

DM 9,80

239,- bfr, 12,50 hfl
239,- lfr, 80,- öS
9,80 sfr, 200,- kc
50,- dkr

Modell Eisen Bahner

SPEZIAL

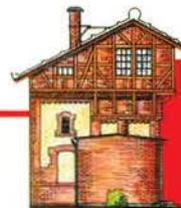
E80267



Selbermachen

Windmühle
und Pulverturm

Kleinbahn-
Kohlenbansen



Landstation
mit Güter-
schuppen

Die faszinierendsten Bahnlandschaften

Mecklenburg- Vorpommern

Zwischen Usedom und Elbe

Die besten
Anlagen

Die beliebtesten
Züge



Walter Seidensticker
Große Liebe zu
kleinen Loks



Die berühmte Rügenbahn

Roland und seine Dampffröscher

Die schönsten
Strecken

● Dramatische
Dampfloktour

● Endstation Klützer Winkel

● Museumslok 91 134

● Mollis unter neuer Flagge

● Hochburg der
Taigatrommeln

● Schienen unterm Gras



Marktübersicht

Alle Gebäude und
Fahrzeuge aus Mecklenburg

Anlagenbericht

Storchennest und
Schilfdach

Werkstatt

Mecklenburgische
T 4 in H0

Wer Häuser baut, braucht FALLER.*



FALLER 

IDEEN MUSS MAN HABEN

* Über 800 Modellbauartikel finden Sie im neuen FALLER-Katalog '95/96.
Sie bekommen ihn jetzt bei Ihrem Fachhändler oder gegen Einsendung von DM 10,- in Briefmarken bei:
Gebr. FALLER GmbH, Postfach 11 20, D-78148 Gütenbach.

PKW WERBAGENTUR GMBH

Vielleicht sogar verlieben?

Über Mecklenburg behaupten Spötter: Wenn die Welt untergehe, biete das Land mit dem Stier im Wappen die größte Sicherheit – hier passiere nämlich alles mit hundert Jahren Verzögerung. Kenner sehen den Kern solcher Sprüche eher positiv. Denn wenn es eine Region Deutschlands gibt, die vergangene Zeiten unverfälscht widerspiegelt, dann ist es diese Region zwischen Usedom und Elbe.

Viele Bildbände haben nichts daran geändert, daß die unglaubliche Schönheit dieses tausendjährigen Landes, die hundert Seen und Wälder und die verträumte Idylle der kleinen Dörfer mit ihren alten Kirchen noch immer auf Entdeckung warten. Erst recht trifft das auf viele Eisenbahnstrecken Mecklenburg-Vorpommerns zu. Bis auf wenige Ausnahmen, etwa den „Molli“ oder den „Rasenden Roland“, interessierte sich kaum jemand für diese Bahnen. Dabei bietet Mecklenburg-Vorpommern eine faszinierende Eisenbahnlandschaft: Modern ausgebaute Fernstrecken und idyllische Nebenbahnen, Eisenbahnknoten mit Hochbetrieb und stille Landbahnhöfe, Intercity-Züge und zweiachsige Triebwagen, eine uralte Dampflokomotive und nostalgische Wagen – es ist alles da, was Eisenbahnfreunde begeistert und Modellbahner zum Nachbau anregt.

Ein Tip für Eisenbahnromantiker: So manche Strecke wird bald nur noch unter Gras zu finden sein – und in diesem Heft. Blättern Sie mal: Damit Modellbahner nachgestalten können, was die große Bahn nicht mehr lange bietet, finden Sie Gleispläne, Gebäudezeichnungen und viele Tips zum Selbermachen.

Steigen Sie mit dem ersten Sonderheft des MODELLEISENBAHNER in den Zug durch Mecklenburg-Vorpommern ein. Manchmal werden Sie sich hundert Jahre zurückversetzt fühlen. Vielleicht sogar in dieses Land verlieben?



