2 24 mode!

bis 1990

eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



international

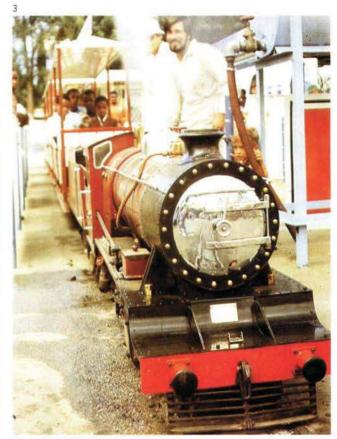
Eisenbahnmuseum in Simbabwe

Auch in Simbabwe hat die Eisenbahn eine wichtige volkswirtschaftliche Bedeutung und wird ständig modernisiert. Ausgewählte Veteranen der Schiene bleiben aber hier ebenfalls der Nachwelt erhalten. So wurde bereits am 4. November 1972 in Bulawayo ein Eisenbahnmuseum eröffnet. Anlaß dafür war das 75jährige Bestehen des dortigen Bahnhofs.

Das Freilichtmuseum befindet sich in einem ehemaligen Bahnhof, wo die sorgfältig restaurierten Lokomotiven und Wagen aufgestellt wurden. Neben den zahlreichen Museumsfahrzeugen kann sich dort der Besucher anhand von Bild- und anderen Dokumenten über die historische Entwicklung der Eisenbahn und die damit verbundenen gesellschaftlichen Verhältnisse in diesem Teil Afrikas informieren. Dabei erinnern noch viele Exponate an die politischen wie Eigentumsverhältnisse im ehemaligen rassistischen Rhodesien. Andere Bereiche des Museums widerspiegeln zugleich die progressive Politik Simbabwes seit 1980.







- 1 Small-Class-Locomotive
- 2 14th-Class-Locomotive (Ausschnitt)
- 3 In Bulawayo fand im Mai 1984 eine internationale Messe statt. Auf dem Messegelände wurde eine 260-mm-spurige Miniatur-Eisenbahn errichtet, die einen 500 m langen Kurs befuhr. Es verkehrten zwei Dampfloks und eine dieselelektrische Lokomotive. Das Foto zeigt die Lok "KING ARTHUR" mit dem Zug abfahrbereit am Haltepunkt. Das Beheizen der Maschine erfolgt mit Steinkohle, die im Schlepptender untergebracht ist. Der Tender dient gleichzeitig als Sitz für den Lokführer. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 15 km/h.
- 4 Salonwagen, ebenfalls aus früheren Zeiten



eisenbahn-modellbahnzeitschrift 35. Jahrgang



transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Zu einer guten Tradition sind die DMV-Sonderfahrten durch den Thüringer Wald geworden. So fuhren auch am 23. Februar 1986 Sonderzüge von Erfurt über Grimmenthal und Sonneberg zurück nach Erfurt. Diese Aufnahme ist jedoch schon älter. Sie entstand am Rennsteig im Jahre 1978. Foto: R. Steinicke, Dresden

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben und fragen	3			
literatur	Rezensionen	34			
dmv teilt mit	Verbandsinformationen/ Wer hat – wer braucht?	19			
anzeigen	suche/biete/tausche	35			
eisenbahn					
kurzmeldungen	Lokeinsätze/Ergänzung für historischen Zug DDR und Ausland	11 16			
mosaik Eisenbahnjubiläen bis 1990					
historie "Marie Klockow kümmt!" (2. Teil) Über Zweizylinder-Naßdampf-Verbundlokomot					
poster	Lok 89 6009	10			
nahverkehr					
kurzmeldungen	Straßenbahnen im Gespräch	8			
modellbahn					
forum	Vorbildgetreuer Betrieb – was ist das eigentlich?	21			
tips	Güterzug-Dampflokomotiven Ringlokschuppen	25 30			
mosaik	Gartenbahn – und zwar im Winter	36			
vorbild - modell	Rlmmp-Wagen	24			
historie	Kleine Eisenbahn zur Stunde Null (2. Teil)	22			
Jahresinhaltsverze	ichnis 1985	7/18			

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel Redakteur: Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm Redaktionelle Mitarbeiterin: Gisela Neumann Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt Anschrift: Redaktion "modelleisenbahner" DDR - 1086 Berlin, Französische Str. 13/14; PSF 1235 Telefon: 2 04 12 76 Fernschreiber: Berlin 11 22 29 Telegrammadresse: transpress Berlin Zuschriften für die Seite "DMV" teilt mit" (also auch für "Wer hat wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR - 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Verband der DDR

Deutscher Modelleisenbahn-

Redaktionsbeirat Günter Barthel, Erfurt Karlheinz Brust, Dresden Achim Delang, Berlin Werner Drescher, Jena Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt Dr. Christa Gärtner, Dresden Ing. Walter Georgii, Zeuthen Ing. Wolfgang Hensel, Berlin Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin Werner Ilgner, Marienberg Prof. em. Dr. sg. techn. Harald Kurz, Radebeul Wolfgang Petznick, Magdeburg Ing. Peter Pohl, Coswig Ing. Helmut Reinert, Berlin Gerd Sauerbrey, Erfurt Dr. Horst Schandert, Berlin Ing. Rolf Schindler, Dresden Joachim Schnitzer, Kleinmachnow Ing. Lothar Schultz, Rostock Hansotto Voigt, Dresden Dr. Manfred Zimmermann, Sonne-

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher

Lizenz Nr. 1151 Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin Erscheint monatlich: Preis: Vierteljährlich 5,40 M. Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des "Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen. Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Art.-Nr. 16330

P 224/85 Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 23. 1. 1986 Geplante Auslieferung: 25. 2. 1986

Geplante Auslieferung des Heftes 3/86: 25. 3. 1986

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13-14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141-167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30. Kurfürstenstr. 111. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Eisenbahnjubiläen bis 1990

Im Heft 4/82 veröffentlichten wir auf den Seiten 95 und 96 einen Beitrag, der zahlreiche Anregungen und Hinweise zur langfristigen Vorbereitung von Eisenbahnjubiläen enthält. Diese Veröffentlichung stieß auf großes Interesse, weil dazu außerdem eine Tabelle über ausgewählte Streckenjubiläen der Deut-

schen Reichsbahn von 1982 bis 1985 erschienen ist.

