

JAHRGANG 17

FEBRUAR 1968

2

32 542

A 4933 E

# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNB  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBH



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,- M



# DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBau  
UND ALLE FREUNDE DER EISENBahn

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



2

FEBRUAR 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

## Der Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim – Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Botschaftsrat der Botschaft der DDR in der UdSSR, Leiter der verkehrspolitischen Abteilung, Moskau – Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt – Johannes Hauschild, Leipziger Verkehrsbetriebe – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen, Dresden – Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.) – Hansotto Voigt, Kammer der Technik, Bezirk Dresden – Ing. Walter Georgii, Staatl. Bauaufsicht Projektierung DR, zivile Luftfahrt, Wasserstraßen, Berlin – Helmut Kohlberger, Berlin – Karlheinz Brust, Dresden.



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,- M. Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs-GmbH, 1 Berlin 52, Eichborndamm 145–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14, Polen: Ruch, ul. Wileza 46 Warszawa 10. Rumänien: Car-timex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Buda-pest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-yang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Seite

Unsere Jubiläumsfeier .....	30
Weitere Piktogramme für das Eisenbahnwesen .....	31
<i>Dipl.-Ing. Klaus Kieper, Lothar Nickel</i> 1000-mm-Schmalspurbahn Stralsund–Barth .....	32
N-Anlage (0,90 × 0,75 m) Hermann Hahn .....	37
H0-Anlage (6,20 × 1,80 m) Siegfried Heinicke .....	38
TT-Anlage Eberhard Liebscher .....	38
Gleisplan für Nenngröße TT .....	39
<i>Arno Schwarze</i> Neuer Rat der Erzeugnisgruppe Modellbahnen, Modellbau und -zubehör .....	40
<i>Ing. Harald Fritsch</i> Bauanleitung für einen Lokomotivschuppen in der Nenngröße TT .....	42
Vierachsiger offener Wagen OOu (OOuw) der Deutschen Reichsbahn ..	46
Mitteilungen des DMV .....	48
<i>Ing. Helmut Klauß</i> Bauplan des dreiteiligen Triebwagens ET 87 01 in der Nenngröße H0 .....	48
Wissen Sie schon .....	54
Lokomotive 01 002 .....	54
Buchbesprechung .....	54
H0-Anlage Dipl.-Ing. H. Faist .....	55
H0-Anlage Günther Feuereißer .....	55
H0-Anlage Hasso Müller .....	55
H0-Anlage Horst Winkelmann .....	55
Interessantes von den Eisenbahnen der Welt .....	56
<i>Ing. Günther Fiebig</i> 40 Jahre Baureihe 24 .....	57
<i>Dipl.-Journ. Hans-Joachim Kirsche</i> Die Eisenbahnen in Algerien .....	59
<i>Fritz Hornbogen</i> Modellbahnlok-Steckbrief .....	62
Jahrhundertfeier der Brennerbahn ....	63
Selbst gebaut .....	3. Umschlagseite

## Titelbild

Blick aus Richtung Schönheide-Süd auf Carlsfeld im Erzgebirge, dem Endbahnhof der 750-mm-Schmalspurbahn. Die Strecke Schönheide-Süd–Carlsfeld ist inzwischen auch stillgelegt worden. Rechts im Bild die Meyer-Lok 99 592 beim Restaurieren, in der Mitte ein vierachsiger sächsischer Gepäckwagen. Foto: Günter Meyer, Aue

## Rücktitelbild

Die H0-Modellbahnanlage von Ing. Bedřich Vlček aus Klecany u Prahy (CSSR) in der Größe von 1,40 × 2,20 m besteht aus einer eingleisigen Hauptstrecke, einer Nebenbahn- und einer Schmalspurstrecke. Über drei Trafos können drei Züge zu gleicher Zeit auf der Anlage gesteuert werden. Für den Betrieb stehen 14 Triebfahrzeuge und 150 Wagen zur Verfügung. Außerdem sind installiert 50 m H0-Gleise, 10 m TT-Gleise, 19 H0-Weichen, eine doppelte Kreuzungsweiche H0 und 4 TT-Weichen. Die Empfangsgebäude sind selbst gebaut. Der Bahnbetrieb wird durch ein Schaltpult eigener Konstruktion geregelt. Foto: K. Martinovský

## In Vorbereitung

Die 50-Hz-Versuchslokomotive E 244 22  
Bauanleitung für eine doppelte Kreuzungsweiche in der Nenngröße TT  
Die Wüsteneisenbahnen in Libyen

## XV. Internationaler Modellbahnwettbewerb

In diesem Jahr findet der traditionelle Internationale Modellbahnwettbewerb zum 15. Male statt. Als unsere Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ im Jahre 1954 erstmalig diese Leistungsschau durchführte, ahnte noch niemand, daß sich daraus einmal ein Wettbewerb entwickeln würde, der für Modellbauer vieler europäischer Länder jährlich zum Anlaß der Dokumentation ihrer Leistungen werden wird. Der diesjährige Jubiläumswettbewerb wird in einer Stadt abgehalten, die reich ist an Traditionen auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens. Für den Veranstalter ergibt sich die Verpflichtung, den XV. Wettbewerb vom Inhalt und der Gestaltung her zu einem Höhepunkt werden zu lassen. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband ist aber nicht nur die Organisation der Modelleisenbahner, sondern vereinigt in seinen Reihen auch die Eisenbahnfreunde. Deshalb ist es naheliegend, den Internationalen Modellbahnwettbewerb mit Veranstaltungen zu verbinden, die auch für Eisenbahnfreunde interessant sind. Das Präsidium unseres Verbandes hat deshalb beschlossen, als Höhepunkt des diesjährigen Wettbewerbes eine Großveranstaltung für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner in Dresden durchzuführen. Diese Veranstaltung steht unter dem Zeichen des Tages des deutschen Eisenbahners und findet am Pfingstsonntag, dem 2. Juni, statt. Ohne schon auf nähere Einzelheiten eingehen zu können, möchte ich heute schon einen kurzen Überblick über die von uns geplanten Veranstaltungen geben. Die Einzelheiten, auch über die Möglichkeiten der Teilnahme an den Veranstaltungen, werden wir in den nächsten Ausgaben der Fachzeitschrift veröffentlichen.