Dr. Franz Rittig



Ihre „SPEZIAL“-
Reise durch eine
faszinierende
Bahnlandschaft

IMPRESSUM

Pietsch + Scholten Verlag GmbH
Olgastraße 86, 70180 Stuttgart
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 78
Telefax (07 11) 2 36 04 15

HERAUSGEBER
Hannes Scholten

CHEFREDAKTEUR
Wolfgang Schumacher (v.i.S.d.P.)

GESCHÄFTSFÜHRENDER REDAKTEUR
Dr. Franz Rittig

GRAFISCHE GESTALTUNG
Anita Ament (Ltg.)

TEXTREDAKTION
Joachim Geiger

MITARBEITER DIESES HEFTS
Rainer Albrecht, Bernd Anders,
Bernd Backhaus, Gerhard Bank,
Ralf Böttcher, Joachim Bügel, Christian
Eilers, Burkhard Frey, Thomas Gottschall,
Joachim Günsche, Dietmar Hillmann,
Rolf Jünger, Georg Kerber, Klaus Kieper,
Wulf Krentzien, Heinz D. Kupsch,
Uwe Lechner, Hans-Jürgen Lewerenz,
Alfred Luft, Gerhard Moll, Heinz Nagel,
Helmut Neumann, Uwe Prestin,
Detlef Radke, Ingolf Schmidt,
Heinz Schulze, Peter Semmler, Andreas Stirl,
Bernd-Oliver Sydow, Thomas Wedel,
Rolf Weigel, Daniel Wietlisbach,
Claus Wilde, Markus Wohlfart

ANZEIGEN

Leitung: Klaus Schachenmayer
Telefon (07 11) 2 10 80 81
Disposition: Elke Reichert
Telefon (07 11) 2 10 80 86
Anzeigenfax (07 11) 2 10 80 82

REDAKTIONSASSISTENTIN
Claudia Jung

DTP-Programmierung
Uwe Jantke

VERTRIEB
Motorpresse Stuttgart
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Vertriebsleiterin: Ursula Liebing
Telefon (07 11) 1 82-17 42
Telefax (07 11) 1 82-17 05

Preis des Einzelhefts: DM 9,80

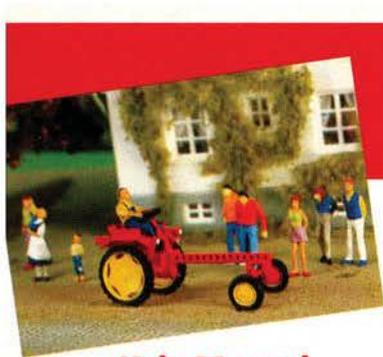
Gesamtherstellung: Bechtle-Druck
Esslingen. Printed in Germany

MODELLEISENBAHNER SPEZIAL erscheint unregelmäßig. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

© by Pietsch + Scholten Verlag GmbH.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.

Bankverbindung: Hypobank Stuttgart
(BLZ 601 200 50) Konto-Nr. 4 340 200 000;
Postgiroamt Stuttgart (BLZ 600 100 70)
Konto-Nr. 666 77-706.

Anzeigenpreisliste Nr. 1 gültig für
MODELLEISENBAHNER SPEZIAL
Gerichtsstand ist Stuttgart.



