Wir zeigen die besten Aufnahmen aus dieser Zeit, meist mit hervorragendem Originalton. Viel DDR-Flair neben der Strecke ist ebenfalls enthalten.

Laufzeit 55 Minuten • Best.-Nr. 3029 • € 22,95

Erscheint Frühjahr 2016

Weitere Volldampf-Filme



Best.-Nr. 3026
€ 22,95



Best.-Nr. 6118
€ 22,95



Best.-Nr. 6112
€ 22,95



Best.-Nr. 6377
€ 16,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 - 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 - 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



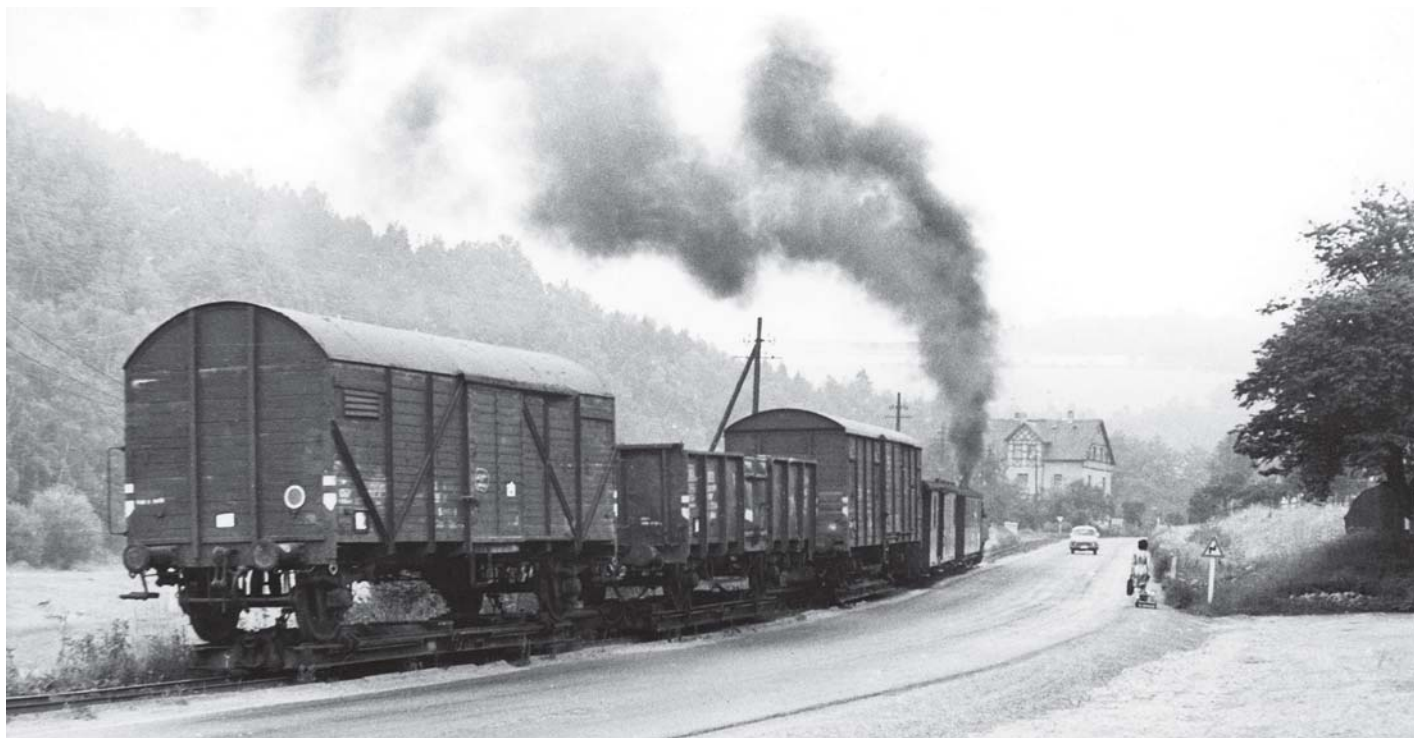


Wer war schneller? Aufgrund der vielen Schlaglöcher war der Barkas gegenüber dem Zug nicht unbedingt im Vorteil ...