Um für jeden Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner etwas interessantes durchzuführen, gliedert sich die Veranstaltung in Dresden in zwei Komplexe. Die Modelleisenbahner werden besonders an den Ausstellungen interessiert sein. In der Zeit vom 1. bis 9. Juni wird die Arbeitsgemeinschaft Dresden-Neustadt ihre große Gemeinschaftsanlage ausstellen und von der Arbeitsgemeinschaft Güterkraftverkehr werden mehrere Heimanlagen in ihren Ausstellungsräumen gezeigt. Während der gleichen Zeit sind auch die Modelle des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbes in den Räumen des Verkehrsmuseums Dresden zu sehen.

Vom 1. bis 3. Juni wird zusätzlich noch das interessante Betriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Für die Eisenbahnfreunde wird besonders eine Fahrzeugschau von Regel- und Schmalspurfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn, die vom 1. bis 3. Juni in Radebeul-Ost stattfindet, von Interesse sein. Am Sonntag, dem 2. Juni, wird dann eine Sonderfahrt von Dresden Hbf über Radebeul nach Moritzburg und zurück für alle Freunde der großen und kleinen Eisenbahn einige nette Überraschungen bringen.

Für alle diese Veranstaltungen in Zusammenhang mit dem XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb hat der Minister für Verkehrswesen der DDR, Herr Dr. Ing. Erwin Kramer, die Ehrenpatenschaft übernommen.

Diese Tatsache beweist das große Interesse, das auch von unserem Staat und der Deutschen Reichsbahn insbesondere dem Wirken der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn entgegengebracht wird. Die sinnvolle Freizeitgestaltung, die Erziehung von allseitig gebildeten jungen Menschen und die Pflege der Tradition des Eisenbahnwesens als Hauptanliegen unseres Verbandes genießen in unserer Republik eine große Unterstützung.

Die Modelleisenbahner der DDR setzen alles daran, anläßlich des Jubiläumswettbewerbes durch hervorragende Modelle den Leistungsstand des Modellbaues in unserer Republik zu dokumentieren. In monatelanger Arbeit bereiten sie sich auf das Kräftenessen im Juni vor. Um auch organisatorisch die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbes zu schaffen, hat das Präsidium unseres Verbandes festgelegt, daß in diesem Jahr alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR ihre Modelle direkt nach Dresden senden und sämtliche Modelle von der internationalen Jury begutachtet werden. Dadurch wird eine einheitliche Beurteilung garantiert, die dem Einsender eine Einschätzung der Qualität seines Modells und Anhaltspunkte für eine weitere Verbesserung für seine Arbeiten geben. Neben der Beurteilung im internationalen Rahmen wird anschließend auch eine Auswertung nach Bezirken stattfinden, so daß wie in den letzten Jahren auch eine Ermittlung der Besten im Bezirksmaßstab möglich ist. Über die Einzelheiten der Einsendung und Auswertung der Modelle gibt der im Heft 1 erschienene Aufruf Auskunft.

Die diesjährigen Veranstaltungen zum Internationalen Modellbahnwettbewerb sollen erstmalig auch für die Freunde der Eisenbahn ein Höhepunkt werden. Eine Trennung zwischen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn ist nicht möglich, weil die Interessen beider Gruppen ineinander übergehen und ja eigentlich auch jeder Modelleisenbahner ein Freund der Eisenbahn ist. Die Dresdener Veranstaltung in diesem Jahr soll deshalb auch für alle Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände unseres Verbandes ein Beispiel geben, gemeinsame Höhepunkte der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu schaffen. Die Vereinigung der Kräfte wird in jedem Fall einen größeren Erfolg bringen.

Wünschen wir in diesem Sinne allen Teilnehmern am XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb recht viel Erfolg, allen Teilnehmern an unserem „Treffen der Freunde der großen und kleinen Eisenbahn“ recht viel Freude. Ein erfolgreicher Verlauf der Veranstaltungen wird beflügelnd für die weitere Arbeit unseres Verbandes sein. Er wird im internationalen Rahmen das Ansehen unserer Organisation stärken und die engen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den austragenden Organisationen der Modelleisenbahner der Ungarischen Volksrepublik, der CSSR, der VR Polen und der DDR weiter vertiefen.

Helmut Reinert

**Bild 1** Herr Dipl.-Ing. Ferenc Szegö aus Budapest (rechts) überreicht dem Chefredakteur des transpress-Verlages Max Kinze ein mit Petroleum betriebenes Lok-Spitzensignal einer alten ungarischen Lokomotive – ein Geschenk anlässlich des 15jährigen Jubiläums für die Redaktion „Der Modelleisenbahner“. Hinter der „Loklaterne“ der Präsident des DMV Dr. Ehrhard Thiele, ganz rechts der Verlagsleiter des transpress-Verlages Herbert Linz.

**Bild 2** Nach der Feierstunde am Präsidentschaftstisch in angeregtem Gespräch: (von links nach rechts) Emmerich Brichta vom Modellbahnverband in der CSSR, Dipl.-Ing. Ferenc Szegö vom Ungarischen Modellbahnverband und Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Vizepräsident des DMV.

**Bild 3** Die Mitglieder des Redaktionsbeirats des „Modelleisenbahners“ Johannes Hauschild, Günter Barthel und Ing. Günter Frorm, letzterer im Gespräch mit Redakteur Hans Steckmann.

