

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 28



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



JANUAR
TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

1/79

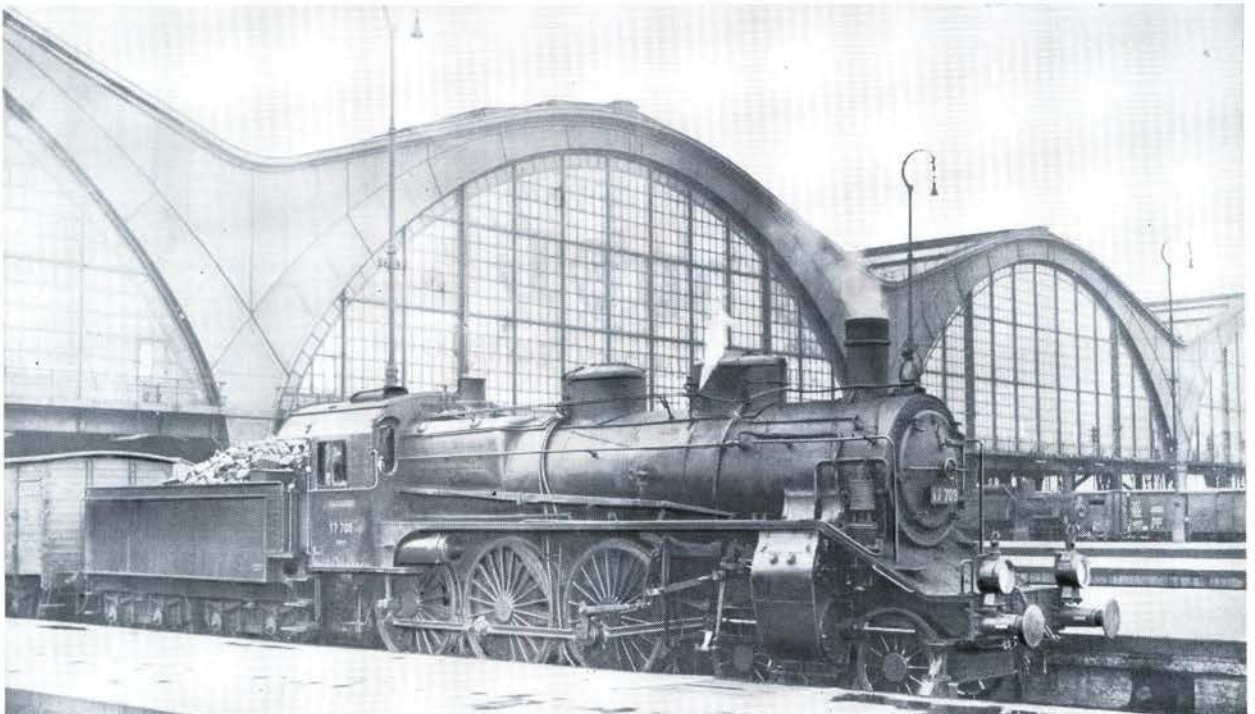
Unsere historische Foto-Ecke



U. B. z. den Personenzug 3415, aufgenommen zu Beginn der 30er Jahre im Bahnhof Beucha an der Strecke Beucha—Trebsa/Mulde. Den Zug förderte die 71583 der DR. Diese Baureihe ist nicht mit der 71er-Einheitslokomotive der DR zu verwechseln. Vielmehr war es die ehem. sächs. Gattung IV T 1' B1' n2, die von der DR übernommen wurde, Baujahr 1909 (Hartmann).

Ein Personenzug der Verbindung Leipzig—Dresden im Leipziger Hbf, ebenfalls in den 30er Jahren. Zuglok ist die 17709, auch eine ehem. sächs. Gattung, die XII HV, 2' C h4v, gebaut von Hartmann im Jahre 1911.

Fotobeschaffung (2): Kurt Schubert, Riesa



Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach
1235
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“ (also
auch für „Wer hat — wer braucht?“) betreffen, sind
hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR
— 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Gunter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Gunter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Gunter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joh. Hauschild, Leipzig
Joachim Kubig, Berlin
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-Jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

Verlagsleiter:

Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151

Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;

Preis: Vierteljährlich 3,— M.

Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu
entnehmen.

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.

Art.-Nr. 16330

Alleinige Anzeigenverwaltung

DEWAG Berlin, DDR — 1026 Berlin, Rosenthaler Str.
28/31, PSF 29, Telefon: 2 36 27 76. Anzeigenannahme
DEWAG Berlin, alle DEWAG-Betriebe und deren
Zweigstellen in den Bezirken der DDR.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche
Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag —
soweit Liefermöglichkeit; im Ausland: der internatio-
nale 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 Ge-
brüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30,
Kurfürstenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuszpechatj bzw. Postämter- und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoiznos, 1. rue Asse,
Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, CSSR:
Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongy-
ang, Albanien: Ndermerria Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

1 Januar 1979 · Berlin · 28. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Seite

Unsere historische Foto-Ecke	2.U.-S.
Wolf-Dietger Machel/Dietrich Kutschick Die ehemalige regelspurige Lehniner Kleinbahn	2
42—48 Monate	5
Lieber Leser, kommst Du nach Saßnitz, so versäume nicht, die dortige Lenin-Gedenkstätte auf- zusuchen	6
Nicht über jedem Eisenbahntunnel	7
Peter Glanert Ein altes Thema — neu behandelt: Bauanleitung für einen „PILZ“-Unterflurweichenantrieb mit Endabschaltung	9
Norbert Kuschinski Eine Bahn seltener Art, die Parkbahn in Lauchhammer	12
Autorenkollektiv Lehrgang „Elektronik für den Modelleisenbahner“, 1. Grundlagen	13
Jürgen Treskow Etwas Interessantes vom Vorbild: Gleisbaumaschinen in Wort und Bild (2)	17
Andreas Mansch Anschlußbahnen an der freien Strecke	19
Wissen Sie schon, Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	22
Lokfoto des Monats: 1'D1'-Tenderlokomotive der Baureihe 93 ⁵⁻¹² der Deutschen Reichsbahn (ex pr. T 14 ¹)	23
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt	24
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Gottfried Köhler Skoda-Triebwagen 20 MO für die Sowjetischen Eisenbahnen	25
Mitteilungen des DMV	27
Selbst gebaut	3.U.-S.