Wir haben uns daher entschlossen, eine weitere Übersicht abzudrucken, aus der die 75., 100., 125. und 150. Jahrestage der wichtigsten Strecken bis 1990 zu entnehmen sind. Nun – es geht nicht immer darum, daß anläßlich dieser Jubiläen große Volksfeste stattfinden. Dennoch sollte sich jeder an der Organisation einer Jubiläumsveranstaltung interessierte Eisenbahnfreund in

seinem Heimatkreis mit der nächsten Dienststelle der Deutschen Reichsbahn und den staatlichen Organen, etwa dem Rat der Gemeinde oder dem Rat der Stadt, Kontakt aufnehmen. Oft wird dort an solche Ereignisse zu kurzfristig gedacht. Vieles ist dann nicht mehr möglich

Je früher die Arbeiten beginnen, desto einfacher ist dann die Organisation solcher Jubiläumsveranstaltungen.

Ausgewählte Streckenjubiläen der DR in den Jahren 1986-199	usgewählte	Streckenjubiläen	der DR in den	Jahren 1986-1990
--	------------	------------------	---------------	------------------

Jubi- läum	Strecke	Länge b. Er- öffn./km/	Eröf	fnungs-	erbaut als/Bem.	DMV-BV	KBS	Jubi- läum	Strecke	Länge b. Er- öffn./km/	Erö	ffnui	igs-	erbaut als/Bem.	Rbd/ DMV-BV	KB:
1986	The way			36			11795	1988	ik.	Street Control		-		F-	The sale	34
75.	Mücheln-Querfurt	18,63	1	4. 1911	0	HI	606	100.	Grunow-Beeskow	9,41	17		888	c	Bln	183
	Heverode-Treffurt						000			AL PACE						10.
75. 100.	Stendal-Tangermünde	14,54 10,15	1.		(GV ab 7.	Erf 4.)		75. 125.	Tantow-Gartz (Oder) (Szczecin-)Grambow-Pa-	7,29				S/st.	Gwd	1000
00.	Blankenburg-Rübeland-El-			schon al 11. 1885		Mg	792	125.	sewalk Angermunde-PasewAn-	41,93	16.	3.	1863	Р	Gwd	92
00	bingerode West	14,00		5. 1886		Mg	719	100	klam	104,72	16.	3.	863	P	Gwd	92
00.	Elbingerode West-Königs- hütte ¹⁾	6,35	1.	6. 1886	Р	MG	719	100.	Löwenberg (Meckl.)-Tem- plin_	33,07	1.	5.	888	S	Gwd	91
75	Seebad Heringsdorf-Wol-	34,90	1.	6. 1911		1922		75.	Böhlen (b. Lpz.)-Espenhain	6,77	1.	5.	913	S	HI	50
	gaster Fähre			schon at)	Gwd	940	100.	Stralsund-Velgast-Ribnitz	43,01	1.	7.	888	S	Gwd	95
			1.6	5. 1886)	S	Gwd	-		u. Velgast-Barth	11,41	1.	7.	888	S	Gwd	95
00.	Neustrelitz-Waren-Ro-				William III			100.	Mägdesprung-Harzgerode	7,40	1.	7.	888	P. Sm	Mg	67
-	stock	112,50	10	6. 1886	p	Schw	900	100.	Hildburghausen-Heldburg	24,39	1.	7.	888	S, Sm/st.	Erf	- 20
00.	Rostock-Warnemünde	13,10		7. 1886		Schw		75.	Limbach (Sa.)-Oberfrohna	1,81			913		Dre	40
75.	Mühlhausen-Heyerode						901	75.	Fährkrug (Kr. Tem-	11/201	-	933		975		-
00.	Bad Doberan-Heiligen-	17,26		7. 1886	5/st.	Erf			plin)-Fürstenwerder	31,76	15.	8.	1913	S/st.	Gwd .	
	damm	6,51	9.	7. 1886	P, Sm	Schw -	785	100.	Schwerin (Meckl.) Görries							
00.	Dahme (Mark)-Uckro	12,53	31.	7. 1886	P/GV	Cs			(Abzw. Krebsförden)-Cri-	TIES DIEV	22	52301	Samo	1223	12000	500
00.	Freital-Potschappel-Wils-					2000			vitz	19,08			888		Schw	77
	druff	10,90	1.	0. 1886	S, Sm st.	Dre	-	150.	Zehlendorf-Potsdam	14,06	22.	9.	838	P	Bln	
00.	Sonneberg (Thür.)-Lauscha		11.6	N. W.	# 10 A C C C C C C C C C C C C C C C C C C	HITTATE !		100.	Tannroda-Kranichfeld	3,37	14.	10.	888	P	Erf	61
5.	(Thür.) Markneukirchen-Erlbach	19,15	1, 1	0.1886	P	Erf	566	100. 150.	Teutschenthal-Salzmünde Berlin-Zehlendorf (Ges	8,57	22.	10.	888	3/st.	HI	3
J.		0.40	1174(5)						Strecke Berlin-Potsdam)	12,06	20	10	838	D	Bln	
5.	(Vogtl.) Seelingstädt (b. Bran-	2,19	1.1	0. 1911	S/st.	Dre	-	100.	Themar-Schleusingen	10,99			888		Erf	62
	dis)-Trebsen (Mulde)	3,29	1.1	0. 1911	S	HI	504	75.	Lauscha (Thür.)-Ernstthal							
5.	Thum-Meinersdorf	16,24	1. 1	0. 1911	S, Sm/st.	Dre	-		a. R.	6,37	1.	11.	913	S	Erf	56
5.	Finsterwalde (NL)-Luckau	35,52		0. 1911		Cs	UIL.		u. Bock-WallendfNeu-							
0.	Königshütte ¹⁾ -Tanne	6,80		0. 1886		Mg	-		haus	10,08	1.	11. 1	913	SS	Erf	56
5.	Bischofferode-			ZZ. OROS	0/108811			100.	Mügeln (b. Oschatz)-Nei-							
100	Zwinge(-Herzberg [Harz])	27,97	1.1	1. 1911	S/st.	Erf/DB	-		chen	23,94	1.	11. 1	888	S, Sm/st.	Dre	- 9
75.	Suhl-Schleusingen	15,84		1. 1911		Erf	626	125.	Zerbst-Roßlau	13,08	1.	11. 1	863	S	Mg	71
75.	Mertitz-Döbeln-Gärtitz	18,63			S, Sm/st.	Dre	-	125.	Anklam-Züssow-Stralsund							
00	Wendisch Priborn-Plau	10,03	21.	1. 1911	3, 3HI/St.	Die			U.	65,47	1	11. 1	863	P	Gwd	92
,,,		19 79	45 4	2 1000					Züssow-Wolgast	17,85			863		Gwd	94
	(Meckl.)	13,73		-	P	Schw	810	100.	Schönfeld-Wiesa-Geyer	9,04				S, Sm/st.	Dre	34
00.	Merseburg-Mücheln	16,09	15. 1	2. 1886	S	HI	606	100.	Heldburg-Friedrichshall	4,66				S, Sm/st.		
00.	Wilischthal-Thum/Ehren- friedersdorf	13,54	15. 1	2. 1886	S, Sm/st.	Dre	_		rieloury-rrieurichshan	4,00	.50	12.	000	3, 3m/st.	Erf.	
	5000							1989							200	
987								150.	Gesamtstrecke Leipzig-			S 8	500000		000000	
75.	Wittstock (Dosse)-Freyen-	19,50		2. 1912					Dresden	115,42			839		HI/Dre	320
	stein-Meyenburg	9,31	14.	4. 1912	P/st.	Schw	-	100.	Ribnitz-Rostock	29,33	1.	6. 1	889	S	Schw	95
50.	Leipzig Dresdner Bf							150.	Magdeburg-Schönebeck							
	Althen ^{2) 3)}	10,60	24.	4. 1837	P	HI	502		(Elbe)	15,04	29.	6. 1	839	P	Mg	70
00.	Leipzig-Geithain	43,95	2.	5. 1887	S	HI	430	100.	Schwarzenberg-Grünstäd-							
00.	Weimar-Tannroda und	21,99	15.	5. 1887	P	Erf	613		tel u.	2,67	1.	7.1	889	S	Dre	45
	Bad Berka-Blankenhain	6,15	(GV	ab 13. 6) P/(GV)	Erf	_		Grünstädtel-Oberritters-							
00.	Schönberg (Vogtl.)-Schleiz	14,90	20.	6. 1887	S	Dre	474		grūn -	9,36	1.	7. 1	889	S, Sm/st.	Dre	-
00.	Weimar-Großrudestedt	34,23			P, Sm/st.	Erf	-	100.	Immelborn-Bad Lieben-	3250	88			50 E 0 11 2 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10	SIS	
25.	Halberstadt-Thale	28,22			P	Mg	716		stein	6,40	1	8 1	889	P/st.	Erf	
00.	Gernrode-Mägdesprung	10,10		8. 1887		Mg	674	100.	Bergen (Rügen)-Putbus	9,74		8. 1		S	Gwd	95
25.	Tharandt-Freiberg (Sa.)	26,30		8. 1862		Dre	410	75.	Zeulenroda unt. Bf ob. Bf.	3,66	1.		4000	S/st	Erf	73
10.	Schipkau-Finsterwalde	20,16		9. 1887		Cs	-	150.	Schönebeck (Elbe)-Calbe						¥)	
00.	(NL) Güstrow-Schwaan	17,40	1. 1	0. 1887	P	Schw	905	100.	(Saale) Ost Naumburg-Reinsdorf (b.	12,45	9.	9. 1	839	,	Mg	730
25.	Großenhain-Priestewitz	5,03	14. 1	0. 1862	P	Dre	220		Artern)	52,67	1.	10. 1	889	S	Erf	61
00.	Meuselwitz-Ronneburg (Thür.)	25,44	17 1	0. 1887	SUCM	HI/Dro		100.	Orlamünde-Pößneck-Op-	14,89	•	10 1	889	D	Erf	56
00.	Haldensleben-Hakenstedt	63,74	17.	V. 100/	3/[04]	HI/Dre	-	100	purg							56
au.		26.00	2	1. 18874	l D	Ma	744	100.	Ludwigslust-Holthusen	26,54			889		Schw	77
	U. Unkanatodt Cilalahaa	26,09				Mg	741	75.	Billroda-Laucha (Unstrut)	16,01				S/st.	Erf	
	Hakenstedt-Eilsleben	5,62		1. 1887		Mg	741	100.	Könnern-Baalberge	11,28			889		Mg	67
nn	Hornstorf-Karow (Meckl.)	71,43	14.	1. 1887	,	Schw	784	100. 125.	Oebisfelde-Salzwedel Güstrow-Neubrandenburg	59,17 87,62			889 864		Mg. Schw/Gwd	76 1 93
	Neustadt (Dosse)Meyen-															
00. 00.	burg u. Meyenburg-Wendisch Pri-	63,54	11.	2. 1887	S	Schw	814	100.	Grünstädtel-Buchholz (Sa.) u.	21,44	1.	12. 1	889	S	Dre	45