Fotos: Zentrale Bildstelle der Deutschen Reichsbahn



## Unsere Jubiläumfeier

Am 17. November 1967 feierten im Saal des Ministeriums für Verkehrswesen Berlin, Taubenstraße, die Redaktion (leider ohne den verantwortlichen Redakteur Klaus Gerlach, der erkrankt war), der Redaktionsbeirat und viele prominente Gäste aus dem In- und Ausland das 15jährige Jubiläum unserer Fachzeitschrift. Die Festansprache hielt im Auftrage des Ministers für Verkehrswesen, Dr. Erwin Kramer, der Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers Heino Weiprecht. Er überbrachte Grüße sowie Dank und Anerkennung des Ministers und gab einen Rückblick auf die Rolle der Zeitschrift in den vergangenen 15 Jahren. Durch ihre Publikationen wurden der Modellbahngedanke und das Interesse und Verständnis für die große Eisenbahngewerk und gefördert. Für die polytechnische Erziehung unserer Jugend und besonders des Eisenbahner Nachwuchses hat sie sich als ausgezeichnetes Lehrmaterial erwiesen. Große Anerkennung hat sich die Zeitschrift speziell auf maschinentechnischem Gebiet der Eisenbahn erworben, und zwar bei der Publizierung der neuen Diesel- und elektrischen Triebfahrzeuge und bei der Wahrung des kulturhistorischen Erbes der Dampflokomotive. Kurz nach der Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes im Jahre 1962 wurde die Zeitschrift Organ des DMV. Auf internationalem Gebiet ist ihr besonderes Verdienst die Verbreitung

der Normen Europäischer Modellbahnen. Schon vor der Gründung des MOROP im Jahre 1954 wurde die Arbeit des Deutschen Normenausschusses durch Publikationen in der Zeitschrift unterstützt. Im Jahre 1953 rief die Zeitschrift zu einem Modellbahn-Wettbewerb auf. Inzwischen wurde dies ein internationaler Wettbewerb, der in diesem Jahre zum 15. Male stattfindet.

Vom Redaktionsbeirat sind Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hansotto Voigt, Johannes Hauschild und Günter Barthel seit Gründung der Zeitschrift dabei. Sie wurden vom Präsidenten des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Dr. Ehrhard Thiele, für ihre langjährige Mitarbeit ebenso wie die Typografin Evelin Gillmann und der Redakteur Hans Steckmann mit der Medaille für ausgezeichnete Leistungen geehrt. 30 Gäste erhielten je einen Jubiläumsjahresband 1966. Nach einem Toast auf eine weitere erfolgreiche Arbeit der Redaktion und nach den Glückwünschen der Vertreter der ungarischen und tschechoslowakischen Modellbahnverbände, Dipl.-Ing. Ferenc Szegö und Emmerich Brichta, dankte der Chefredakteur des Verlags, Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze, dem Staatssekretär und den Gästen für ihre Worte. Sein besonderer Dank galt dem Redaktionsbeirat und den vielen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn für ihre Mitarbeit bei der Gestaltung der Zeitschrift.