Titelbild

Mit Volldampf schleppt die 95er ihren Zug zwischen Probstzella und Sonneberg/Thüringen durch die
winterliche Mittelgebirgslandschaft. Diese Strecke ist gegenwärtig noch eine Domäne dieser Dampf-
lokomotiv-Baureihe, einer der wenigen, die bei der DR noch planmäßig ihren Dienst versehen.
Möge uns alle dieses Bild am Beginn des neuen Jahres, in dem unsere Republik ihren 30. Jahrestag feiert,
dazu aufrufen, ebenfalls „mit Volldampf“ in dieses Jahr zu gehen!

Foto: Detlev Schau, Berlin

Rücktitelbild

Wie konnte es anders sein: Zum Januar-Heft gehören nun einmal Winterfotos auf dem Umschlag! Der
Redaktion geht es bei der Auswahl dieser Bilder, die im Herbst des Vorjahrs geschieht, ähnlich wie den
Meteorologen, man weiß ja nie, wie das Wetter wirklich wird!
U. B. z. einen Schmalpurpersonenzug im verschneiten Bahnhof Kurort Oberwiesenthal. Ganzjährig ver-
leben hier viele Tausende von FDGB-Urlaubern eine unbekummerte Ferienzeit. Für das Jahr 1979 hat der
FDGB-Ferienstreckendienst übrigens sein Angebot um etwa 42 000 Urlaubsreisen in die schönsten Gegenden der
DDR erweitert, so daß dann 1,7 Millionen Werktätige einen erholsamen Urlaub erleben können.

Foto: Reiner Preuß, Berlin

Die ehemalige regelspurige Lehniner Kleinbahn

Weit über die Grenzen der Hauptstadt der DDR, Berlins, hinaus ist gewiß der heute 3300 Einwohner zählende Ort Lehnin mit seinem Kloster bekannt, das bereits 1180 von Markgraf Otto I., dem Sohn Albrechts des Bären, gegründet wurde.

Einst gehörten zum Kloster Lehnin 64 Ortschaften einschließlich der Stadt Werder (Havel), 54 Fischereien sowie 6 Wasser- und 9 Windmühlen.

Nachstehend wird die Entwicklung der Eisenbahnverbindung, die 68 Jahre lang dazu beitrug, den Ort Lehnin verkehrstechnisch zu erschließen, beschrieben.

1. Geschichtliche Entwicklung

Mitte vorigen Jh. wurde die Umgebung Lehnins mit ihren reizvollen Seen und Wäldern als Erholungsgebiet immer beliebter. So dachte man bereits 1878 an den Bau einer Ringbahn um Berlin mit dem Teilstück Brandenburg-Jüterbog über Lehnin und Brück. Jedoch konnte aus finanziellen Gründen dieses Projekt nie verwirklicht werden. Der Kreistag Belzig interessierte sich mehr für den Bau einer Stichbahn von der Berlin-Magdeburger Bahn nach Lehnin, um damit dem aufblühenden Fremdenverkehr Rechnung zu tragen. Dafür stellte er 200 000 Mark (ein Drittel der veranschlagten Gesamtkosten) zur Verfügung, während er für die zuerst genannte Variante nur 75 000 Mark bewilligen wollte.

Nach Inkrafttreten des preußischen Kleinbahngesetzes am 28. Juli 1892 wurde die Entscheidung, eine regelspurige Stichbahn Groß Kreutz—Lehnin zu bauen, erneut bekräftigt, weil mit weiteren finanziellen Vorteilen gerechnet werden konnte. Doch es verstrichen nochmals 7 Jahre, bis endlich am 19. Mai 1899 eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 600 000 Mark gegründet wurde, um den Bau dieser Kleinbahn von Groß Kreutz nach Lehnin zu finanzieren. Neben dem preußischen Staat, dem Kreis Belzig und dem Provinzialverband Brandenburg beteiligten sich ferner mehrere Privatpersonen am Aktienkapital der Bahn. Hierbei ist besonders der Ziegeleibesitzer *Schultze* aus Michelsdorf bei Lehnin zu nennen, der seine Ziegel so billig wie möglich versenden wollte und sich durch seine hohe Beteiligung am Kapital der Bahn wohl auch einen sehr großen Einfluß auf den gesamten Bahnbau sicherte, den die Berliner Eisenbahn-Bauunternehmer *Lenz & Co* und *Philipp Balke AG* übernahmen.

Noch im Mai 1899 begannen die Bauarbeiten, und schon nach 5monatiger Bauzeit erfolgte am 18. Oktober 1899 die Inbetriebnahme. Mit der Eröffnung bestand nicht nur eine günstige Voraussetzung für die weitere Entwicklung des

Ausflugs- und Erholungsverkehrs, sondern auch ein zweckmäßiges Transportmittel für den Ziegelversand verschiedener Ziegeleien im Raum um Lehnin. So war dieses Verkehrsunternehmen vorwiegend für jene bestimmt, die es verstanden, Menschen und Land für ihre eigenen Profitinteressen auszubeuten.

Auch an der Lehniner Kleinbahn gingen die Krisen der 20er und 30er Jahre nicht spurlos vorüber. Um nach Möglichkeit die Bahn mit geringen finanziellen Mitteln weiterzubetreiben, wurde das Landesverkehrsamt Brandenburg, Eisenbahnabteilung -IV- des Provinzialverbands in Berlin mit der weiteren Betriebsführung beauftragt. Diesem gehörten auch andere Kleinbahnen in der früheren Mark Brandenburg an.

Während des 2. Weltkriegs nutzten die Faschisten die Kleinbahn für Militärtransporte, weshalb nur geringe Einschränkungen im Betriebs- und Verkehrsdienst erfolgten. Doch am 23. April 1945 befreite die Rote Armee Lehnin und Umgebung endgültig vom Faschismus. Dank sowjetischer Hilfe gelang es, die Lehniner Kleinbahn am 14. September 1945 mit nur geringen Schäden wieder in Betrieb zu nehmen. Nach dem Befehl Nr. 124 vom 30. Oktober 1945 der SMAD wurde sie entschädigungslos in die Hände des Volks übergeben. Gleichzeitig übernahm die neu gebildete „Generaldirektion der Provinzialbahnen Mark Brandenburg“ (Sitz in Potsdam) die Betriebsführung. Vom 1. April 1949 an übernahm die Deutsche Reichsbahn die Lehniner Kleinbahn und unterstellte sie zunächst der Rbd Berlin. Infolge Veränderung verschiedener Rbd-Grenzen gelangte diese Strecke dann aber einige Jahre später in den Verwaltungsbereich der Rbd Magdeburg.