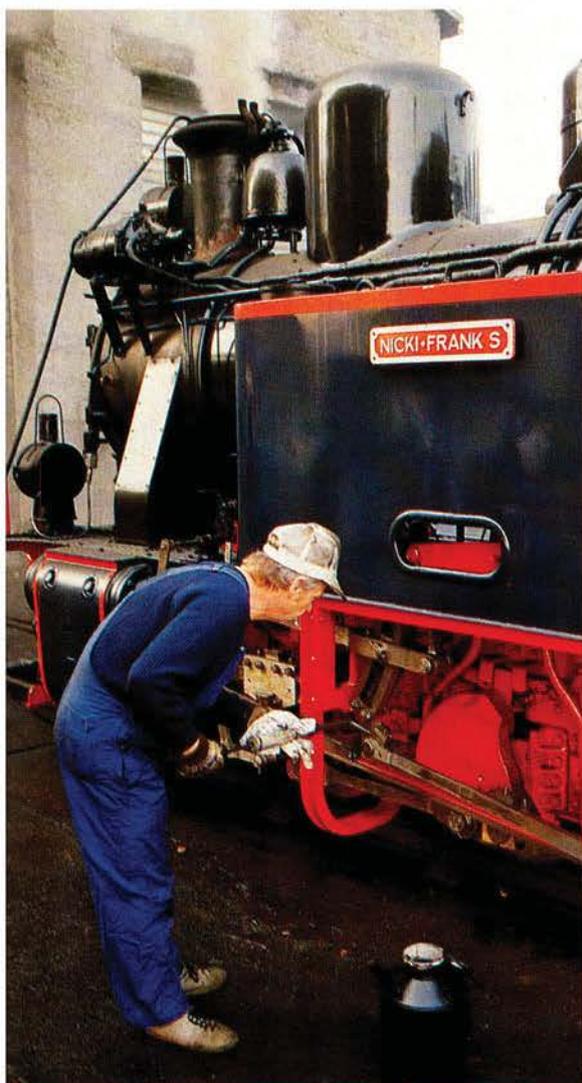
Kein Mangel an Modellen

In den Katalogen der Hersteller sind Modelle nach Vorbildern in Mecklenburg-Vorpommern Mangelware. Trotzdem muß der Modellbahner darauf nicht verzichten - eine Marktübersicht beweist es. Seite **56**



Die Hochburg der Taigatrommeln

Am Bahnhof Güstrow verabschiedeten sich ehemals Erich Honecker und Helmut Schmidt voneinander. Jahrzehntlang herrschte an diesem Kreuz des Nordens rund um die Uhr Hochbetrieb. Geschichte und Geschichten aus 100 Jahren ab Seite **44**



Heiße Liebe zu kleinen Loks

Der schmalspurige Rügen-Expreß „Rasender Roland“ ist seit dem 1. Juli privatisiert. Schützenhilfe erhält der neue Betreiber vom Bielefelder Textilunternehmer Walter Seidensticker. Eine Reportage mit viel Dampf ab Seite **6**



Schienen unter Gras

Um 1900 trafen sich in der Kleinstadt Tribsees vier Bahnlinien. 94 Jahre später kam das Aus für die letzte Strecke nach Velgast. Die Geschichte einer Bahn, deren Schienen manchmal unter Gras lagen. Seite **60**

Endstation Drehscheibe

Klütz im Winkel, Endpunkt einer romantischen Nebenbahn, verfügt über einen Lokschuppen, ein schmuckes Empfangsgebäude und eine uralte Segmentdrehscheibe. Tips zum Nachbau ab Seite **70**



Vorbild

Heiße Liebe **6**

Walter Seidensticker, seine Loks und der Rasende Roland auf Rügen.

End-Effekt **14**

Mecklenburgs Nebenbahnen stehen oft auf Stilllegungslisten, bieten aber viele Anregungen für den Modellbahner.

Einzelkind **28**

T 4: Porträt der einzigen, speziell für Mecklenburg gebauten Loktype.

Preußens Gloria **36**

Die 149jährige Erfolgsstory der Mecklenburger Hauptbahnen.

Ein Kreuz mit dem Kreuz **44**

Güstrow schrieb Eisenbahngeschichte – ob mit der S 10 oder der Taigatrommel.

Eis-Zeit **48**

Dramatische Lokführer-Erlebnisse während einer Schneekatastrophe.