2



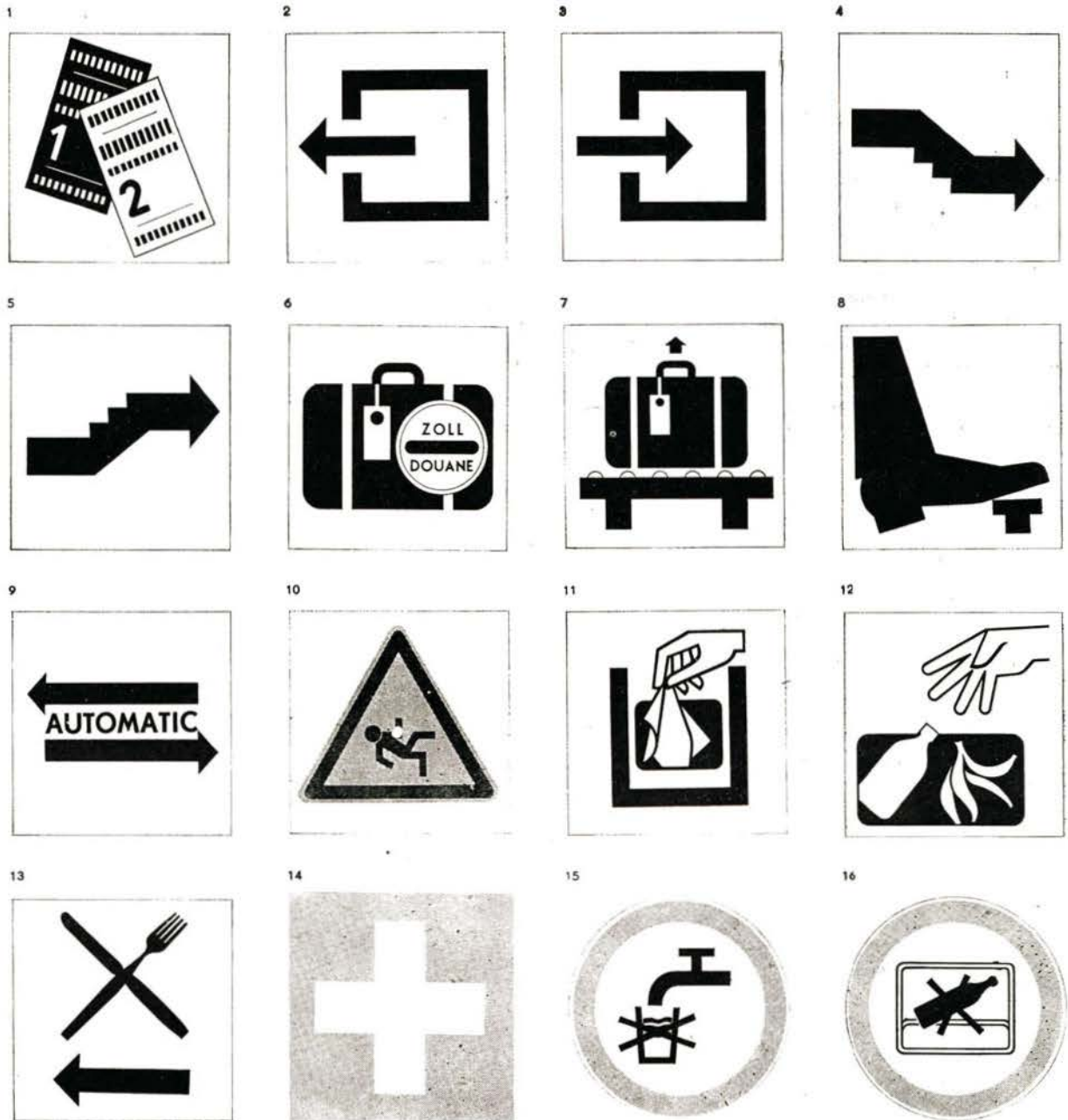
3



# Weitere Piktogramme für das Eisenbahnwesen

Im Heft 5/1966 stellten wir bereits 50 Piktogramme (Bildsymbole) vor, die dem Reisenden der Eisenbahn, insbesondere dem sprachunkundigen Ausländer, die wichtigste Orientierung auf den Bahnhöfen und in den Reisezugwagen geben. Diese Piktogramme finden Sie auch in den Kursbüchern der Deutschen Reichsbahn seit dem Winterfahrplan 1965/66. Inzwischen wurden von der UIC weitere Piktogramme angenommen, die nachstehend zur Kenntnis gegeben werden. Drei Piktogramme wurden gegenüber der bereits im Heft 5/1966 veröffentlichten Darstellung in die hier abgebildeten (Bilder 14 bis 16) abgeändert. Die Liste der eisenbahntypischen Piktogramme ist mit den hier veröffentlichten Symbolen abgeschlossen. H. L.

- Bild 1 Fahrkartenverkaufsstellen
- Bild 2 Ausgang
- Bild 3 Eingang
- Bild 4 Unterführung unter Bahnsteigen oder Straßen
- Bild 5 Überführung über Gleise oder Straßen
- Bild 6 Zollabfertigungsstellen und Zollbüros in den Bahnhöfen
- Bild 7 Reisegepäckausgabe bzw. -abholung
- Bild 8 Hinweis auf Wasserspülung durch Fußhebel im WC bzw. auf Bedienung des Wasserzulfusses für Waschbecken durch Fußhebel
- Bild 9 Automatisch öffnende und schließende Türen
- Bild 10 Hinweis für „Nicht öffnen bevor der Zug hält!“ (Grundfläche ist gelb)
- Bild 11 Hinweis auf Behälter zur Unterbringung gebrauchter Handtücher in den Waschräumen
- Bild 12 Hinweis auf Behälter für Abfälle
- Bild 13 Richtungsschild für den Weg zum Speisewagen
- Bild 14 Krankenbetreuung (weißes Kreuz auf grünem Grund)
- Bild 15 Kein Trinkwasser (mit rotem Kreisrand)
- Bild 16 Nichts hinauswerfen (mit rotem Kreisrand)



## 1000-mm-Schmalspurbahn Stralsund–Barth

Узкоколейная жел. дорога (Жирина колеи 1000 мм) Штральзунд—Барт

The 1000-mm-Narrow Gauge Line from Stralsund to Barth

Le chemin de fer à voie étroite aux 1000 mm de Stralsund à Barth

Wer im Heft 1/1967 den Bericht der hannoverschen Eisenbahnfreunde gelesen hat, wird feststellen, daß Stralsund ein idealer Ausgangspunkt für die Freunde der schmalspurigen Kleinbahn ist. Von hier aus ergibt sich die Möglichkeit, vier Strecken bzw. Netze verschiedener Spurweiten zu besuchen:

Friedland—Anklam:	600 mm
Rügensche Kleinbahnen:	750 mm
Bäderbahn Bad Doberan—Kühlungsborn:	900 mm
Stralsund—Barth:	1000 mm

Über die ersten drei Strecken wurde bereits im „Modelleisenbahner“ berichtet. Im folgenden soll nun die 1000-mm-Strecke Stralsund—Barth beschrieben werden.

### 1. Historische Entwicklung

Nach Erlass des Kleinbahngesetzes von 1892 wuchsen die Kleinbahnen wie Pilze aus der Erde. Dadurch wurde die Entwicklung der sonst vom Verkehr abgeschnittenen Ortschaften wesentlich beschleunigt. So wurde auch der Aktiengesellschaft „Franzburger Kreisbahnen“ in Barth (FKB-Nord) am 21. November 1893 die Konzession zum Bau einer Kleinbahn erteilt, und zwar zunächst auf 50 Jahre. Wie es im damaligen Pommern üblich war, wurde die Firma Lenz & Co. in Stettin mit dem Bau und dem Betrieb beauftragt. Das Anlagekapital betrug ohne Grunderwerb 1 976 000 Mark. Am 3. Mai 1895 (nach anderen Quellen am 4. Mai) wurde die Strecke bzw. das Netz eröffnet. Die Länge des Streckennetzes betrug 66,5 km. Es teilte sich wie folgt auf:

Stralsund—Barth	29,2 km
Barth—Ribnitz-Damgarten Ost	27,9 km
Abzweig Altenpleen—Klausdorf	9,4 km

Bild 1 Streckenführung der ehemaligen Franzburger Kreisbahn (FKB-Nord)