Ein während Planung und Bau in den Jahren 1880/81 nicht vorausgesehenes Problem war der Winterdienst von Straßenfahrzeugen, schoben doch die Schneepflüge beim Straßeräumen den Schnee unweigerlich auf das Gleisbett. Das brachte so manchen Schmalspurzug zum Stillstand. Eine

solche Situation erlebte der Autor im Winterhalbjahr 1969/70 zwischen Wilkau-Haßlau und Cunersdorf als Fahrgast: Der vollbesetzte Berufsverkehrszug nach Kirchberg blieb unweit der früheren Station Culitzsch in den frischen Nassschneemassen stecken, die der talwärts fahrende Skoda-Lkw der Straßenmeisterei kurz vorher mit seinem Schiebeschild „freundlicherweise“ zu weit auf die Gleise geschoben hatte ...

In den ersten Betriebsjahrzehnten gesammelte Erfahrungen ähnlicher Art zählten zu den Gründen, weshalb die Bahnverwaltung im Jahr 1914 und nochmals um 1935 eine Umspurung einschließlich Neutrassierung der Kirchberger Strecke plante. Trotzdem blieb die Linienführung 91 Jahre bis zur Betriebseinstellung am 2. Juni 1973 unverändert. Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass weitsichtige Eisenbahnfreunde – vor



Kam dem Straßenverkehr ein Zug mit auf Rollfahrzeugen verzurrten Regelspurwagen entgegen, hieß es, die Nerven zu bewahren ...

Dicht nebeneinander bewegen sich Straßen- und Eisenbahnverkehr in Wilkau-Haßlau. Von der Brücke der Autobahn Hof – Chemnitz wirkt diese Szene im Jahr 1973 wie auf einer Modelleisenbahnanlage.