Besonders Anfang der 60er Jahre trat im Reise- und Güterverkehr eine rückläufige Tendenz ein. So wurden mit Zustimmung der zuständigen staatlichen Organe am 19. Dezember 1965 zuerst der Reiseverkehr eingestellt und diese Beförderungsleistungen dem VEB Kraftverkehr Brandenburg übergeben. Der Güterverkehr verblieb aber damals noch auf der Schiene. Im September 1967 konnten schließlich die letzten für den Verkehrsträgerwechsel erforderlichen Maßnahmen geklärt werden, so daß mit Wirkung vom 10. Oktober 1967 die Strecke ganz stillgelegt wurde.

2. Streckenbeschreibung und Anlagen

Die Gesamtlänge der ehemaligen Lehniner Kleinbahn betrug 11,950 km, davon lagen: 8,086 km in der Geraden und 3,864 km in Krümmungen. Insgesamt waren 37 Durchlässe, 2 Brücken und 41 Wegübergänge vorhanden. Ursprünglich kam die Schienenform 5 mit einer Masse von 24,39 kg/m zum Einbau. Ende der 20er Jahre wurden die Gleisanlagen nach und nach verstärkt, da der alte Oberbau den inzwischen schwerer gewordenen Güterwagen nicht mehr standhielt. Insgesamt waren 25 Weichen verlegt. Die Bahnhöfe Groß Kreutz und Lehnin verband außerdem eine Fernsprechleitung, an die auch sämtliche Haltestellen untereinander angeschlossen waren.

In Groß Kreutz, dem Ausgangspunkt der Bahn, befanden sich die Gleisanlagen gegenüber dem Empfangsgebäude der Hauptbahn Berlin—Magdeburg. Beide Bahnhöfe trennte nur eine Ladestraße. Bis zur Übernahme des Kleinbahnbetriebs durch die DR mußten die Reisenden sämtliche Fahrausweise beim Bahnhofswirt (so kann man es in einem alten Wanderführer nachlesen) erwerben, da die Kleinbahn kein eigenes EG hatte. Die Anlagen richtete man beim Bau der Kleinbahn gleich so ein, daß ein Übergangsverkehr von

Bild 1 Bf Lehnin, unmaßstäblicher Zustand im Juni 1963

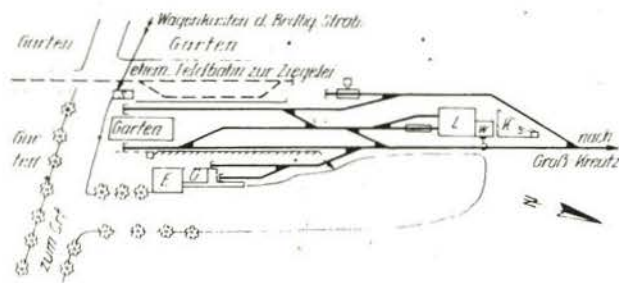


Bild 2 Bf Groß Kreutz (Lehliner Klb.)

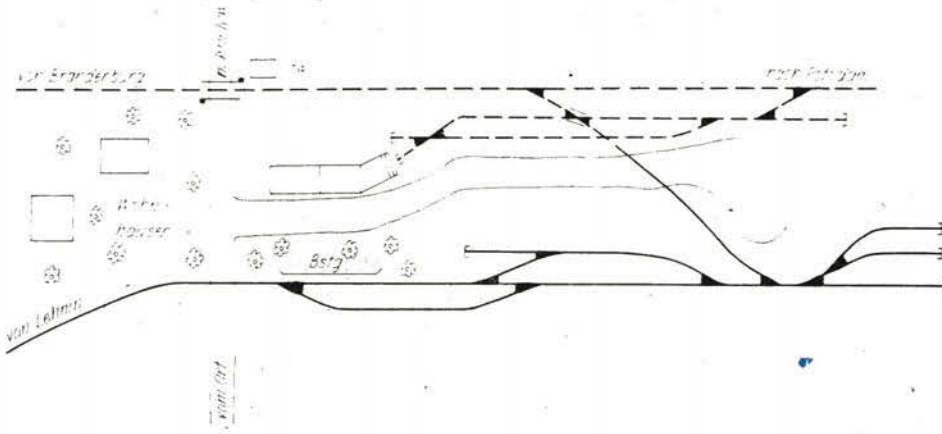


Bild 3 Die Gleisanlagen im Bf Groß Kreutz, rechts die ehem. Bekohlungsanlage, im Hintergrund der letzte Zug der ehem. Lehliner Kleinbahn

und zur Staatsbahn möglich war. Weiter ostwärts lagen noch mehrere Abstellgleise. In einer scharfen Linkskurve führte die Strecke aus dem Bf Groß Kreutz, überquerte die F 1 auf einem Wegübergang, der mit einer Warnlichtanlage ausgerüstet war. Schon bald verlief dann die Strecke parallel zur Nebenstraße Groß Kreutz—Damsdorf, die sie bis zur Hst Neu Bochow, die erst im Jahre 1911 auf Wunsch eines Gutsbesitzers für 4500 Mark eingerichtet wurde, nicht verließ. Mit dem Neigungsverhältnis 1:50 befand sich zwischen Groß Kreutz und Neu Bochow die stärkste Steigung der Strecke. Während des zweiten Weltkriegs existierte auf diesem Abschnitt noch ein bedeutendes Anschlußgleis für militärische Zwecke, das auch von DR-Lokomotiven (BR 52) bedient worden sein soll.

Die eigentliche Hst Neu Bochow hatte nur ein einfaches Ladegleis, das an beiden Enden an das Hauptgleis angebunden war. Während für den Wagenladungsverkehr ein kleiner Güterschuppen vorhanden war, stand den Reisenden ein Holzhäuschen als Unterstellmöglichkeit zur Verfügung. Hinter Neu Bochow führte die Kleinbahn noch einige hundert Meter an der Straße entlang, verließ diese dann in einer Rechtskurve und erreichte nach etwa 1,5 km die Hst Damsdorf. Obgleich auch hier nur ebenso bescheidene Gleisanlagen wie in Neu Bochow bestanden, war doch ein wesentlich umfangreicherer Güterverkehr abzuwickeln. Neben Güterschuppen und Wartehalle stand am Ladegleis auch ein größeres Lagerhaus, das später von der örtlichen BHG übernommen wurde.