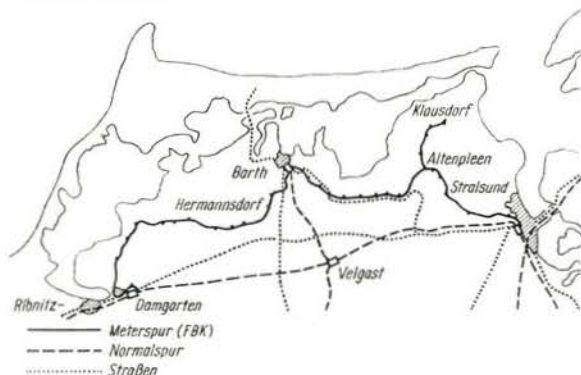


Bild 1 zeigt die Streckenführung. Die Bahn ist nicht so steigungs- und krümmungsreich wie die Rügenschon Kleinbahnen. Sie dient in erster Linie dem Güterverkehr, wobei vorwiegend landwirtschaftliche Produkte zu transportieren sind. Speziell die Zuckerfabriken in Barth und Stralsund erforderten den Bahnbau. Gegenüber 1937 ist aber beispielsweise auch die Anzahl der täglich verkehrenden Personenzugpaare gestiegen (bezogen auf die Strecke Stralsund—Barth). Trotzdem ist die Stilllegung der Bahn nur noch eine Frage der zur Verfügung stehenden Transportkapazität von Omnibussen und Lastkraftwagen. Lediglich der Streckenabschnitt Barth—Hermannshof wird noch einige Zeit bestehen bleiben. Ein Blick auf das ursprüngliche Streckennetz zeigt, daß bereits einige Teilabschnitte stillgelegt wurden. Als erstes wurde zwangsläufig durch den steigenden Straßenverkehr in Stralsund am 16. Juni 1961 die romantische Durchfahrt durch die Tribseer Vorstadt stillgelegt. Früher überquerte die Kleinbahn vom Bahnhof Stralsund-Ost kommend zunächst den Vorplatz am Hauptbahnhof, dann den Tribseer Damm mit der elektrischen Straßenbahn (die 1965 ebenfalls stillgelegt wurde) und fuhr dann weiter durch die Barther Straße, bis sie ihren eigenen Bahnkörper erreichte. Dieser Teilabschnitt war 2,5 km lang. Die Bahn fährt jetzt von Barth aus nur noch bis Stralsund Stadtwald. Als weitere Stilllegung folgte am 29. Mai 1965 der Streckenabschnitt Ribnitz-Damgarten-Ost—Hermannshof (13,5 km). Schon im Winterfahrplan 1964/65 wurde von den beiden verkehrenden Zugpaaren ein Paar nur bis Hermannshof geführt. Zur Zeit verkehren täglich drei Zugpaare (Triebwagen) zwischen Stralsund und Hermannshof, ein Zugpaar (Triebwagen) zwischen Stralsund und Barth, werktags ein Zugpaar (Dampfbetrieb) zwischen Barth und Klausdorf sowie — ebenfalls werktags — ein Zugpaar zwischen Altenpleen und Klausdorf. Der Hauptverkehr erfolgt also — wie ersichtlich — mit Triebwagen.

### 2. Triebfahrzeuge

#### 2.1. Dampflokomotiven

Da die Firma Lenz & Co. vom Kreis Franzburg beauftragt wurde, die Bahn zu betreiben, setzte sie auch ihre bewährten, sozusagen standardisierten Loktypen ein, die von der Firma Vulkan in Stettin geliefert wurden. Zunächst wurden B-Tenderlokomotiven eingesetzt, die bereits beim Bau der Strecke verwendet worden waren. Lenz bezeichnete diese Gattung mit „i“. Mit sechs derartigen Lokomotiven wurde der Betrieb eröffnet. Von diesen Loks sind zwei Stück noch jetzt im Betrieb! Sie stellen die ältesten Lenz-Typen überhaupt dar. Die Maschinen haben keinen Dampfdom, sondern nur einen Regleraufsatz mit Ramsbottom-Sicherheitsventil. Im Heft 10/1963, Seite 262 bis 266, ist eine Bauanleitung

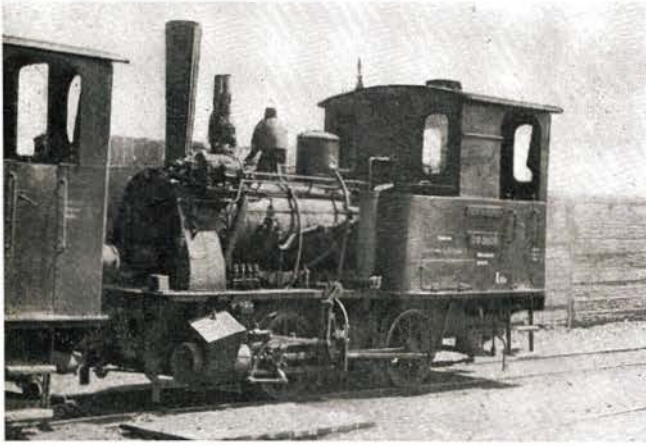


Bild 2 Vulkan-Lok 99 5606 (Baujahr 1894) in Barth

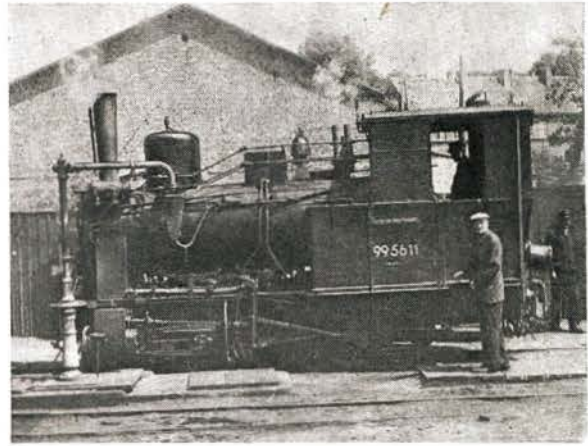


Bild 3 Henschel-Lok 99 5611 (Baujahr 1903) vor dem Lokschuppen in Barth

für diese Lok veröffentlicht worden. Die Lok hat Heusinger-Steuerung, die Wasserkästen befinden sich zwischen den Rahmenwangen.

Mit steigender Transportleistung wurden auch stärkere Lokomotiven benötigt. Deshalb wurde 1902 ein weiterer Lenz-Typ, die B+B-Malletlok der Gattung „ii“ eingeführt. Sowohl das hintere Hochdruck-Drehgestell als auch das vordere Niederdruck-Drehgestell hat Innenrahmen. Diese Lok hat einen sehr ruhigen, kaum hör-

baren Lauf. Im Jahre 1910 wurde eine weitere Malletlok angeschafft. Kurzfristig wurde dann eine Hanomag-Malletlok eingesetzt (wahrscheinlich ähnlich der rügenschenschen 99 4525), die jedoch den ersten Weltkrieg nicht überdauerte.