INHALT

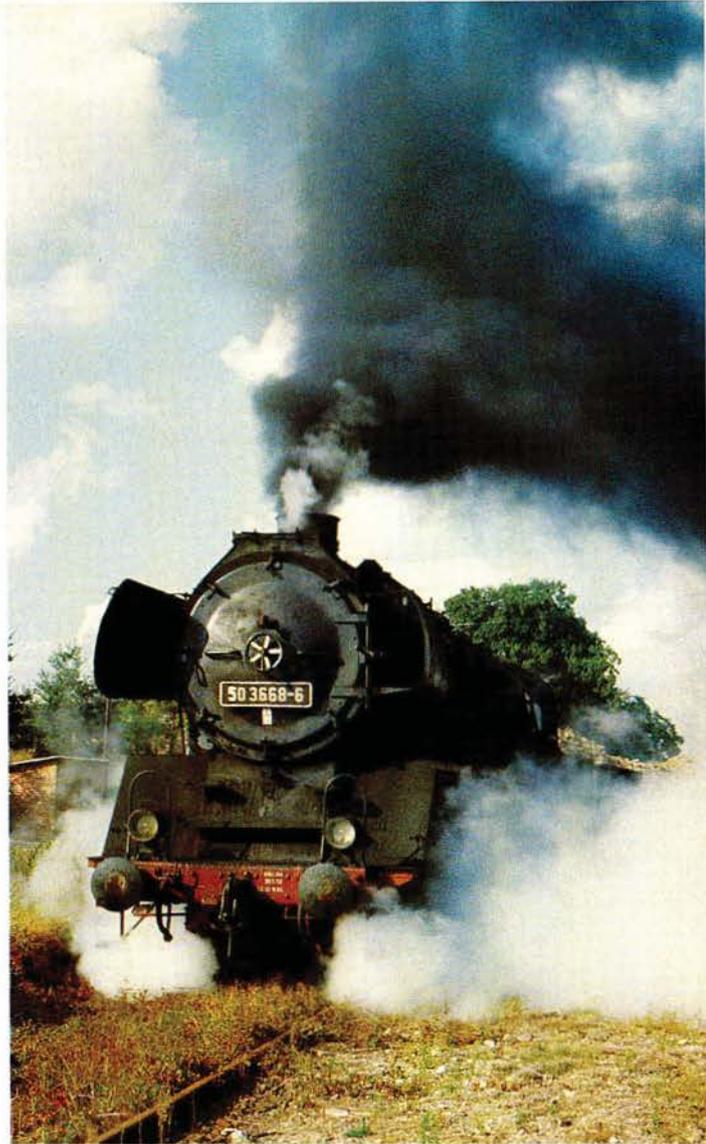
Preußen-Transit

Einst kontrollierte die Preußische Staatsbahn zwei von drei internationalen Durchgangsstrecken auf dem Gebiet des heutigen Bundeslands Mecklenburg-Vorpommern. Die Geschichte der Hauptbahnen finden Sie ab Seite **36**



Drei Männer und die kaltgemachte Preußin

Drei Schweriner Lokführer hegen und pflegen ein seltenes Juwel: die preußische T 9.2 mit der Reichsbahn-Nummer 91 134. Für Sonder-einsätze kann sie sogar unter Dampf gesetzt werden. Ein Porträt des engagierten Trios und seines geretteten Dampfrosses ab Seite **92**



Entensteig und Gummibahn 50

Fünf Strecken und viele Loktypen: ein Porträt des Nebenbahnknotens Karow.

Feld-Zug 60

Erinnerungen an die alte Franzburger Südbahn Velgast – Tribsees, wo im Mai 1995 die letzte Ferkeltaxe fuhr.

Bullenritt 64

Mit 16 Zylindern und 1560 Tonnen von Güstrow nach Neubrandenburg.

Das Ende des Kaffeebrenners 70

Die Nebenbahn Grevesmühlen – Klütz als Vorbildtip für den Modellbahner.

Schall und Rauch 76

Der Molli, die Schmalspurbahn Bad Doberan – Kühlungsborn, ist gerettet. Eine Reportage von der Ostseeküste.

Jahrhundertwerk 92

Drei Lokführer verwirklichten einen Traum und holten eine preußische Dampflok nach Schwerin zurück.

Modell

Nesthäkchen 22

Bautips für eine Mecklenburger Anlage.