Nach Verlassen des Orts wurden links vom Kleinbahngleis die Waldungen des Forstes Lehmin sichtbar. Rechts der Strecke lagen die sogenannten Wöhrdenwiesen — heute ein bedeutendes Viehfutterreservoir für unsere Landwirtschaft. Kurz dahinter kamen bereits die ersten Häuser des Dorfes Nahmitz in Sicht. Dort befand sich ein im Jahr 1906 für den damaligen Dampfsägemühlenbesitzer Bertholz eingerichtetes Anschlußgleis zum Nahmitzer Sägewerk, über das in den letzten Betriebsjahren der Großteil des Güterverkehrsaufkommens der Kleinbahn abgewickelt wurde. Die Hst lag mit ihren Anlagen genau unter der Autobahnbrücke — ein kurioses Bild. In den 30er Jahren stieg durch den Bau der Autobahn Berlin—Magdeburg der Güterverkehr stark an, weil man die Bahn für umfangreiche Baustofftransporte nutzte. Doch den armen, links und rechts des Schienenstrangs wohnenden Landarbeitern brachte die Erhöhung der Transportleistungen nichts. Vielmehr entsprach auch diese Verkehrspolitik den Absichten der Faschisten, die ja bekanntlich mit dem Bau der Autobahnen ganz andere Zwecke verfolgten.

In der Ortslage Nahmitz erblickte man bereits den Klostersee, und die Fahrt wurde durch einen dichten Mischwald fortgesetzt. Einige hundert Meter weiter kreuzte das Gleis die von Brandenburg nach Lehmin führende Nebenstraße, um ihr dann parallel zu folgen. Zwischen saftigen, grünen Wiesen lugte bereits das alte Wahrzeichen dieses reizvollen Landstrichs hervor, Lehmin mit seinem Kloster kündete die Endstation an. Der Bf Lehmin hatte die



umfangreichsten Anlagen der Kleinbahn. Neben der Station befanden sich dort eine kleine Werkstatt, die in dem 2ständigen Lokschuppen untergebracht war, ein Güterschuppen und zwei Ladegleise. Im übrigen entsprach das EG mit Bahnhofswirtschaft dem der Altlandsberger Kleinbahn in Altlandsberg bei Berlin. Gegenüber diesen Anlagen lag noch ein Umladegleis für die

Bild 4 Das Wartehäuschen in Neu Bochow





Bild 5 Blick auf die frühere Betriebsstation mit dem Lokschuppen in Lehnin, rechts die Ausfahrt in Richtung Groß Kreuz



Bild 6 Das Empfangsgebäude des Bf Lehnin

Ziegelbahnen. Diese in 675-mm-Spurweite angelegten Strecken führten ursprünglich nach Radel und Michelsdorf, um die dortigen Ziegeleien zu bedienen, die mit Eröffnung der Kleinbahn ebenfalls in Betrieb genommen wurden. Ursprünglich mußten die Loren durch Pferde gezogen werden, später erfolgte der Einsatz kleiner Diesellokomotiven. Die Strecke Lehnin—Michelsdorf wurde bereits 1945 abgebrochen, während der Streckenabschnitt nach Radel noch bis 1962/63 weiterbetrieben werden mußte. Auf diesen Wirtschaftsbahnen beförderte man nicht nur Ziegelsteine nach Lehnin, sondern es wurde auch Kohle in umgekehrter Richtung zu den Ziegeleien transportiert.

3. Fahrzeuge

3.1. Lokomotiven

Zur Eröffnung der Bahn waren zwei dreifachgekuppelte Naßdampf-Tenderlokomotiven vorhanden, die den bereits in größerer Stückzahl beschafften preußischen T3 ähnelten. Über Veränderungen im Fahrzeugpark ist nur wenig bekannt. Im Jahre 1940 soll die C-gekuppelte Heißdampf-Tenderlok der „Stechlinseebahn“ (Gransee—Neuglobsow) übernommen worden sein. Über die Herkunft der 1911 gebauten Naßdampf-Tenderlokomotive ist nichts Näheres zu erfahren. Aus statistischen Aufzeichnungen ist aber ersichtlich, daß jeweils stets nur 2 Lokomotiven zum Bestand der Bahn zählten. 1949 wurden von der DR die beiden in der Tabelle 1 zuletzt genannten Lokomotiven übernommen. Sämtliche Triebfahrzeuge unterhielt man in den Werkstätten der „Brandenburgischen Städtebahn“, die bei Bedarf auch Leihlokomotiven stellte. Nach Übernahme durch die DR waren dort Lokomotiven der BR 92 (pr. T 13) und später der BR 38 (sä XII H 2) eingesetzt.

3.2. Wagen

Im Jahre 1912 verfügte die Bahn über drei 2achsige II./

III.-Kl.-Personenwagen, einen III.-Kl.-Personenwagen, einen 2achsigen Post/Gepäck- und zwei 2achsige Güterwagen. Nach dem Stand vom 1. April 1945 waren folgende Wagen vorhanden:

Lfd. Nr.	BN	Gattung	Herstellerangaben	Bemerkungen
1	2	PPBC ¹⁾		
2	11	BC		
3	21	C	Werdau 1899	
4	22	C ¹⁾	Werdau 1899	wahrsch. Umbau aus den 1912 vorhandenen BC-Wagen
5	23	C	Werdau 1899	
6	31	G		
7	32	Gei		lief nach Verlust des PPBC als Gepäckwagen
8	41	0		

¹⁾ am 22.4.1945 zur Südstormarnschen Kreisbahn verschleppt

Am 22. April 1945 wurden zwei Wagen, und zwar ein III.-Kl.-Personenwagen sowie der Post-, Gepäck- bzw. Personenwagen zur Südstormarnschen Kreisbahn verschleppt, wo sie auch verblieben. In der Folgezeit kam daher ein G-Wagen als Gepäckwagen zum Einsatz. Über den weiteren Verbleib der restlichen Wagen nach 1949 ist nichts bekannt. Bis zur Einstellung des Reiseverkehrs verkehrten verschiedene Reisezugwagen älterer Bauart. Während 1964 noch ein 4achsiger D-Zugwagen mit Oberlichtaufbau eingesetzt wurde, traf man 1965 zwei Rekowagen im Zugverband an.