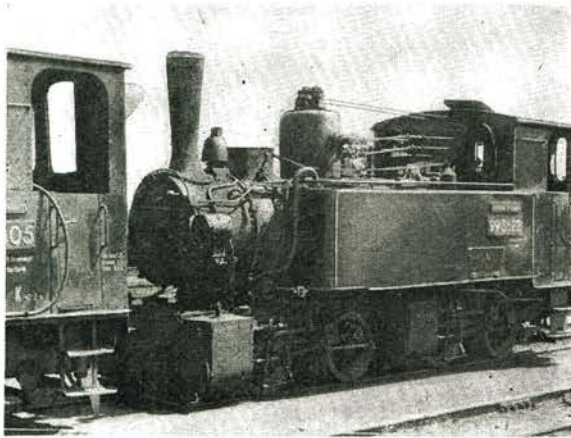
Von der Salzwedeler Kleinbahn kam 1928 die C-Tenderlok Nr. 5 zur FKB und wurde als Nr. 9 eingeordnet. Nachdem sie ursprünglich nur als Rangierlok eingesetzt wurde, steht sie heute in überwiegendem Maße im

Tabelle 1 Lokomotiven der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

Betriebsnummer alt	Betriebsnummer neu	DR-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bauart	Gattung	Bemerkung
1i	119N2206	99 5601	Vulkan	1893	1347	Btn2	K 22.6	ausgemustert um 1964
2i	120N2206	99 5602	Vulkan	1893	1348	Btn2	K 22.6	verkauft
3i	121N2206	99 5603	Vulkan	1893	1349	Btn2	K 22.6	ausgemustert 8. 1966
4i	122N2206	99 5605	Vulkan	1894	1363	Btn2	K 22.6	
5i	123N2206	99 5606	Vulkan	1894	1379	Btn2	K 22.6	
6i	124N2206	99 5604	Vulkan	1894	1359	Btn2	K 22.6	verschrottet um 1950
7ii	165N4406	99 5621	Vulkan	1902	2008	BBn4v	K 44.6	
8ii	166N4406	99 5622	Vulkan	1910	2652	BBn4v	K 44.6	
9ii	—	—	Hanomag	1913	6997	BBn4v	—	
9	130N3306	99 5611	Henschel	1903	6526	Cn2	K 33.6	
		99 5631	französischer Herkunft			C1n2	K 34.6	ausgemustert 1965
		99 5632	französischer Herkunft			C1n2	K 34.6	verschrottet

Tabelle 2 Technische Daten der Lokomotiven der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

		99 5601...06	99 5611	99 5621/22	99 5631/32
Achsstand fest	mm	1700	2000	2 × 1200	3575
Achsstand gesamt	mm	1700	2000	3900	3575
Länge über Puffer	mm	5800	6600	7000	6950
Breite	mm	—	—	—	—
Schornsteinhöhe	mm	3300	3500	3170	3230
Treibraddurchmesser	mm	800	860	720	800
Laufraddurchmesser	mm	—	—	—	590
Zylinderdurchmesser HD	mm	210	300	225	320
Zylinderdurchmesser ND	mm	—	—	340	—
Kolbenhub	mm	400	430	360	380
Dampfdruck	kp/cm <sup>2</sup>	12	12	12	12
Leermasse	t	9	18,8	17,2	19,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	40	30	30	25
Wasservorrat	m <sup>3</sup>	1	1,7	2,0	2,5
Kohlevorrat	t	0,35	0,6	0,8	1,5
Steuerung		Heusinger	Allan	Heusinger	Stephenson



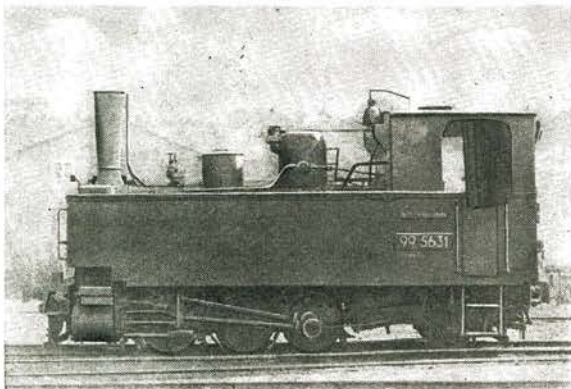
4

Bild 4 Vulkan-Lok 99 5622 (Baujahr 1910) in Barth

Bild 5 Französische Lok 99 5631 in Barth

Bild 6 Triebwagenzug, bestehend aus VT 137 532 und VT 137 562

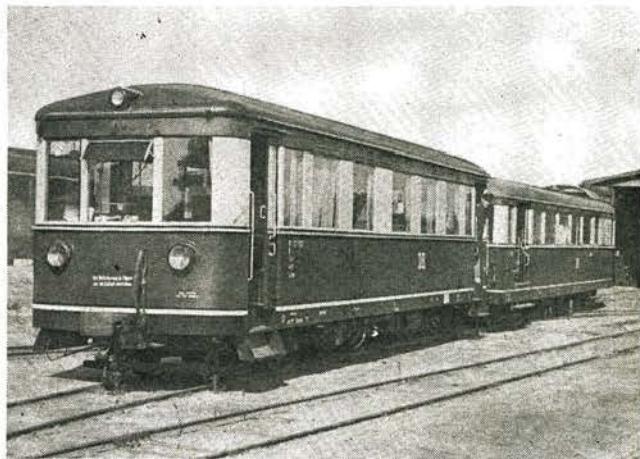
Bild 7 VT 137 562 mit VB 147 561 beim Rangieren in Barth



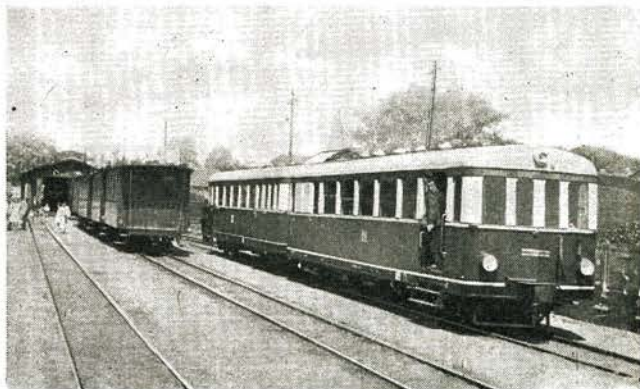
5

Tabelle 4 Technische Daten der Triebwagen der ehemaligen Franzbürger Kreisbahnen

		137 531/32	137 562...64
Länge über Puffer	mm	12 960	13 920
Drehzapfenabstand	mm	7 500	8 700
Radstand Drehgestell	mm	1 400	1 880
Breite	mm	2 600	2 360
Höhe	mm	3 270	3 220
Raddurchmesser	mm	700	700
Anzahl der Sitzplätze		50	32
Motorleistung	PS	105	150
Motorhersteller			Deutz
Höchstgeschwindigkeit	km/h	60	60
Dienstmasse	t	13,4	20,4