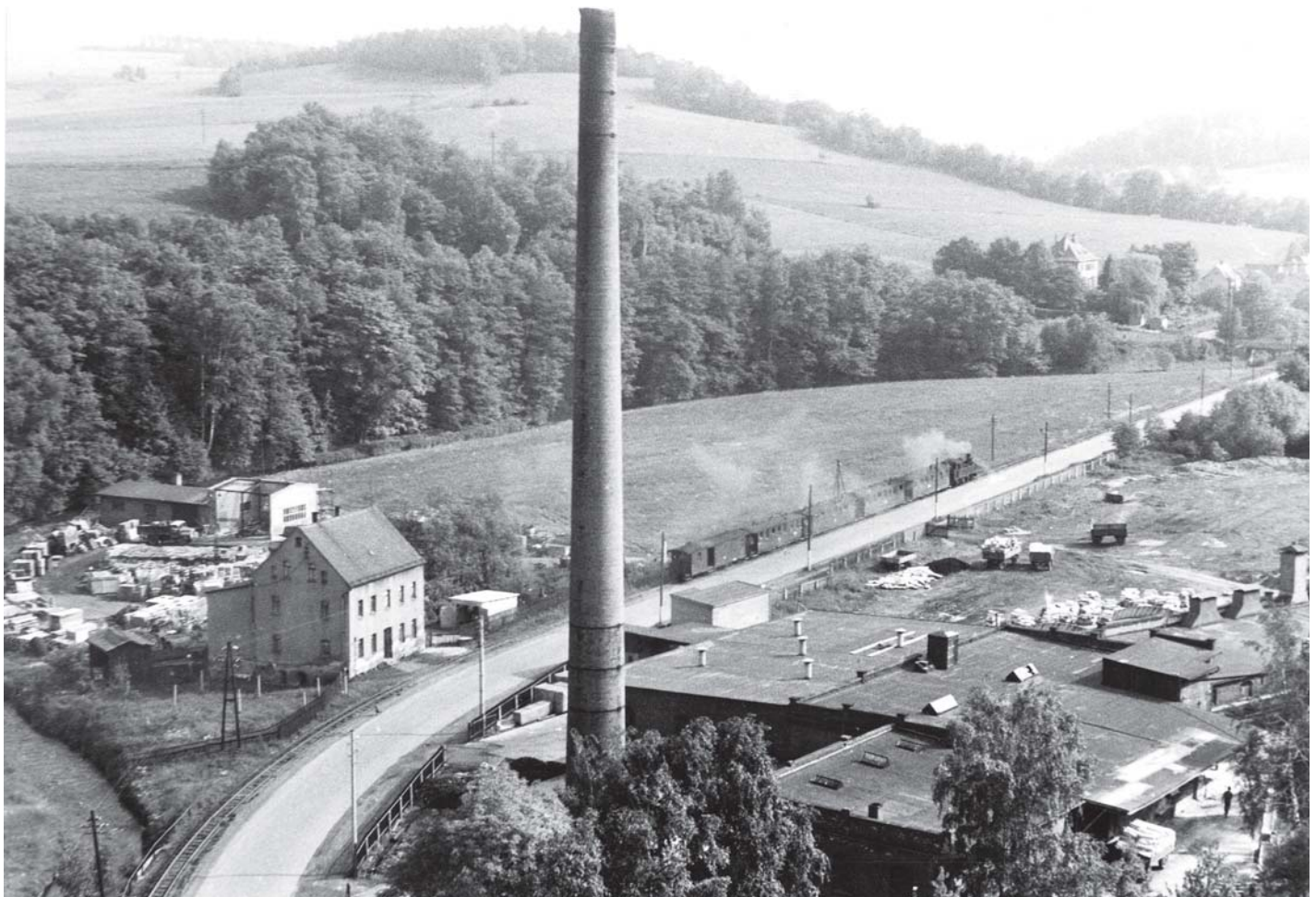


Diese Fahrkarten erinnern an den Abschnitt Wilkau-Haßlau – Kirchberg der Wcd-Linie, bei dem im Winter die Straßenschneepflüge die weiße Pracht oft zu weit ins Gleis schoben.

allein in den letzten Betriebsjahren der Schmalspurbahn – das Nebeneinander von Eisenbahn und Straße eindrucksvoll dokumentieren konnten.

Zur „letzten Fahrt“ zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg nutzte der Kraftverkehr das Nebeneinander von Eisenbahn und Straße werbewirksam, indem ein damals moder-

ner Ikarus-Reisebus vom Typ 508 zwischen Wilkau-Haßlau Haltepunkt und Kirchberg 25 Minuten parallel zum letzten planmäßigen Personenzug (dem P2128 mit der Lok 99561) fuhr. Das sollte auf den Verkehrsträgerwechsel einstimmen. Keine andere sächsische Schmalspurbahn verabschiedete sich auf diese eindrucksvolle Art und Weise. □



Der Blick von der Autobahnbrücke in Richtung Kirchberg belegt, dass sich auch dort Schmalspurbahn und Straße ein Planum teilten.

Im Frühjahr 1968 führte 99 583 einen gemischten Zug von Wilkau-Haßlau neben der damals noch gepflasterten Staatsstraße nach Kirchberg. Später erhielt die Straße zwar einen Asphaltbelag, aber Verkehrsschilder warnten vor „Fahrbahnschäden“ ...



31^{II}
Dre

Wilkau-Haßlau
Bf Wilkau-Haßlau
Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Dresden

Buchfahrplan

Heft 31^{II}

Jahresfahrplan 1972/73
Winterabschnitt
Gültig vom 1. Oktober 1972 bis 2. Juni 1973

Inhalt: Alle Züge der Strecke
Vollspur
Schlettau (Erzgeb)–Crottendorf ob Bf*
Schmalspur
Wilkau-Haßlau–Kirchberg (Sachs)
Rothenkirchen (Vogtl)–Schönheide Süd

* P 3150 Scheibenberg–Crottendorf ob Bf

451 Wilkau-Haßlau – Kirchberg (Sachs) und zurück (Schmalspurbahn)											
km	Rbd Dresden	Zug Nr	2110	2112	69982	2122	2128	2134	69986	Alle Züge	
0,0	Wilkau-Haßlau	X 450 ..ab	4.56	X 6.58	11.45	X 14.54	16.03	18.37	23.00	...	...
1,2	Wilkau-Haßlau Hp (u)	...	5.00	X 7.02	11.50	X 14.57	16.07	18.41	23.04	...	...
4,7	Cunersdorf (b Kirchberg/Sachs)	...	5.12	X 7.14	12.03	X 15.10	16.20	18.54	23.17	...	...
6,7	Kirchberg (Sachs) (335 m)	..an	5.22	X 7.24	12.13	X 15.19	16.29	19.03	23.27	...	...

Nach Teilung der WCd-Linie in die Abschnitte Wilkau-Haßlau – Kirchberg und Saupersdorf – Schönheide Süd trug die 1881 eröffnete Anfangsstrecke die Kursbuchstreckennummer 451.