Fortsetzung auf Seite 8

Tabelle 1 Dampflokomotiven

Lfd. Nr.	BN	Hersteller	Fabr.-Nr./Baujahr	Bauart	DR-Nr.	Bemerkung
1	1	Henschel	5356/1899	Cn2t	—	Verbleib unbekannt
2	2	Henschel	5357/1899	Cn2t	—	
3	1 ¹⁾	Hohenzollern	2729/1911	Cn2t	89 6301	
4 ¹⁾	2 ¹⁾	O & K	12158/1930	Cn2t	89 6676	

¹⁾ 1940 von der Stechlinseebahn Gransee—Neuglobsow übernommen



Bild 1 Ein Triebzug der BR 1750 der DR befährt die Nebenbahn talwärts. Rechts oberhalb davon liegt der Bf „Neukirch“ ebenfalls an der Nebenbahn, während unten links im Bild die elektrifizierte 2gleisige Hauptstrecke verläuft.

Bild 2 Die selbstgebaute voll funktionstüchtige Containerkranbrücke im Betrieb. Im Greifer befindet sich eine Elektromagnetspule, die einen Container anzieht.

Bild 3 Schließlich noch ein Blick auf den Lokschuppen mit Drehscheibe. Im Schuppen stehen Selbstbaumodelle einer BR 38 (pr. P 8), der 02 0314 (ex 18314), einer BR 55 sowie einer BR 22. Alles, was dieses Foto zeigt, ist Selbstbau des Herrn Becker: Schuppen, Drehscheibe und Triebfahrzeuge!

Fotos: Harald Becker, Gera

42–48 Monate ...

... benötigte unser Leser, Freund Harald Becker von der AG 4/29 „Elstertal“ in Gera, zum Bau seiner TT-Heimanlage. Diese hat die ansehnliche Größe von 3500 mm × 1250 mm und ist klappbar über einem Klappbett angeordnet.

Etwa 65 laufende Meter Gleis sind verlegt. Davon fallen auf die 2gleisige Hauptstrecke mit einem Schattenbahnhof — Herr Becker bezeichnet ihn als Speicherbahnhof — zum Abstellen von 12 Zügen ungefähr 80 Prozent aller Gleisanlagen, während den Rest eine Nebenbahnstrecke sowie das Bahnbetriebswerk ausmachen.

Auf der Hauptstrecke, die elektrifiziert ist, können im vollautomatischen Blockbetrieb einschließlich des „Speicherbahnhofs“ insgesamt 18 Züge untergebracht werden, wovon 5 Züge zu gleicher Zeit verkehren können. Die Züge können bis zu 15 Wagen stark sein. Auch die Nebenbahnstrecke wird vollautomatisch befahren, und zwar von 3 Zügen gleichzeitig.

Herr Becker baute nicht nur seine Anlage selbst, er zählt vielmehr auch zu Könnern im Selbstbau von Lokmodellen. Auch die Containerkranbrücke, die Drehscheibe und die Bw-Hochbauten sind Eigenbauten! Die Tore Nr. 1 und 4 des Lokschuppens lassen sich durch das Tzf öffnen oder schließen.

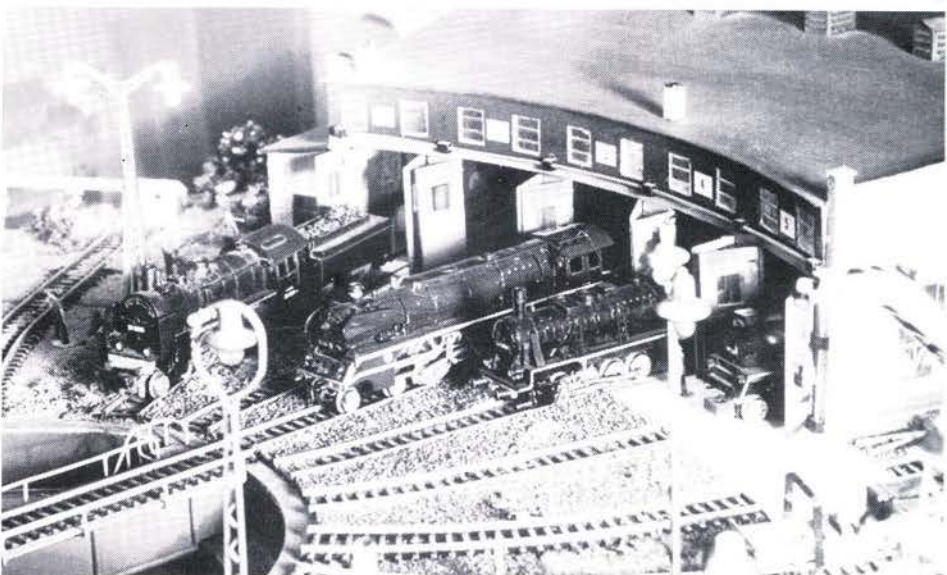
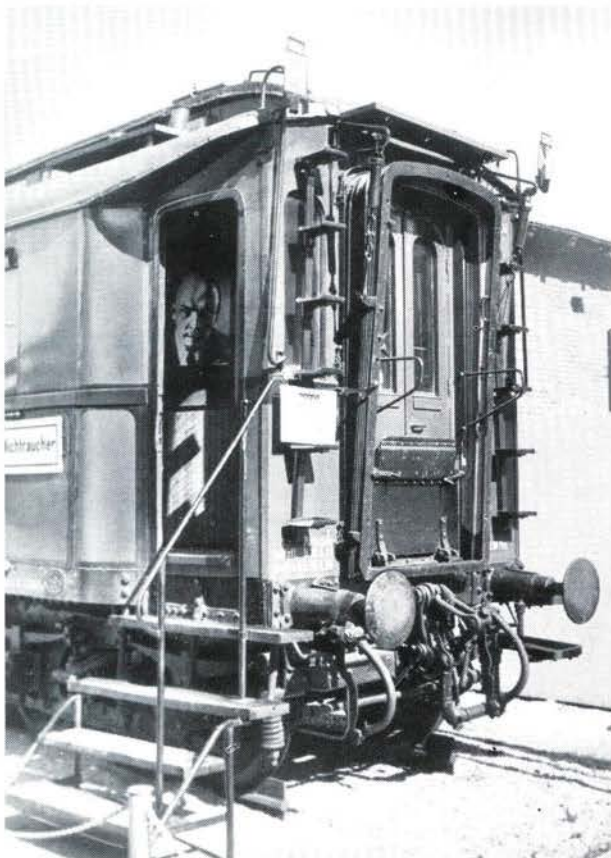




Bild 1 Bequem und leicht erreicht der Besucher den direkt an einem Bahnsteig aufgestellten D-Zugwagen, der die Lenin-Gedenkstätte beherbergt.