Aus eins mach zwei 32

Baubericht: mecklenburgische T 4 in H0.

Wahlrecht 56

Marktübersicht Mecklenburg-Modelle.

Da geht die Post ab 68

Selbst gebaut: ein Postamt, ein Pulverturm, ein Bahnhof und eine Mühle.

Klein-Betrieb 80

Molli und Franzburger Kreisbahn.

Auf Sand gebaut 84

Bauanleitung: Haltepunkt auf Rügen.

Billiger Trost 86

Basteltyp: Lokschuppen und Güterhalle.

Puzzle-Spiel 90

Kleinstadt-Bahnhof mit Lokstation.

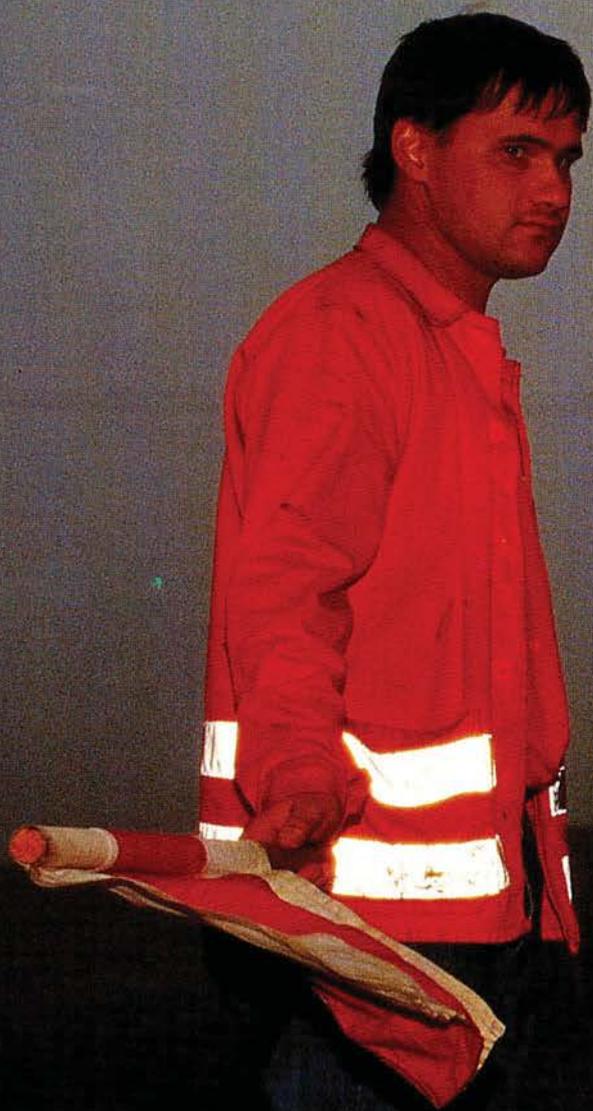
Eiserne Lebensadern

Nebenbahnen erschlossen die dünn besiedelten Regionen Mecklenburgs. Seit der Wende beginnen viele Gleise, Rost anzusetzen. Die Zukunftsaussichten sind schlecht. Eine Bilanz ab Seite **14**



Drei auf einen Streich

Auf die typische mecklenburgische Tenderlok T 4 muß der H0-Bahner nicht verzichten: Model Loco bietet das Gehäuse als Bausatz, Fleischmann ein passendes Fahrgestell. Die Montage des kleinen Dreikupplers ist problemlos. Baubericht auf Seite **32**



Rügens Rasender Roland

Heiße Liebe

Spurweite 750 mm, Höchstgeschwindigkeit
30 Sachen: Die DDR wollte Rügens
berühmtes Wahrzeichen abreißen. Jetzt
hilft Walter Seidensticker der Inselbahn.