modell eisenbahner

Leser meinen...

Ohne Vorbild kein Modell

Jeder Modelleisenbahner weiß, daß für den Nachbau eines ausgesuchten Vorbilds viele Detailinformationen erforderlich sind. Angaben aus der einschlägigen Fachliteratur reichen meist selten aus.

Eine sehr gute Idee hatten dazu die Modellbahnfreunde der AG 3/95 Dresden. Warum sollte man nicht einmal versuchen, das Hobby mit aktiver Erholung zu kombinieren? Das heißt, mit Kind, Kegel, Rucksack und einem leichten Zelt, eine Mehrtagewanderung zu organisieren und so die sächsischen Schmalspurbahnen kennenzulernen. Dies bedarf einer guten Vorbereitung, wozu vor allem das Übernachten auf Zeltplätzen oder in Jugendherbergen gesichert werden muß. Gespräche mit älteren Bürgern können sehr viele Aufschlüsse über die Geschichte der ausgewählten Strecke geben, und man entdeckt auf so einer Wanderung viel interessantes. Die Mitglieder der AG 3/95 hielten auf ihren Wanderungen nach Ortmannsdorf, Oberrittersgrün, Jöhstadt und Frauenstein viel Wissenswertes auf Filmen und Notizblock fest. Text und Foto: F. Adam, Dresden

Leser schreiben...