26

P 2122 - II. 6 W (30,1) Wilkau-Haßlau—Kirchberg (Sachs)

Hg max 25 km/h

Last 65 t

Mbr Köbr 47

Tfz 99.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0,0	25	Wilkau-Haßlau	—	1454	(69981 70081)				
	10	0,84 ▢							
		0,88							
1,0	25	Wilkau-Haßlau Hp	1457	57					
	10	2,50 ▼							
	25	3,00							
	25	3,80 ▼							
	10	4,00							
4,5	25	Cunersdorf ^{(b Kirchberg Hp ...} [Sachs])	1509	1510			1		
	10	5,00 ▼							
	25	5,40							
	15	5,51 ◡							
	25	5,68							
	10	6,00 ▼							
	25	6,40							
6,5	25	Kirchberg (Sachs)	1519	—					Aufs

27

P 2123 - II. 6 (30,1) Kirchberg (Sachs)—Wilkau-Haßlau

Hg max 25 km/h

Last 110 t

Mbr Köbr 47

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6,5	25	Kirchberg (Sachs).....	—	1645	2128				Aufs
	10	6,40 ▼							
	25	6 00							
	15	5,68 ◡							
	25	5,51							
	10	5,40 ▼							
	25	5,00							
4,5	25	Cunersdorf (b Kirchberg [Sachs]) Hp ...	1654	54			1		
	10	4,00 ▼							
	25	3,80							
	10	3,00 ▼							
	25	2,50							
1,0	25	Wilkau-Haßlau Hp	1706	1707					
	10	0,88 ▢							
	25	0,84							
0,0	25	Wilkau-Haßlau	1710	—					

Der letzte Buchfahrplan für den Streckenteil Wilkau-Haßlau – Kirchberg listete alle Abschnitte und Stationen fein säuberlich auf.

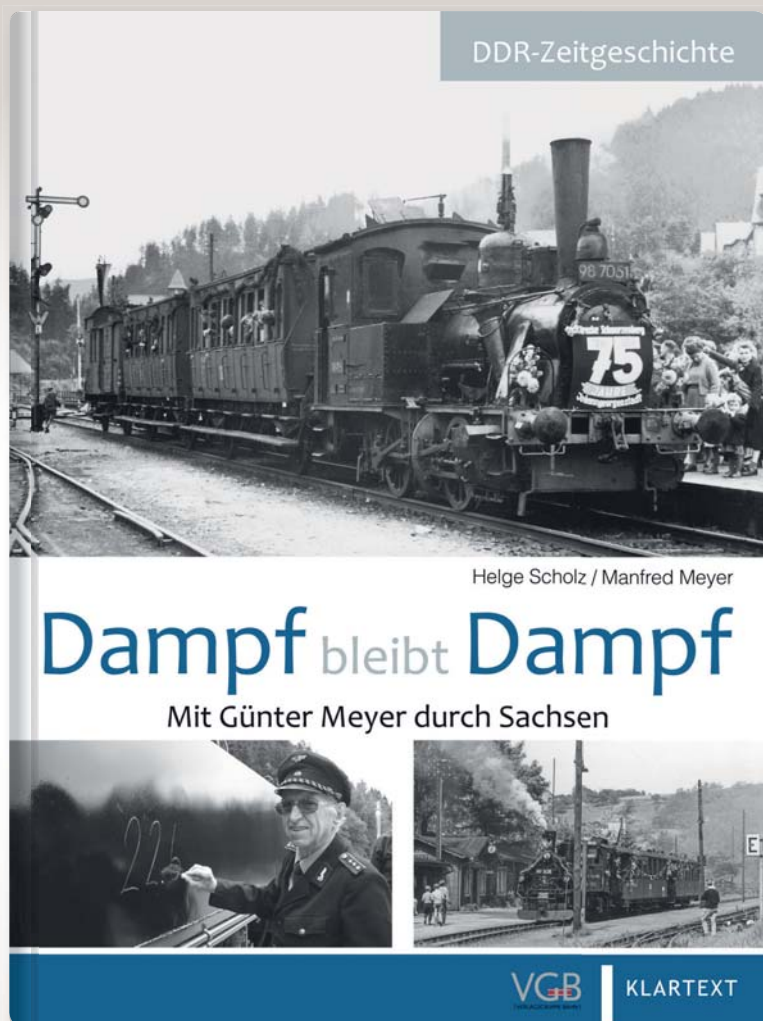
*Erst kurz vor dem
Einfahrtsignal von
Kirchberg endete
die in Wilkau-Haßlau
begonnene parallele
Trassierung von Straße
und Schmalspurbahn.*