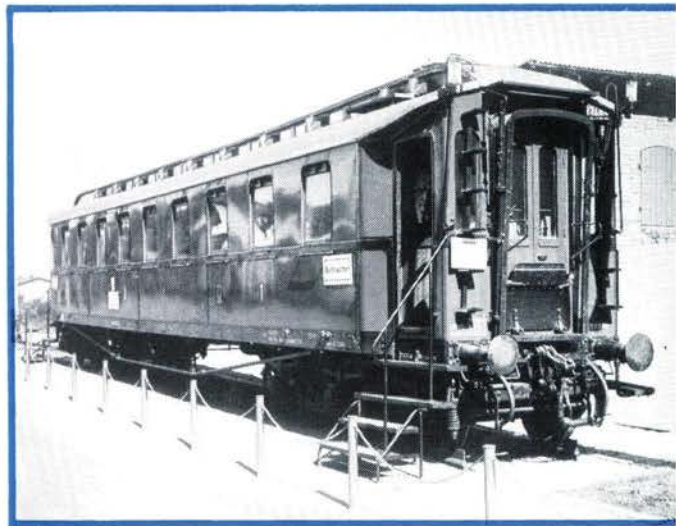
Bild 2 Der aufgearbeitete ehemalige preußische A/B/C-Oberlicht-D-Zugwagen im Bf Saßnitz ist ähnlich dem Typ, wie ihn W. I. Lenin bei seiner Reise benutzt haben könnte. Es ist also nicht, wie mitunter irrtümlich angenommen, der Originalwagen, den er benutzt hat.

Bild 3 Gleich am Einstieg empfängt den Gast ein Lenin-Bild



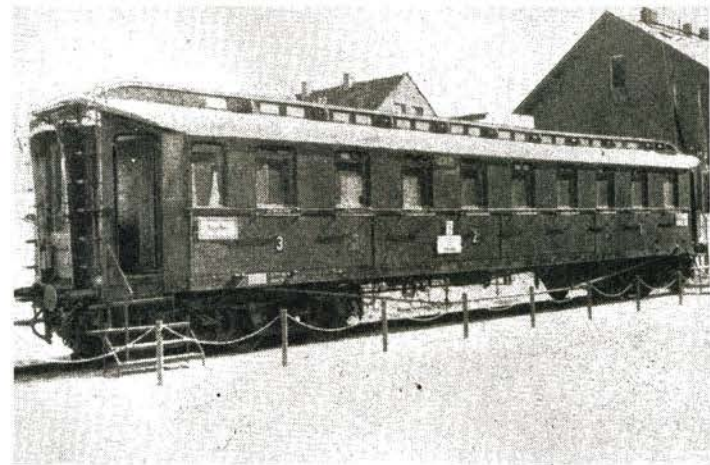
**Lieber Leser,
kommst Du nach Saßnitz,
so versäume nicht, die dortige
Lenin-Gedenkstätte aufzusuchen!**

Aus Anlaß des 60. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution 1977 wurde auf dem Gelände des Bf Saßnitz ein ehemaliger preußischer Oberlicht-D-Zugwagen aufgestellt und als Lenin-Gedenkstätte eingerichtet. In einem ähnlichen Wagen könnte W. I. Lenin 1917 auf dem Wege aus seinem Schweizer Exil nach Rußland durch das kaiserliche Deutschland gereist sein. Er traf mit einer

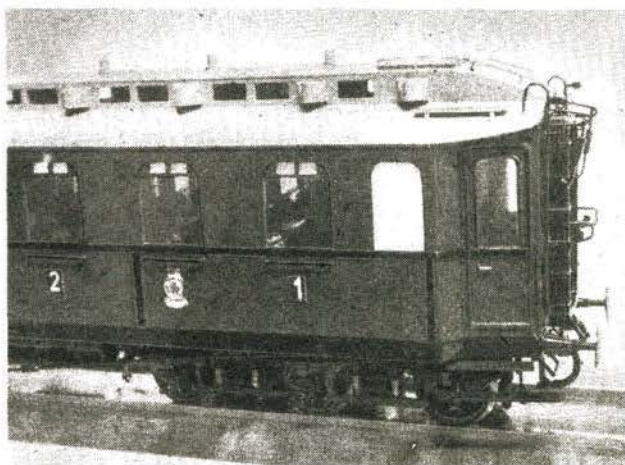


2

Gruppe Emigranten abends am 11. April 1917 in Saßnitz ein, wo man ihn und seine Genossen für russische Großfürsten hielt. So konnten die Revolutionäre am 12. April unbehelligt die schwedische Eisenbahnfähre „Drottning Victoria“ besteigen, um über Schweden und Finnland nach Petrograd (heute Leningrad) zu gelangen. Während der Fahrt durch Deutschland verfaßte W. I. Lenin seine bekannten „April-Thesen“. Am 16. April 1917 hielt er nach Ankunft in Petrograd vor dem Finnländischen Bahnhof, auf einem Panzerauto stehend, seine historische Rede an eine begeisterte Menschenmenge. Der Wagen enthält heute zahlreiche Dokumentationen aus jenen historischen Tagen am Vorabend der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution. Diese Zeilen veröffentlichen wir absichtlich jetzt zu Beginn des Jahres, in dem unsere Republik ihren 30. Jahrestag feiert, um dadurch möglichst viele Leser anzuregen, gerade 1979 einmal eine Exkursion nach Saßnitz vorzusehen. Unser Beiratsmitglied, Freund Delang, erteilt hierfür gleich noch einige wertvolle Fototips: Der Wagen kann gut von 3 Seiten aus fotografiert werden. Für eine Seitenaufnahme empfiehlt sich die Verwendung eines Weitwinkelobjektivs (f = 35 mm). Bei Sonne ist es ratsam, in den Mittags- bzw. in den frühen Nachmittagsstunden aufzunehmen, weil dann die Seitenansicht plastisch erscheint. In den Frühstunden steht der Wagen im Gegenlicht, was zu keinen guten Aufnahmen von Fahrzeugen führt.