Sowjetische Stellwerke

Zu dem im Heft 9/85 auf Seite 16 erschienenen Beitrag möchte ich folgendes mitteilen: Auf der Strecke Gotha - Leinefelde, die als eingleisige Hauptbahn betrieben wird (Streckenhöchstgeschwindigkeit 85 km/h) wurden die Ein- und Ausfahrweichen nachträglich mit Klammerspitzenverschlüssen ausgerüstet. Dadurch wurde es möglich, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h im Weichenbereich zu beseitigen. Dies ist für eine energieoptimale Fahrweise durchfahrender Züge Bedingung. In diesem Zusammenhang möchte ich auf den erhöhten Kraftstoffverbrauch bei häufigen Brems- und Anfahrvorgängen, besonders bei Baustoffzügen von und nach Deuna, hinweisen. O. Becker, Bad Langensalza

Leser fragen...

Warum rotes Dreieck?

Beim Studieren älterer Jahrgänge unserer Zeitschrift fiel mir bei vielen Dampflokomotiven ein rotes spitzwinkliges Dreieck links unterhalb der Griffstange am Führerhaus auf. Was bedeutete es? U. Hahn, Asbach

Dieses Zeichen wurde seinerzeit an jenen Lokomotiven angebracht, die in persönlicher Pflege waren. Damit wurde der sozialistische Wettbewerb gefördert.

Ob sich alle daran halten?



Dieses wichtige Schild ziert die Unterführung - nicht Durchführung des Hbf Döbeln, aufgenommen am 12. Mai 1985 von Olaf Martin.

MUTZSCHEN

Jubi- läum	Strecke	Länge b. Er- öffn./km/	Erö tag	ffnu	ings-	erbaut als/Bem.	Rbd/ DMV-BV	KBS
100.	Ballstädt-Gräfentonna-					S/st.	Erf	-
	Döllstädt-Herbsleben	16,88	15.	12.	1889	S	Erf	641/3
100.	Dömitz-Malliß und	9,63	29.	12.	1889	P	Schw	772
	Lübtheen-Malliß	23,27	29.	12.	1889	P/st.	Schw	7
1990	CONTRACTOR OF THE CONTRACTOR							
100.	Glöwen-Havelberg ⁶	9,24	15.	2.	1890	S/st.	Schw	
75.	Torgau-Belgern ⁷	17,13	1.	4.	1915	S/(GV)	HI	-
75.	Nauen-Kremmen-Ora-					5a (1993))		
	nienburg	38,15	1.	4.	1915	S/(GV)	Bin	
75.	Leipzig Hbf-Leipzig Thekla	4,69	1.	5.	1915	S	HI	210
100.	Bufleben-Großenbehrin-							
	gen ⁸⁾	17,21	1.	5.	1890	S	Erf	646
100.	Köthen-Aken (Elbe)	12,50	1.	5.	1890	S	HI	691
100.	Eisfeld-Unterneubrunn	17,82	1.	5.	1890	S, Sm/st.	Erf	_
100.	Putbus-Lauterbach (Rügen	2,28	15.	5.	1890	S	Gwd	955
100.	Neustrelitz-Mirow	21,70	18.	5.	1890	P	Gwd	815
100.	Malliß-Ludwigslust	20,70	20.	5.	1890	P	Schw	772
100.	Berga-Kelbra-Rottlebe-	14						
	rode	9,52	1.	6.	1890	S	Erf	662
100.	Alexisbad-Güntersberge	12,50	1.	6.	1890	P, Sm	Mg	674
150.	Calbe (Saale) Ost-Köthen	22,72	19.	6.	1840	P	Mg	730
100.	Torgau-Pretzsch-Pratau	41,87	15.	7.	1890	S	HI	213/5
100	Freiberg (Sa.)-Halsbrücke	7,45	15.	7.	1890	S/(GV)	Dre	
100	Berthelsdorf-Brand-Erbis-	3,20	15.	7.	1890	S	Dre	416
	dorf-Großhartmannsdorf-	8,55	15.	7.	1890	S/st.	Dre	
	Langenau	4,20	15.	7.	1890	S	Dre	416
150.	Köthen-Halle (Saale)	35,82	23.	7.	1840	P	HI	730
100.	Bernburg AbzwCalbe							
	West	14,94	15.	8.	1890	S	Mg	671
100.	Nienhagen-Dedeleben				60.0	S	Mg	715
	(-Jerxheim)	32,81	15.	8.	1890	S/st.	DB	
150.	Halle (Saale)-Leipzig	37,63	18.	8.	1840	P	HI	515
150.	Dessau-Köthen	21,18	1.	9.	1840	P	Mg	690
125.	Halle (Saale) - Eisleben	37,74	1.	9.	1865	P	HI	660
100.	Großpostwitz-Obercune-							
	walde	7,59	15.		1890	S	Cs	244
100.	Kamenz (Sachs)-Elstra	8,00	20.	10.	1890	S/(GV)	Cs	-
125	Herlasgrün-Falkenstein-							
	Lottengrün-Oelsnitz						Dre	444
	(Vogtl.) u. Oelsnitz	47,08	1.	11.	1865	S	Dre	-

Jubi- lāum	Strecke	Länge b. Er- öffn./km/	Eröffnungs- tag	erbaut als/Bem.	Rbd/ DMV-BV	KBS
	(Vogtl.)-Bad Brambach		100	S/st.	Dre	470
	(-Eger) ⁹⁹	53,89	1. 11. 1865	S	ČSD	-
100.	Heidenau-Geising ¹⁰⁾	36,10	18. 11. 1890	S. Sm	Dre	311
100.	Zittau-Bertsdorf-Kurorte	9				
	Oybin/Jonsdorf	14,41	25, 11, 1890	P, Sm	Cs	251
100.	Bautzen-Königswartha	18,14	3. 12. 1890	S	Cs	246
125.	Gößnitz-Gera	35,03	28. 12. 1865	P	Dre/Erf	550
100						

- 1) Königshütte hieß 1886 Rothehütte-Königsdorf
- 2) Althen liegt zwischen Engelsdorf und Borsdorf.
- Es besitzt keine Bahnstation mehr.
- Weitere Eröffnungsdaten von Teilstrecken der LDE: Althen-Gerichshain 4,32
 12. 11. 1837, Gerichshain-Machern, 2,93 11. 5. 1838, Dresden-Weintraube 8,18 19. 7. 1838, Machern-Wurzen 8,00 31. 7. 1838, Wurzen-Dahlen 17,53 16. 9. 1838, Weintraube-Oberau 13,44 16. 9. 1838, Dahlen-Oschatz 9,56 3. 11. 1838, Oschatz-Riesa 13,07 21. 11. 1838, Riesa-Oberau 28,45 7. 4. 1839
- 4) GV schon ab 13. 10. 1887
- 5) Der ehem. Bf. Bock-Wallendorf heißt heute Lichte (Thür) Ost
- Zwischen Ernstthal und Neuhaus am Rennweg besteht nur noch Güterverkehr. 6) 1948-1971 als Schmalspurbahn in Betrieb
- 7) GV bereits ab 16. 11. 1914 auf Teilstrecke
- 8) nur noch bis Friedrichswerth in Betrieb
- 9) Eger Cheb (ČSSR)
- 10) bei Eröffnung hieß die Strecke Mügeln-Geising-Altenburg, 1935-1938 zur Regelspurbahn umgebaut.