Die Wagen der Schmalspurbahn, teilweise noch echte Holzklassen, sind brechend voll, als die alte Dampflok mit ihren Vierachsern in Putbus vor Sonnenaufgang losdampft. Über 500 Werktätige kamen mit dem Nachtschnellzug aus Leipzig. Bevor sie ihr Ferienquartier an der Ostsee beziehen, steht ihnen die Fahrt mit dem Schmalspur-Expreß nach Binz, Sellin und Göhren bevor.

Die Szene liegt noch keine 20 Jahre zurück. Der Rasende

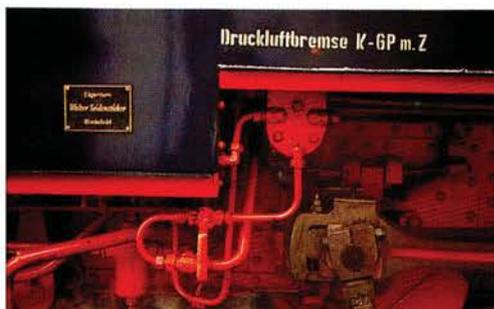
Roland, wie die knapp 25 Kilometer lange und 750 mm breite Schmalspurbahn auf Deutschlands größter Insel liebevoll genannt wird, mußte in der DDR wichtige Transportaufgaben erfüllen. Dem kollektiven Zwang, mangels eigenem Trabbi mit der Bahn in den Urlaub fahren zu müssen, entsprang die kollektive Liebe zu diesem letzten Über-

bleibsel der einstmals 105 Kilometer langen Rügener Kleinbahn-Herrlichkeit.

Überall in der DDR war der Rasende Roland ein Begriff. Er gehörte zur sozialistischen



Vor zehn Jahren kam 99 784 aus Sachsen auf die Ostseeinsel. Hier zieht sie einen Personenzug in Binz-Ost.



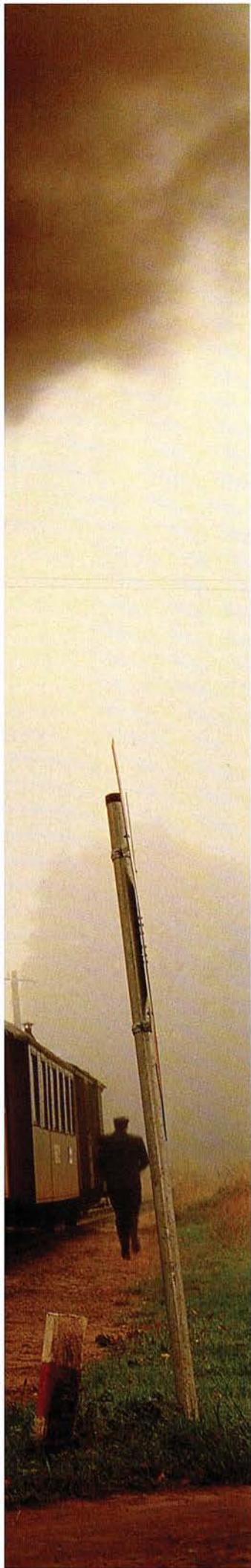
Ein dezentes Schild an der Nicki + Frank S. weist auf den stolzen Eigentümer der Lok hin.



Spannende Lokomotiv-Odyssee

Die beiden restaurierten Seidensticker-Loks 99 4652 sowie Nicki + Frank S. haben eine bewegte Geschichte hinter sich. Die Firma Henschel in Kassel baute beide Loks im Jahre 1941. Sie gehörten zur Heeresfeldbahntype HF 110 C. Die aufregende Odyssee dieser Naßdampfloks schildert Walter Seidensticker in seinem kürzlich erschienenen Buch „Große Liebe zu kleinen Loks“. 159 meist farbige Abbildungen ergänzen den informativen und zugleich recht persönlich gehaltenen Text. Das Buch hat 104 Seiten und kostet 29,80 Mark. Es kann beim Motorbuch-Versand, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart, Tel. (0711) 210 80 65, Fax (0711) 210 80 70, zuzüglich Versandgebühr bezogen werden.