4



4

Bild 4 Nochmals eine Aufnahme des Wagens der Lenin-Gedenkstätte, wir bitten diese mit dem Bild 5 zu vergleichen.

Bild 5 Freund Jochinke von der ZAG Berlin fertigte dieses exakte Modell des Fahrzeugs in der Nenngröße 0 an. Das Modell hat auch eine komplette Inneneinrichtung. Es wurde vom DMV anlässlich der Einweihung dieser Gedenkstätte der Bezirksleitung Rostock der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands geschenkt, die es der Gedenkstätte zur Ausstellung übergab.

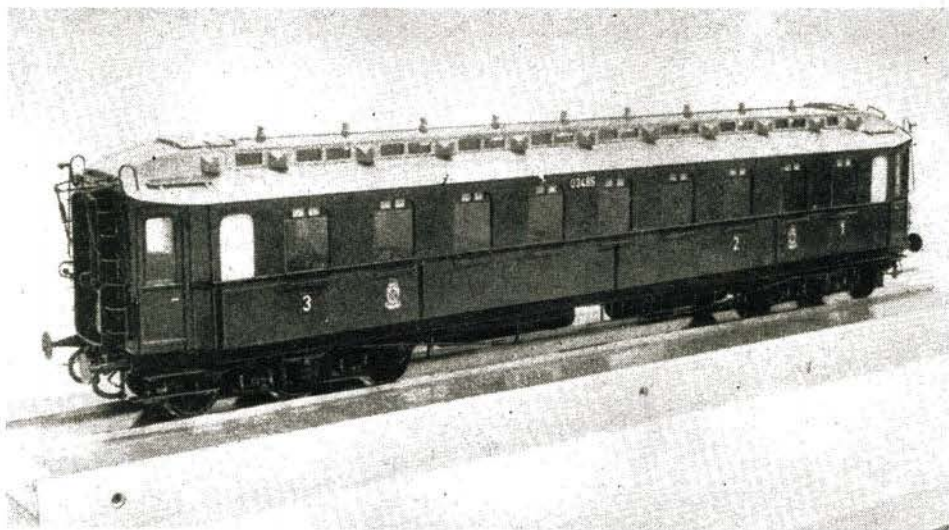


Bild 6 Dieses Bild zeigt noch einmal deutlich die hervorragende Modellarbeit des Freundes Jochinke, Berlin.

Fotos: Achim Delang, Berlin

Nicht über jedem Eisenbahntunnel muß ein hoher Berg liegen!

Allgemein nimmt man gern an, daß zu einem Tunnel nun einmal unbedingt auch ein mehr oder minder hoher Berg gehört. Und in der Regel ist das ja auch so. Im „transpress Lexikon Eisenbahn“ steht hinter dem Stichwort „Tunnel“ folgendes: „Bauwerk in Form einer künstlich geschaffenen schwach geneigten Röhre zur unterird. Weiterführung eines Verkehrswegs. T. werden notwendig bei Hindernissen in der Linienführung der Eisenbahn (Gebirge), wenn Kosten für den Bau eines T. niedriger sind als für den Bau eines Einschnitts...“ Also auch hier ist von einem Gebirge die Rede.

Doch daß nicht über einem jeden Tunnel ein Berg liegen muß, das beweist Herr Dr. Manfred Thiemann aus Bautzen mit diesem Foto. Er nahm es in Görlitz auf, wo die Bahn aus Hagenwerda (Zittau) kommend die Blockhausstraße in Görlitz unterquert. Ist das nicht ein Vorbild, direkt wie geschaffen für den stets an Raumnot leidenden Modelleisenbahner?! Wir meinen ja, auf jeden Fall viel besser als eine mit „Rattenlöchern“ übersäte Anlage mit ohnehin nur „Bergen“, die allenfalls einem Hügel entsprechen!

Foto: Dr. Manfred Thiemann, Bautzen



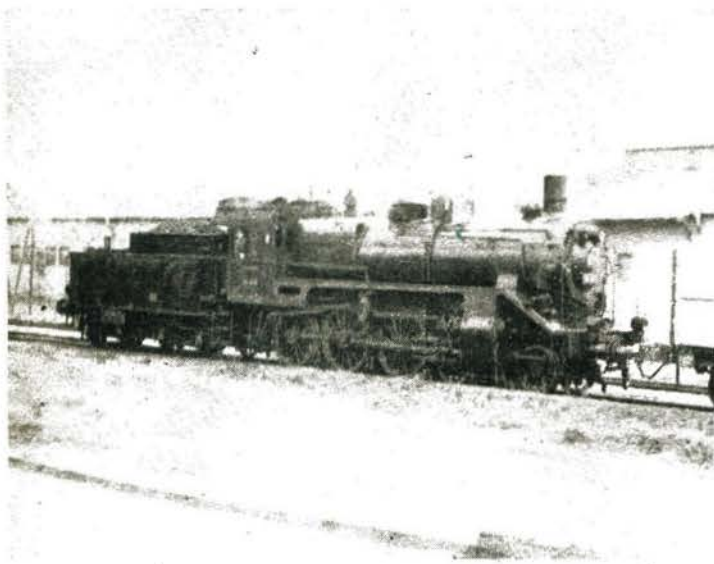


Bild 7 Die 38 243 (ex sä. XII H2) vor dem letzten Zug in Groß Kreutz am 9. Oktober 1967.

Fotos: W.-D. Machel, Potsdam
Zeichnungen: W. Nickel (1), Archiv (1)

Fortsetzung von Seite 4

4. Verkehrsleistungen

Es wurde bereits erwähnt, daß sich am Aktienkapital der ehemaligen Lehniner Kleinbahn verschiedene Privatpersonen in ihrer Eigenschaft als Ziegelei- oder Gutsbesitzer beteiligten. Während ursprünglich die Fahrpreise um ein Drittel höher als bei der KPEV lagen, bestanden für Dünger und gebrannte Ziegel Ausnahmetarife. Hierfür brauchten nur bis zu 50 Prozent des festgelegten Beförderungspreises bezahlt zu werden. Entsprechend einer Verfügung des Preußischen Staats mußte sich die Bahnverwaltung aber im Jahre 1917 den Tarifen der Staatsbahn anschließen. Doch fünf Jahre später führte man wiederum die bereits genannten Ausnahmetarife ein. Diese Tarifpolitik zeigt, welcher Mittel sich die herrschende Klasse bediente, um Maximalprofite zu erzielen.