Abkürzungen:

- stillgelegt
- Sm Schmaispurbahn
- Güterverkehr GV
- Auf der Strecke wird nur noch Güterverkehr betrieben
- als Privatbahn erbaut als Staatsbahn erbaut

- Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 bis 1935, DRG, Berlin 1935 (2) Geschichte der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, Denkschrift, Dresden
- (3) Kieper, Preuß, Rehbein, Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980
- Die Übersicht wurde zusammengestellt und bearbeitet von Claus Burghardt, Dresden.

historie

Klaus Jünemann, Berlin, Wolf-Dietger Machel (DMV), Potsdam und Lothar Nickel (DMV), Berlin

"Marie Klockow kümmt!"

Die Geschichte der ehemaligen Kleinbahn Klockow – Pasewalk 2. Teil

Bodenreform brachte Wandel

Nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus erhielt die einstige Gutsbesitzerbahn im Zusämmenhang mit der demokratischen Bodenreform neue Aufgaben. Die KKP wurde aufgrund des SMAD-Befehls 124 (Provinz Brandenburg) vom 30. Oktober 1945 durch den Kreiskommandanten der Roten Armee in Prenzlau enteignet, in Volkseigentum übergeführt und der Generaldirektion der Provinzialbahnen Mark Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam als Betriebsführer zugeordnet. Ab 1. November 1946 gehörte die Bahn zur Betriebsverwaltung der Prenzlauer Kreiskleinbahnen (PK). (3)

Dies geschah wohl nicht nur im Hinblick auf eine kostengünstigere Betriebsführung, sondern auch deshalb, weil die Regelspurstrecke Prenzlau-Klockow zu diesem Zeitpunkt aus Reparationsgründen demontiert war.

Größte Bedeutung hatte in den Nachkriegsjahren der Güterverkehr. In der Kampagne mußten meist zusätzliche Güterzüge mit bis zu 22 Wagen gefahren werden. Bei besonders hohem Hackfruchtaufkommen wurde Hälfte eines jeden Zuges zeitweise in der Pasewalker Feldstraße abgestellt, weil die Kapazitäten des Bahnhofs und vor allem der Gleiswaage begrenzt waren. Jeder Wagen ging einzeln über die Waage. Um die schweren Züge sicher ans Ziel zu bringen, mußten auf der Gefällestrecke Bröllin-Pasewalk Heizer und Zugführer als Bremser fungieren, denn es gab keine durchgehende Bremse. Ein großer Teil der Wagen wies Handbremsen auf. Nach dem Umladen wurden die Rüben der Zuckerfabrik Anklam zugeführt.

Die besagten Kampagnen begannen bereits im September eines jeden Jahres mit dem Transport von Saatkartoffeln; ihnen folgten Fabrik- und schließlich Speisekartoffeln. Anschließend lief die Rübenkampagne. Diese Jahreszeit erforderte durch den Umladebetrieb vom Personal der Schmalspurbahn härteste Arbeit mit ungezählten Sonderschichten. Es wurde alles darangesetzt, die Kampagne jeweils zwei Tage vor Weih-

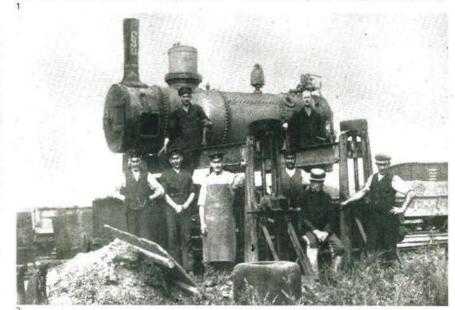
nachten-beenden zu können; ein verständliches Bestreben!

Nachdem bis 1945 nur die notwendigsten verkehrsdienstlichen Aufgaben erfüllt worden waren, wurde bereits unter Regie der Landesbahn Brandenburg (1945 bis 1949) für jede Wagenladung ein Frachtbrief ausgestellt.

Reiseverkehr wurde eingeführt

Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges entwickelte sich, durch die Lebensmittelknappheit und dem damit verbundenen Streben der Menschen aufs Land bei der "Marie Klockow" ein "wilder" Personenverkehr in Güterwagen. Die Städter fuhren hinaus zum "Kartoffelbuddeln" und erhielten als Entlohnung einen Teil der so sehr begehrten Knollen. Neben dem Ziel, die Betriebseinnahmen der KKP zu steigern, war dies der Grund, weshalb die Verwaltung der PK durch den Betriebsführer beauftragt wurde, den Reiseverkehr offiziell einzuführen. Dies geschah ab 1. Februar 1948. Zunächst verkehrten zwei Personenzugpaare — jeweils früh und abends —, die später nach Bildung einer zentralen Schule in Klockow zur Schülerbeförderung durch ein drittes Zugpaar ergänzt wurden.