6



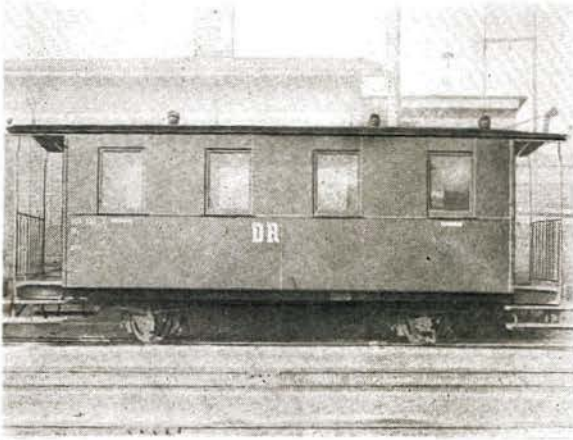
7

Tabelle 3 Triebwagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

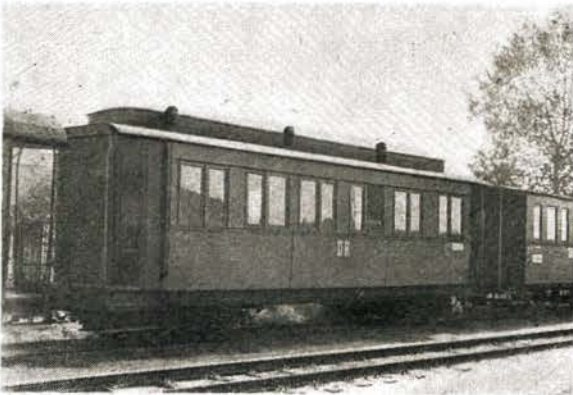
Alte Betriebs-Nr.	DR-Nummer	Bezeichnung	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
1121	137 531	C4VT	DW Kiel	1935	124/3073	
1124	137 532	C4VT	DW Kiel	1939		
1125	137 562	C4VT	franz. Firma	1939		franz. Bauart
1126	137 563	C4VT	franz. Firma	1939		franz. Bauart
1127	137 564	C4VT	franz. Firma	1939		franz. Bauart
—	147 561	C4VB				umgebaut aus 137 564
—	147 562	C4VB				umgebaut aus 137 531



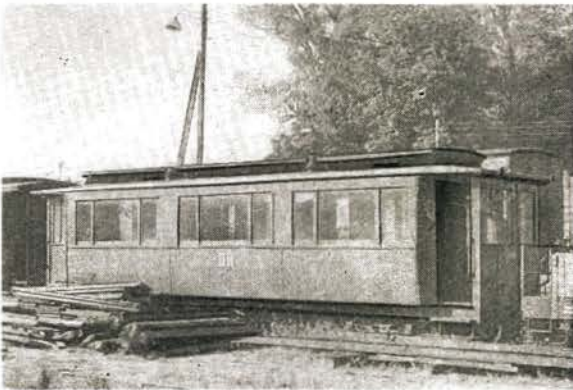
## 1000-mm-Schmalspurbahn Stralsund-Barth



8

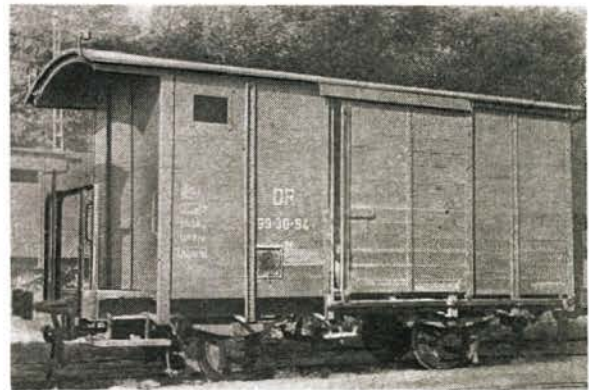
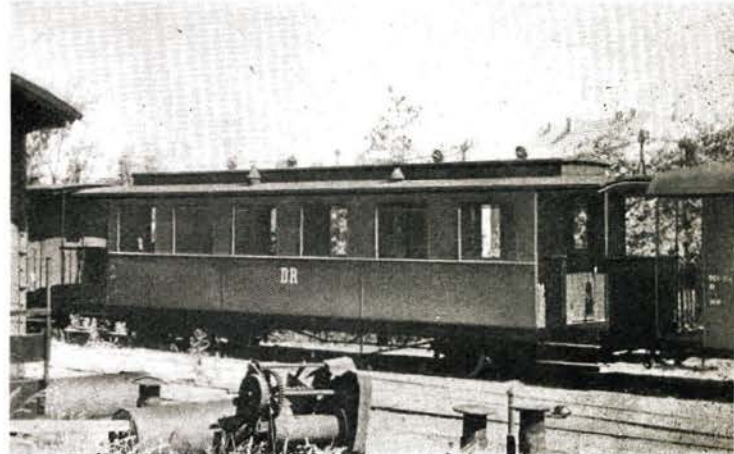


9



10

11



12

*Bild 8* Alter zweiachsiger Lenz-Personenwagen aus der Gründungszeit

*Bild 9* Vierachsiger Personenwagen mit gekoppelten Fenstern und (später umgebauten) geschlossenen Endbühnen

*Bild 10* Ehemaliger Salonwagen der FKB mit dreifach gekoppelten Fenstern und (später umgebauten) geschlossenen Endbühnen. Das Äußere erinnert sehr an einen Trambahnwagen, wie sie anfänglich auch auf der Strecke Bad Doberan-Helligendamm eingesetzt waren