Urlaubsromantik wie der Broiler auf der Strandpromenade. Deshalb gingen nicht nur die sonst eher besonnenen Insulaner auf die Barrikaden, als in den siebziger Jahren die Hauptstadtbürokraten in Ostberlin die Schienen und Schwellen des Roland aus dem Rügener Sandboden reißen wollten. Freilich unterschätzten die Technokraten die heiße Liebe der Leute zu ihrer schmalen Bahn. Zum guten Schluß wurde aus der geplanten Beerdigung erster Klasse eine Verjüngungskur mit Zertifikat: Der Roland kam 1975 auf die Liste der langfristig zu erhaltenden DDR-Schmalspurbahnen.

Direkte Schnellzüge nach Putbus gehören seit der Wende ebenso zur Vergangenheit wie der Kampf um den Ferienplatz an der Ostsee. Mittlerweile kämpfen sich genervte Autofahrer über den Stralsunder Rügendamm, um sich während der ersten Kleinbahn-Fahrt im „Blumenpflücken-erlaubt“-Tempo in den Insel-Express zu verlieben. Dem Bielefelder Bekleidungsunternehmer Walter Seidensticker erging es vor mehr als drei Jahren ähnlich – allerdings nach einer entspannten Bahnreise. Seither engagiert er sich ideell und finanziell bei der Kleinbahn. Immerhin drei Loks und drei Wagen aus seinem Besitz bereichern inzwischen den Putbuser Fahrzeugpark.

Seidensticker kam mit erheblicher Vorbelastung zum Rasenden Roland: Sein erstes eigenes Schmalspur-Dampfproß lief lange Jahre auf der Ostseeinsel. Seine Karriere als Eisenbahn-Enthusiast begann schon 1932, als er gerade drei Jahre alt war. Im westfälischen Brackwede entstand 1919 direkt an der viel befah-

Nicki + Frank S. vor historischen RüKB-Wagen am 11. Oktober 1995 vor einem Sonderzug Göhren – Putbus.



Walter Seidensticker in Lokführer-Montur auf seiner Nicki + Frank S. in Putbus.

„Für mich zählt die Wirkung“

renen Cöln-Mindener Eisenbahn der erste Betrieb des inzwischen weltweit tätigen Seidensticker-Konzerns. „Den dort durchrauschenden Krukkenberg-Schienenzeppelin habe ich noch genau vor Augen“, erinnert sich Seidensticker. Seine in den dreißiger Jahren liebevoll gepflegte Märklin-Modellbahnsammlung ging 1945 im Böhmerwald verloren.

28 Jahre später erfüllte sich der Fabrikant einen langgehegten Traum: Er kaufte eine Dampflok. Ein Schmuckstück mit Geschichte sollte es sein. Die Wahl fiel schließlich auf die stolze Schnellzugdampflok 01 150. Auf Initiative des Bielefelder Hauptlokkührers Olaf Teubert gelang es, den Ren-

ner wieder betriebsfähig aufzuarbeiten. Heute ist die 01 ein Paradeferd im Museumslokbestand der DB AG. „Ich wollte die Maschine einem möglichst großen Publikum zugänglich machen“, erzählt Seidensticker, „deshalb habe ich sie 1988 an die DB zurückgegeben; übrigens fast zum gleichen Preis, wie ich die 01 seinerzeit gekauft hatte.“

Ein Jahr nach dem Kauf wechselte Seidensticker die Spurweite. „Ich wollte eine kleine, niedliche Schlepptenderlok wie zum Beispiel 99 4652“, erinnert er sich. „Die 1941 von Henschel gebaute Maschine stand damals noch im Ausbesserungswerk Görlitz, da konnte ich nicht widerstehen“. Für ganze



Nicki + Frank S. im Wald beim Haltepunkt Jagdschloß. Hinter der Lok der von Seidensticker restaurierte Wagen 20.



Auf dem Führerstand geht es eng zu. Ein Schild am Kessel vermerkt: maximal 30 Stundenkilometer erlaubt.