Ab 1949 von der DR verwaltet Die landeseigene Generaldirektion als





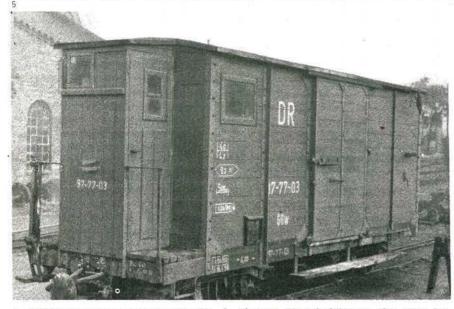
- 1 Vor 1945 fanden Lokrevisionen meist unter freiem Himmel statt. Diese historische Aufnahme aus dem Jahre 1920 zeigt einen der beiden KKP-Lokkessel. Unterhalb des Domes der eigens für diese Arbeiten bestellte Monteur von Orenstein & Koppel.
- 2 Nur noch wenige alte KKP-Güterwagen blieben bis in die 50er Jahre im Ursprungszustand erhalten. Der Wagen 97-77-14 wurde 1900 gebaut und war noch acht Jahre lang mit Pferden bewegt worden. Im Dezember 1959 erfolgte die Verschrottung dieses Wagens (Aufnahme 23. September 1958 in Neuenfeld).
- 3 Drehgestelle eines in Friedland verschrotteten KKP-Wagens der Ursprungsausführung aus der Pferdebahnzeit im Oktober 1958. Die beiden Drehgestelle eines Wagens wurden durch eine Zugstange verbunden, um den hölzernen Wagenkasten von Kräften freizuhalten.
- 4 Auch der Wagen 97-77-13, hier am 19. September 1961 in Pasewalk, wurde wie der 97-77-14 im Jahre 1900 gebaut. Er erhielt aber neue Drehgestelle und einen Wagenkastenneubau in der Werkabteilung Friedland also ein "Schmalspur-Rekogüterwagen" der 50er Jahre. Am 30. November 1965 zwei Jahre nach Stillegung der KKP wurde er in Pasewalk offiziell ausgemustert.

eisen bahn

historic







5 MPSB-Kenner werden es bemerken: Der Wagenkasten des GGw 97-77-03 ähnelt sehr denen
der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen
Schmalspurbahn. In Wirklichkeit ist es aber auch
ein echter KKP-Wagen (Nr. 77), der in den 50er Jahren in Friedland völlig neu aufgebaut wurde. Daß
die dortigen Tischler meist ehemalige MPSB-Eisenbahner waren, ist äußerlich (bis auf das Bremserhaus) durch das "MPSB-Fluidum" gut erkennbar
(Aufnahme: Oktober 1958 in Friedland).

Fotos: G. Meyer, Aue (2 bis 5), Sammlung H. Engel, Pasewalk (1) Zeichnungen: L. Nickel, Berlin oberste Betriebsführerin der KKP bestand ab 1. Juli 1948 als VVB Landesbahnen Brandenburg weiter. Jedoch währte ihre Existenz nur noch ganze neun Monate. Auf fast allen nichtreichsbahneigenen Bahnen übernahm am 1. April 1949 die Deutsche Reichsbahn Verwaltung und Nutznießung. Dazu gehörte von nun ab auch die ehemalige KKP, die jetzt zur Rbd Greifswald kam.

Wagenpark ergänzt und verjüngt

Bereits 1947 wurde zur Aufnahme des Reiseverkehrs ein vierachsiger Personenwagen von den Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen aus Perleberg geholt und in Pasewalk beheimatet. (3) Allerdings handelte es sich dabei um eine Leihgabe. Nachdem einige aus der Tabelle 1 ersichtlichen Fahrzeuge in Pasewalk waren, wurde der Vierachser wieder nach Perleberg zurückgegeben.

Der Personenwagen der ehemaligen RüKB hatte Görlitzer Gewichtsbremse, die sächsischen Wagen hatten Heberleinbremsen. Beide Bremssysteme kamen bei der KKP nicht zum Einsatz.

Wesentlich mehr Veränderungen erfuhr der Güterwagenpark. Zahlreiche Güterwagen der ehemaligen KKP – unter ihnen befanden sich auch noch die 1908 aus der Pferdebahnzeit übernommenen – wurden bis Ende der 50er Jahre ausgemustert, zum Teil aber auch völlig neu aufgebaut. Durch die Übernahme von geschlossenen und offenen Wagen vom Netz Perleberg und aus Sachsen mit einer größeren Tragfähigkeit konnten die Gütertransporte wirtschaftlicher gestaltet werden.

Sämtliche Güterwagen waren mit zweiseitigen Schraubenkupplungen ausgerüstet. Die Höhe der Mittelpuffer über Schienenoberkante betrug 400 mm.

Alle in Pasewalk beheimateten Personen- und Güterwagen wurden in der Werkabteilung Friedland des damaligen Raw Malchin unterhalten. (Dabei handelte es sich um die Hauptwerkstatt der ehemaligen Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn.)

Die beiden Lokomotiven KKP 1 und KKP 2 erhielten 1950 die DR-Nummern 99 4612 und 99 4613. Sie gehörten zum Bw Pasewalk und wurden im Raw Schlauroth – später umbenannt in "DSF Görlitz" – unterhalten.

Anfang der 50er Jahre setzte die Deutsche Reichsbahn zur Aushilfe während der Kampagne eine Vierzylinderlok unbekannter Herkunft nach Pasewalk um. Sie neigte hier aber zu Entgleisungen und mußte nach kurzer Zeit den Heimweg antreten. Ähnlich erging es einer Diesellok, über die ebenfalls keine näheren Angaben bekannt sind.

Nicht alle Verkehrshalte im Kursbuch

Alle Züge liefen als Personenzüge mit Güterbeförderung oder umgekehrt, denen stets ein geschlossener Güterwagen für den Stückguttransport beigestellt war. Mußten Rübenwagen in Richtung Pasewalk mitgenommen werden, durften die leichten Reisezugwagen grundsätzlich nur hinter den Güterwagen laufen

Die schon in der Polizeiverordnung des Jahres 1908 festgelegten Betriebshalte vor den dort genannten Pasewalker Straßenkreuzungen wurden mit der Einführung des Personenverkehrs zu inoffiziellen Verkehrshalten zum Einund Aussteigen, die allerdings von der Rbd Greifswald offiziell genehmigt worden waren, aber in keinem Fahrplan oder Kursbuch erschienen sind.

Der Reiseverkehr hatte im übrigen keine wesentlichen Änderungen der Anlagen erfordert; lediglich "Stationsschilder" waren an den für den "Publikumsverkehr" geeigneten Stellen der Strecke aufgestellt worden. Es gab also nicht einmal Wartehäuschen. Der Strekkenabschnitt Pasewalk Ost (DR-Bezeichnung des ehemaligen Kleinbahnhofs ab 1. Januar 1950) - Bröllin ist auch gern im Ausflugsverkehr benutzt worden, denn von Bröllin aus waren ausgedehnte Spaziergänge im sogenannten Pasewalker Kirchenforst möglich. Allerdings gab es nur werktags einen Bahnverkehr. Doch damals zählte ja noch der Sonnabend zu den Werktagen! Zur Landesbahnzeit wurden in Pasewalk die Fahrkarten nur am Kleinbahnhof verkauft. Nach Übernahme der Bahn durch die Deutsche Reichsbahn konnten diese dann nur noch beim Zugpersonal gelöst werden.