*Leider in diesem Abschnitt der WCd-
Linie keine Ausnahme: Kollisionen von
Zug und Straßenfahrzeugen. Den letz-
ten Unfall gab es am 16. Mai 1973 mit
einem im Gleisbereich stehenden Lkw
an der Schmiede nahe des Haltepunk-
tes Wilkau-Haßlau.*

NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Reichsbahn-Erinnerungen

Das vorliegende Buch erhebt zwar nicht den Anspruch, eine umfassende Biographie eines weit über die Grenzen seiner Auer Heimatstadt bekannten Dampflokführers, Eisenbahn-historikers, Fahrzeugkenners und Eisenbahnfotografen zu sein. Dennoch: Kein anderer als Günter Meyer steht im Mittelpunkt; ein Eisenbahner und sein von der Eisenbahn geprägtes Leben. Das Buch ist in erster Linie ein Querschnitt seines Schaffens, mit dem er seine geliebte Dampfeisenbahn in Sachsen im Bild festgehalten hat. Und das konnte er wirklich perfekt. Sie sind bei diesem ungewöhnlichen Werk eingeladen, den Dampflokführer und Eisenbahnfreund Günter Meyer näher kennen zu lernen. Freuen Sie sich, mit Bildern und Geschichten auf seine Eisenbahnabenteuer mitzukommen und zu den aufgenommenen Betriebssituationen weitere teils ungewöhnliche Informationen zu erhalten.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581632 | € 29,95

Weitere Titel dieser Reihe

Mit Hardcover,
Format 22,3 x 29,7 cm



160 Seiten, ca. 200 Farb- und
Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581623 | € 29,95



144 Seiten, ca. 250 Farb- und
historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581514 | € 24,95



232 Seiten

Best.-Nr. 581630 | € 34,95

Exklusive DVD-Sammelboxen



Kleinbahnromantik der Spitzenklasse

Die meist schmalspurigen Bimmelbahnen üben schon seit Jahrzehnten eine besondere Faszination auf Eisenbahnfreunde und Ausflügler aus. Wir haben die schönsten Bähnchen porträtiert und jeweils fünf außergewöhnliche Filme in zwei exklusiven Boxen zu diesem Thema zusammengefasst. Das Besondere: Viele Aufnahmen entstanden, als das alte Flair von Opas Bimmelbahn noch in voller Blüte stand.

Best.Nr: 5101 Bimmelbahn Teil 1 Gesamtlaufzeit 4,25 h

Schmalspurdampf in Bosniens Gebirge • Liebelei mit der Kleinbahn - Bruchhausen-Vilsen • Der Rasende Roland • Unvergessene Schmalspurromantik • Auf schmaler Spur durch Württemberg

Best.Nr: 5102 Bimmelbahn Teil 2 Gesamtlaufzeit 4,5 h

Mosbach – Mudau • IV K-Dampf pur • S'Bimmelbahnel im Osterzgebirge • Die Harzquerbahn • 100 Jahre Schmalspurbahnen in Österreich

Null-Eins – Mythos auf deutschen Gleisen

01 – so nannte 1924 die DRG ihre erste Einheits-Schnellzuglok. Diese DVD-Box stellt alle Varianten der 01 vor; u.a. 01 150, 01 509 und die DB-Neubaukessel-01. Technische Schilderungen sind ebenso enthalten wie Einsatzbilder und historische Szenen. Geschichten von alten Lokführern runden das Filmerlebnis ab.

Best.Nr: 5103

Gesamtlaufzeit 295 Minuten



Dampf pur mit den berühmtesten Dampfkrössern

Dampflokten waren nicht nur der Stolz der Eisenbahnen, sie hielten auch die Räder der Industriegesellschaft am Laufen. Die berühmtesten Dampfkrösser, die deutsche Lokfabriken geschaffen haben, werden in Szene gesetzt – mit technischen Infos, mit seltenen Wochenschau-Aufnahmen aus den 30er-, 40er-, 50er- und 60er-Jahren sowie mit stimmungsvollen Bildern aus der Endzeit des Dampfbetriebs. Wir haben für diese exklusive Box die beliebtesten RioGrande-Filme zum Thema Deutsche Dampflokotiven ausgewählt. Seit rund 30 Jahren ist unser Team in Sachen Dampf unterwegs, entsprechend abwechslungsreich sind die oft nicht mehr wiederholbaren Filmszenen. Eine DVD-Sammlung der Spitzenklasse, die das wichtigste Kapitel deutscher Bahngeschichte bestens dokumentiert.

Best.-Nr. 5100 10er-DVD-Box, ca. 666 Minuten Laufzeit