Im Reiseverkehr lag der Urlauber- und Ausflugsverkehr an erster Stelle, weshalb bis 1917 werktags fünf und sonntags sogar sechs Reisezugpaare verkehrten. Doch war das nur saisonbedingt, denn in den Wintermonaten war das Reiseverkehrsaufkommen wesentlich geringer. Als die Inflation Anfang der 20er Jahre für viele Menschen Not und Elend brachte, brach der Reise- und Güterverkehr völlig zusammen. Während dieser Zeit verkehrte täglich nur ein Zugpaar, das mitunter sogar noch ausfiel. Die AG hatte kaum noch finanzielle Mittel, um die Kleinbahn weiterzubetreiben. In einer Festschrift, die anlässlich des 25jährigen Bestehens der Bahn herausgegeben wurde, konnte man dazu folgendes lesen: „Eine völlige Stilllegung konnte vom Ziegeleibesitzer Georg Schultze aus Michelsdorf vermieden

Tabelle 3

Jahr	Anzahl der bef. Personen	bef. Güter (t)	Anzahl der gefahrenen Züge	Bemerkung
1899	21 583	8 794	1 408	ab 18.10.99
1912	87 334	55 084	3 866	
1923	73 882	18 794	1 298	
1924	99 041	23 384	2 091	v. 1.4.24 b.
1930	105 427	47 362	3 003	31.3.25
1931	92 907	26 059	3 004	
1942	230 609	34 132		
1943	276 766	36 533		
1948	223 124	29 607		

werden.“ Dieses Beispiel weist nochmals nach, daß die Kapitalisten alles daransetzten, um sich ihre Vorteile zu sichern.

Als die erwähnten Krisen überwunden waren, zeigte der Reise- und Güterverkehr wieder eine steigende Tendenz, zumal durch den Autobahnbau größere Beförderungsleistungen anfielen.

Besonders mit Beginn des zweiten Weltkriegs nahm dann auch der Reiseverkehr sprunghaft zu, weil Autobuslinien infolge Benzinmangels nicht mehr betrieben wurden. In Tabelle 3 sind die Verkehrsleistungen der Lehniner Kleinbahn für einige Jahre zusammengefaßt.

Aus dieser Zusammenstellung kann ganz eindeutig die rückläufige Tendenz des Verkehrsaufkommens während der Inflation und Weltwirtschaftskrise entnommen werden. Dem gegenüber sind die Einnahmen und Ausgaben der Kleinbahngesellschaft vergleichsweise gegenübergestellt:

Tabelle 4

Jahr	Einnahme (Mark)	Ausgabe (Mark)	Überschuß (Mark)
1912	89 122,00	42 754,00	46 368,00
1924/25	107 651,22	96 684,93	10 966,29
1930	150 388,45	134 584,62	15 803,83
1931	108 347,59	105 819,95	2 527,64
1942	141 848,61	100 250,13	41 498,48
1943	189 092,66	109 328,13	79 764,53

Ab 1932 wurden auf der Lehniner Kleinbahn täglich wieder durchschnittlich vier bis fünf Zugpaare eingesetzt. Bei größerem Frachtaufkommen wurden zusätzlich besondere Güterzüge gefahren.

Nach Kriegsende 1945 befuhren infolge Personal- und Kohlemangels zunächst nur zwei Zugpaare täglich die Strecke. Später gelang es wieder, fünf Zugpaare für die Personen- und Güterbeförderung einzusetzen. Zeitweilig verkehrte sogar ein Triebwagen zwischen Lehnin und Brandenburg, der stets in Groß Kreutz umgesetzt werden mußte, da das Gleis der Kleinbahn in die Strecke nach Berlin mündete.

Auch im Einzugsbereich der ehemaligen Lehniner Kleinbahn machte die weitere Entwicklung des Kraftverkehrs keinen Halt. In den 50er und 60er Jahren wurden auf der bestehenden KOM-Linie Lehnin—Brandenburg ständig mehr Fahrten eingelegt. Nach Potsdam bestand bereits vor dem 1. Weltkrieg eine von der Firma Wetzel & Co betriebene Kraftverkehrsverbindung. Viele Benutzer der Kleinbahn entschieden sich daher, mit den Bussen des Kraftverkehrs nach Potsdam oder Brandenburg zu fahren, weil diese kürzere Fahrzeiten hatten, und das Umsteigen in Groß Kreutz entfiel.

Daher wurde der Reiseverkehr bereits im Verlaufe des Winterfahrplanabschnitts 1963/64 zwischen Groß Kreutz und Lehnin stark eingeschränkt, und es verkehrte täglich nur noch ein Reisezugpaar, das die Verkehrsbedürfnisse des Berufsverkehrs im Raum Lehnin, Nahmitz und Damsdorf voll befriedigte, bis etwa 2 Jahre später der verbliebene Reiseverkehr von Autobussen übernommen wurde. Durch die Bildung verschiedener Wagenladungsknoten nahm auch der Güterverkehr ständig ab. So wurde 1964 der Wagenladungsverkehr in Neu Bochow eingestellt, und diese Betriebsstelle wurde als Gütertariifbahnhof gestrichen. Nach Einstellung des Reiseverkehrs wurde die Strecke noch von 2 Güterzugpaaren bedient. Sämtliche Nahgüterzüge fuhren ohne Zugbegleitpersonal. Ein Streckenrangierleiter behandelte sie in Damsdorf, Nahmitz und in Lehnin rangierdienstlich, wobei der Lokführer die Aufgaben des Zugführers übernahm. Als für den verbliebenen Güterverkehr genügend Kapazitäten beim Kraftverkehr vorhanden waren, konnte im September 1967 der Beschluß gefaßt werden, die Strecke gänzlich stillzulegen.

Damit ging ein Stück märkischer Kleinbahngeschichte zu Ende.