Verkehrsaufkommen wurde geringer

Mit der Bildung Landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften (LPG) gab es erste technologische Veränderungen im Güterverkehr. Beispielsweise wurden die Klockower Zuckerrüben nun nicht mehr nach Anklam, sondern über die wiedererbaute Regelspurbahn in die näher gelegene Zuckerfabrik Prenzlau transportiert. Gleiches traf für die LPG Schönfeld zu, die ihre Rüben per Lkw zum Bahnhof Klockow brachte. Auch die Kohlenversorgung des Dorfes Klokkow wurde in den 50er Jahren der Regelspurbahn zugewiesen. Schon im September 1958 bestand im Bahnhof Klockow schmalspurbahnseitig kein Güterverkehr mehr. Die dazu vorhanden gewesenen Ladegleise waren zu diesem Zeitpunkt bereits abgebaut. Im Zuge der Rationalisierung des Transports vermied man die bei der Schmalspurbahn notwendigen und langwierigen Umladearbeiten. Der Bahnhof Pasewalk Ost wurde wenig später als selbständige Dienststelle aufgelöst. Weitere Transportverlagerungen traten nun auch in den übrigen Einzugsbereichen der einstigen KKP ein. Andererseits stellte aber die Schmalspurbahn das einzige öffentliche Verkehrsmittel in ihrem Einzugsgebiet dar, so daß sich die dörflichen Gemeindewesen gegen die vorgese-Betriebseinstellung sträubten. Doch schon die Verkehrsentwicklung zum Ende der 50er Jahre ließ erkennen, daß eine ökonomische Betriebsführung nicht mehr möglich war. Eine Erneuerung der Gleisanlagen und Betriebsmittel hätte umfangreiche Mittel verschlungen. So kostete es viele Stunden und Tage, um die Vertreter der Gemeinden von der Notwendigkeit der Betriebseinstellung zu überzeugen. Am 27. Mai 1961 wurde zunächst der Reiseverkehr eingestellt; ihn übernahm der VEB Kraftverkehr. Zuvor verkehrte nur noch der Frühzug bis nach Klockow. Die beiden weiteren Zugpaare fuhren von Pasewalk Ost bis nach Schönfeld.

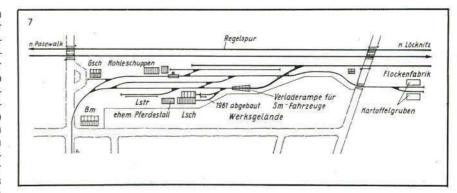


Tabelle 1 Personen- und Gepäckwagen, die auf der Strecke Pasewalk Ost-Klockow (z. T. wechselweise) verkehrten

Letztes Gat-	Nr. vor Übernahme	DR-Nr. bis zur	Hersteller	Baujahr	Achsen	Bemerkungen
tungs- zeichen	in Pasewalk	Stillegung				
KB	7.0517	971-2011	Beuchelt	1905	2	ex Bleckeder Kreisbahn (bis 1918), ex RüKB, vor Sept. 1961 wieder in Putbus, dort + 12/69
KB 4	7.1255	970-774	Chemnitz	1900	4	ex Rbd Dresden, vor Sept. 1961 nach Putbus, dort + 1970
KB	7.0508	971-216	Görlitz	1897	2	ex RüKB, nach Sept. 1961 an Netz Putbus, dort + 7/1970
KB 4	7.07652	970-7513	Chemnitz	1900	4	ex Taubenheim – Dürrhennersdorf, 1948 übernom- men, + 1961 in Pasewalk
KB 4	7.1209	970-796	(855	1914	4	ex Rbd Dresden, ex Putbus, vor Sept. 1961 nach Putbus, dort + 1970
KPw	7.1914	975-105	Chemnitz	1899	2	ex Taubenheim – Dürrhennersdorf, 1948 übernom- men, Verbleib unbekannt

¹ Es gab bei der DR zwei Wagen mit der Nr. 971-201; 971-201 (1); RüKB 6 (Bauart Görlitz), PLB 652, 1. DR-Nr. 70051, 2. DR-Nr. 971-201, + 12/69; 971-201 (2): RüKB-Nr. 47 (Bauart Görlitz), PLB 766, sonstige Angaben siehe oben! ² Angabe nicht gesichert ³ ebenfalls Doppelbesetzung, Wagen der RüKB; PLB-Nr. 634, 1. DR-Nr. 7.0501, ex KGW Legende: RüKB - Rügensche Kleinbahnen (DR-Bezeichnung Netz Putbus), PLB - Pommersche Landesbahnen

KKP-Güterwagen, die bereits vor 1945 vorhanden waren und 1949 von der DR übernommen wurden

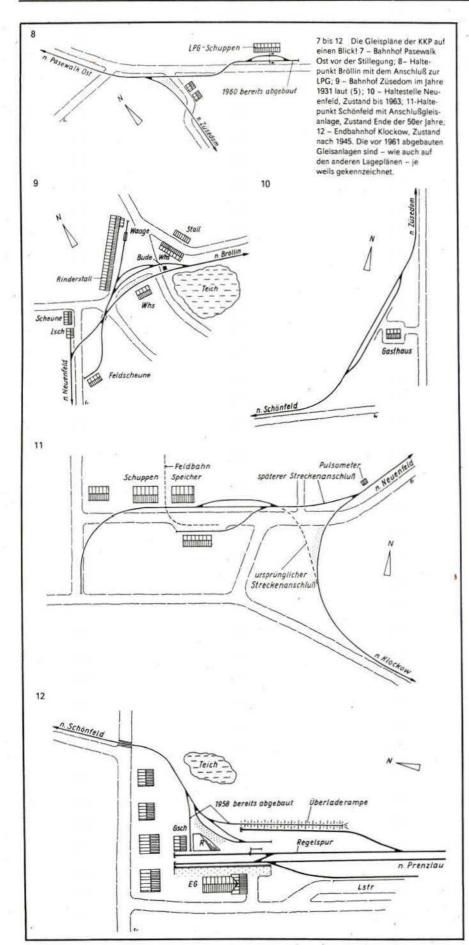
Gattung	KKP-Nr.	1. DR-Nr.	2. DR-Nr.		Baujahr	Tragf.		Ausmusterung
GGw	61, 67, 77	7.9861, 7.9867, 7.9877	97-77-01 bis 97-11-03	}	1900, 1912 1912	4,0 t	}	nach Stillegung
OOw	1-60	7.9801 bis 7.9860¹	97-77-11 bis 97-77-46	1	1900	4,0 t	1	
	62-65	7.9862 bis 7.98651	97-77-62 bis 97-77-79		bis			1947: 9 Wagen 1957: 18 Wagen
	68-76	7.9868 bis 7.9876 ¹	97-77-81 bis 97-77-89	ſ	1912		}	1959: 15 Wagen 1960: 3 Wagen
	78 u. 79	7.9878 und 7.98791		J	545,0170			Rest nach Stillegung
	66	7.9866	79-54-18 ex 97-49-16 ²		1910	4,0 t	J.	