*Bild 11* Vierachsiger Personenwagen mit offenen Endbühnen und Gewichtsbremse

*Bild 12* Zweiachsiger gedeckter Güterwagen mit einem Achsstand von nur 2,60 m



Bild 13 Abgestellte Wageneinheit

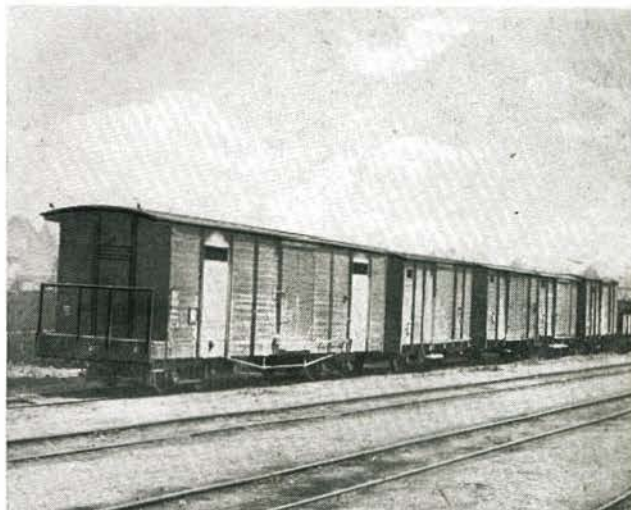


Bild 14 G-Wagen-Parade in Barth

Streckendienst. 1943 wurden die Loks von der Pommerschen Landesbahn umgenummert. Sie erhielten entsprechend der Spurweite von 1000 mm die Nummern 100... Die letzte Umnummerung erfolgte 1949 bei der Übernahme durch die DR.

1957 wurden von der Harzquerbahn zwei C1-Tenderloks französischer Bauart übernommen. Während die 99 5631 noch 1965 im Lokschuppen in Barth stand, befand sie sich 1966 bereits auf der „Wiese“. Sie wurde vom Unkraut bald überwuchert! Beide Loks haben sich nicht bewährt.

Die Lok 99 5605 wurde während ihrer Dienstzeit mehrfach umgebaut. So wurde sie nach Anschaffung des ersten Triebwagens mit einer Druckluftbremse ausgestattet. Dadurch konnte ihre Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h heraufgesetzt werden, und mit einem vierachsigen Personenwagen fuhr sie dann als „Triebwagensatz“. 1964 erhielt sie den Kessel der ausgemusterten 99 5601, der 1965 wieder durch ihren eigenen Kessel ersetzt wurde. Die Lok 99 5606 erhielt von der Schwestermaschine 99 5603 den Kessel. In der Tabelle 1 sind die einzelnen Bezeichnungen aufgeführt; Tabelle 2 gibt einen Überblick über die technischen Daten. Auch eine B-gekuppelte Diesellok, die Kö 6501, Babelsberg 1953, Nr. 49084, wurde kurzzeitig eingesetzt. Später wurde sie nach Halle versetzt.

## 2.2. Triebwagen

Bekanntlich ist auf verkehrsschwachen Strecken bzw. zu verkehrsschwachen Tageszeiten der Einsatz von Verbrennungstriebwagen weitaus wirtschaftlicher als der Betrieb mit Dampflokomotiven. Auch die FKB beschränkt diesen Weg nicht zuletzt wegen des erhöhten Reisekomforts im Urlaubs- und Ausflugsverkehr, der auf der Strecke Stralsund-Ost–Barth eine gewisse Bedeutung hatte.

Im Jahre 1935 wurde von der Firma DW Kiel ein vierachsiger Triebwagen beschafft, dem 1939 ein zweiter folgte. Beide Fahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 1121 und 1124. Während des zweiten Weltkrieges kamen noch drei Triebwagen französischer Bauart zur FKB und wurden unter den Betriebsnummern 1125 bis 1127 in den Triebwagenpark eingegliedert. In den letzten Jahren wurden jedoch die Triebwagen 1121 und 1127 zu Beiwagen VB 147 562 und VB 147 561 umgebaut. Die

Tabellen 3 und 4 geben eine Übersicht über die Triebwagen und deren technische Daten.

## 3. Wagenpark

Der Personenwagenpark der FKB bestand ursprünglich aus zweiachsigen Lenz-Typen mit Gewichtsbremse und Ofenheizung. Diese Bauart findet man heute noch auf der Strecke Barth–Aitenpleen–Klausdorf. Auch die Gewichtsbremse – die Winde befindet sich im ebenfalls zweiachsigen Gepäckwagen – ist noch immer im Gebrauch. Weiterhin sind drei Typen vierachsiger Personenwagen vorhanden, die bis etwa 1910 beschafft wurden. Diese Wagen stammen von der Firma Herbrand und Co., Köln-Ehrenfeld, und waren ursprünglich als Wagen 2. und 3. Klasse eingerichtet, wobei das 2.-Klasse-Abteil eines Wagentyps als Salon ausgestattet war. Auch diese Wagen stehen noch im Einsatz. Die Standardzusammenstellung eines Personenzuges der ehemaligen FKB sieht wie folgt aus: KPwi – KB4i – KBi. Ein weiterer KBi wird nötigenfalls als Verstärkungswagen beige stellt.

Die vorhandenen Güterwagen sind meist zweiachsig, seltener vierachsig. Sie sind teils mit Gewichtsbremse und teils mit Spindelbremsen ausgerüstet. Viele Güterwagen haben keine Bremse. Im Jahre 1935 bestand der Wagenpark aus 12 Personenwagen, 3 Gepäckwagen, 192 Güterwagen und 4 Spezialwagen.

Die Betriebsleistungen im gleichen Jahr betragen:

Beförderte Personen:	186 300 = 1 117 800 Pkm
Beförderte Güter (t):	101 510 = 1 646 457 tkm

Den Freunden der Kleinbahn kann ein Besuch des Bahnhofs Barth und eine Fahrt mit der ehemaligen FKB als Erinnerung an die einstmaligen zahlreichen Lenz-Bahnen empfohlen werden.

## Verwendete Literatur

1. Karl Harder; Die Franzburger Kreisbahnen (Kleinbahnberichte Nr. 33/1964, S. 4–6, Verl. W. Böttcher)
2. M. Pohl, G. Strommenger; Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Verlag der Verkehrstechnik, Berlin 1936
3. Rimrott; Schmalspurbahnen in „Eisenbahnwesen der Gegenwart“
4. Umzeichnungsliste für Triebwagen der DR 1911