Viele Abschnitte der Rügener Strecke führen durch Wiesen und Felder. Hier dampft eine Vulcan-Lok mit einem Personenzug von Putbus nach Göhren.



18 000 Mark frei Grenze DDR geliefert und auf 600 mm umgespurt, traf die ehemalige Heeresfeldbahnlok HF 110 C 25983 am 25. Juli 1974 in Gütersloh ein. Dort sollte sie, sechs Jahre nach ihrer letzten Fahrt auf Rügen, bei der nur zwei Kilometer langen Dampfkleinbahn Mühlenstroth wieder dampfen. Anlässlich der ersten Fahrt wurde der Dreikuppeler nach dem

Maschine 1980 in beklagenswertem Zustand in Hamburg. Nach einer langwierigen Generalreparatur kam die 110 PS starke Naßdampflok 1984 zu ihrer Schwester ins Jagsttal. Ihren neuen Namen „Nicki S.“ wählte Seidensticker nach seiner Tochter Nicole. Vier Jahre zog Nicki S. lange Touristik-Züge auf der süddeutschen Museumsbahn zwischen Möckmühl und



Der Putbuser Lokführer Wolfgang Naß im Gespräch mit Walter Seidensticker (rechts).

**„Ein Dampf-
roß dankt für
gute Pflege“**

Sohn des Eigentümers auf den Namen „Frank S.“ getauft.

Im Mai 1982 wechselte die alte Rügenglok 99 4652 ins Jagsttal, zwischen 1990 und 1992 dampfte sie beim Öchsle in Oberschwaben. Anfang 1994 kehrte die einstige Stammlok der Rügener Nordstrecke Bergen – Altenkirchen in ihre alte Heimat zurück. Zuvor kurte sie noch einmal kräftig in der Görlitzer Dampflo-Klinik. Wegen größerer Kesselschäden kann 99 4652 nur noch als rollfähiges Museumsstück in Putbus bewundert werden.

Qicklebendig ist dagegen die Schwesterlok HF 110 C 25982. Seidensticker kaufte diese

Dörzbach. 1990 bis 1992 lief sie dann als Aushilfe auf der Bregenzerwald-Museumsbahn immerhin 2208 Kilometer.

„Ich wollte mithelfen, daß der Rasende Roland eine blühende Touristikbahn wird“, motiviert der Hemdenfabrikant die Entscheidung, Nicki S. in Görlitz für einen Einsatz auf Rügen generalüberholen zu lassen. Am 20. Mai 1993 taufte Frank und Nicole Seidensticker mit der Familie, mit Freunden und zahlreichen Zuschauern den neuen Star des Rasenden Roland in Putbus auf den Namen „Nicki + Frank S.“. Die schmutzige, schwarz-rot-blaue Lackierung fand reichlich Beifall, ein paar Eingefleischte freilich schüttelten den Kopf, weil es



diese Farben weder bei den einstigen Rügensch Kleinbahnen noch bei der späteren Reichsbahn gab. „Für mich zählt die Wirkung auf die Fahrgäste aller Altersstufen, die den Roland als Freizeit-Erlebnis genießen wollen“, erklärt der Bielefelder Unternehmer seine Strategie. Das Erscheinungsbild der Fahrzeuge und Anlagen, so seine Meinung, entscheide maßgeblich über die Zukunft der Kleinbahn.

Die museale Idee fördert Sei-

densticker hingegen mit der 99 4652 und dem Wagen 20. Dieser seltene Zweiachser stammt aus den Anfangszeiten der Rügensch Kleinbahn. Über 25 Jahre rostete das historische Juwel in Putbus vor sich hin, bis der Textilunternehmer das Fahrzeug im Frühjahr 1995 vom Görlitzer Ausbesserungswerk im Stil der Jahrhundertwende aufwendig restaurieren ließ. Im Juli 1995 wurde der Wagen zum hundertjährigen Kleinbahnjubiläum dem Betrieb übergeben.