⁹ Wagen-Nr. blieben insgesamt unbesetzt

Tabelle 3: Von anderen Netzen nach 1949 übernommene Güterwagen

Gattung	DR-Nr. vor Übernahme	DR-Nr. (Netz Pasewalk)	Baujahr	Tragf. (t)	Verbleib
GGw	7.3608	97-77-05	1900	10,0	1958 kurzzeitig v. Nauen übern., dort 97-76-05
Gw	97-52-34 bis 97-52-37	97-77-05 bis 97-77-09	1900 bis 1915	5,0	ex Netz Perleberg, + nach Stille- gung
OOw	97-55-55 bis 97-55-64	97-77-50 bis 97-77-56	1947 bzw. 1949	7,0	Hersteller: Waggonbau Weimar, ex Netz Perleberg, 8 Wagen nach Stille- gung +, 1 Wagen nach Putbus
OOw	7.0501	97-77-61	1943	4,0	kurzzeitig v. Dahme übern., dort 97-7i-61
Ow	97-18-63, 68, 69, 72, 99,	97-77-90 bis 97-77-95	1884	5,0	ex Schmalspurnetz der Rbd Dres- den, nach Stillegung Abgabe nach Putbus

² Schneepflug; nach Stillegung der ehemaligen KKP in Zittau beheimatet, dort 97-10-00



Obwohl noch Mitte der 50er Jahre verschiedene Gleisbögen erneuert worden waren, mußte infolge von Oberbauschäden etwa zum gleichen Zeitpunkt der Streckenabschnitt Neuenfeld-Klokkow gesperrt und somit gänzlich stillgelegt werden. Der verbliebene Güterverkehr auf der Strecke Pasewalk Ost-Neuenfeld wurde noch bis zum zweiten Fahrplanwechsel 1963 beibehalten.

Abschiedszug fehlte nicht

Am 1. Oktober 1983 erfolgte die Freigabe der Strecke zum Abbau. Drei Tage später nahm man mit einem Sonderzug Abschied von der liebgewordenen "Bimmelbahn", und durch den Verwährend einer kehrsleiter wurden Feierstunde in der Züsedomer Gaststätte die Leistungen der Eisenbahner gewürdigt.

Der Abbau der Gleise erfolgte nicht wie üblich mit einem "Abbauzug", vielmehr verkaufte die DR das liegende Gleis an Interessenten, die den Oberbau nach und nach mehr oder weniger sorgfältig

entfernten.

Zum Verbleib der Lokomotiven ist zu berichten, daß bereits 1960 die 99 4612

abgestellt wurde.

Am 11. September 1960 traf die Prig-(Cn2t, nitz-Lok 99 4501 Hartmann 1897/2262, ex Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen, ex Bw Putbus) von Putbus (!) in Pasewalk ein, stand hier nur in Reserve und verkehrte lediglich am 4. Oktober 1963 vor dem letzten Zug. Anschließend wurde sie nach Dahme (Mark) gegeben. Die 99 4613 erhielt nach Stillegung der Strecke der Schlachthof Pasewalk als Dampfspender. Nach kurzer Zeit wurde die Lok weitergegeben an die LPG Steinmocker bei Jarmen, ohne dort jedoch nochmals genutzt worden zu sein.

Die meisten Güterwagen wurden verschrottet, nur einige fanden auf dem Streckennetz der rügenschen Schmalspurbahnen noch ein befristetes "Gnadenbrot" (Tabelle 3).

- Quellenangaben
 (1) Autorenkollektiv: Schmalspurbahn-Archiv transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980, S. 146 bis 148
- (2) Kurzmeldung aus der Zeitschrift für Kleinbahnen, Berlin 6 (1899) 5, S. 263
- (3) Jahresbericht der Generaldirektion der Provinzialbahnen für das Jahr 1947 und Jahresbericht der VVB Landesbah-nen 1948, Archiv der Rbd Magdeburg, Akte 878
- (4) Acta des Regierungs-Präsidenten zu Stettin betreffend den Bau einer Kleinbahn von Klockow nach Pasewalk bzw. Pasewalk - Klockow - Prenzlau (von 1892 bis 1909), Wojewódszkie Archivum Państwowe w Szeczinie, Rep. 65 a, Nr. 5663
- (5) Sonder-Akten betreffend die Kleinbahn von Klockow nach Pasewalk (von Januar 1912 bis 1944), Staatsarchiv Potsdam (Regierung Potsdam, Ab. I., Präsidialabteilung für Verkehr und Brücken) Pr Br Rep. 2A, Nr. IV/2101, Blätter 54, 55, 79, 282, 380 und 388
- (6) Machel: Verzeichnis des in den Jahren von 1945 bis 1963 auf der ehemaligen Kleinbahn Klockow - Pasewalk eingesetzten Wagenparks (DR-Bezeichnung: Netz Pasewalk), 11/81, unveröffentlicht
- (7) AG 1/11 "Verkehrsgeschichte" (Jünemann/Machel/ Nickel): Arbeitsblätter zur Vervollständigung der Dokumentationen über die Geschichte der CPO, KKP, MPSB und GJK, Berlin September 1978

(8) Unterlagen aus den Sammlungen der Verfasser, von Rudi Dobbert, Saßnitz und Günter Meyer, Aue