

# Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 22  
€ 12,50

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



## ALLTAGSBETRIEB BEI DER DR

### Zwischen Ostsee, Harz und Erzgebirge



# Schmalspurige Raritäten

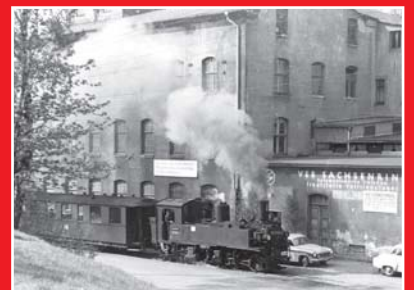
inkl. DVD



**DIE LEGENDÄRE MPSB**  
Das 600-mm-Paradies



**HÖCHSTLEISTUNGEN**  
Auf Meterspur im Harz



**LETZTE BLÜTEZEIT**  
Bimmelbahnel in Sachsen



# NEUES für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



## Eine Zeitreise durch Ost-Sachsen

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

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

Erscheint im Frühjahr 2017

NEU  
€ 24,95

### Weitere Ausgaben aus dieser Serie



Schienenwege  
Ruhrgebiet  
Best.-Nr. 581205



Schienenwege  
Thüringen  
Best.-Nr. 5813002



Schienenwege  
Württemberg  
Best.-Nr. 581406



Schienenwege  
Südbaden  
Best.-Nr. 581527



Schienenwege  
Nordbaden  
Best.-Nr. 581603

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

# Schmalspurraritäten in der DDR



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

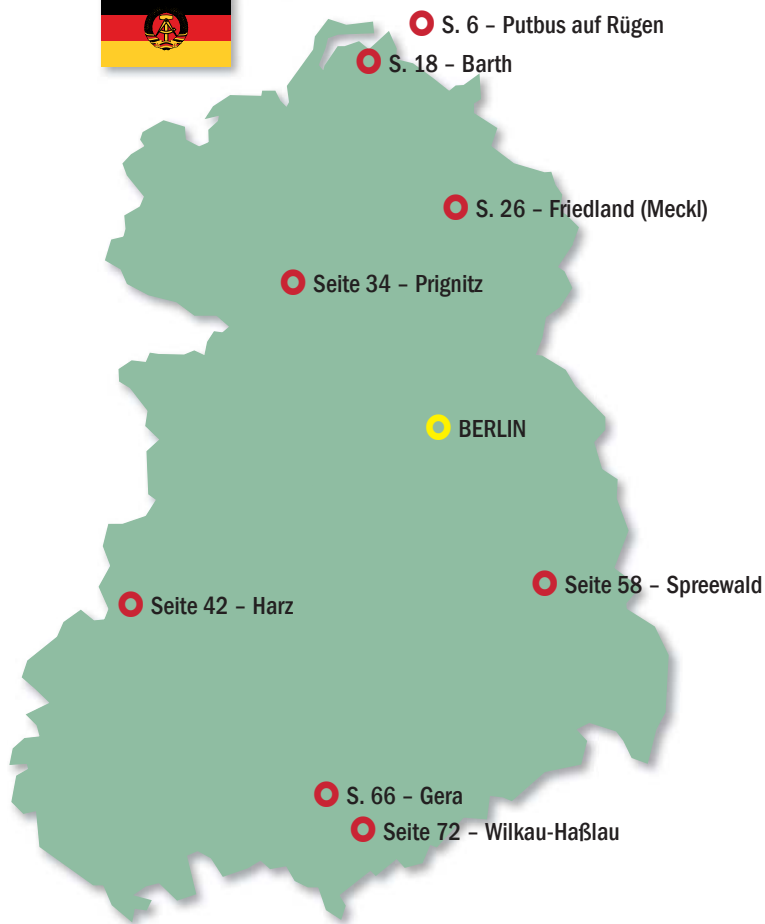
Begleiten Sie, liebe Leserin, lieber Leser, mich nun auf eine Zeitreise auf schmaler Spur. Sollten Sie an dem Thema Gefallen finden, dann lassen Sie es die VGB wissen. Denn gern erstellen wir mit anderem, bisher unveröffentlichten Material ein weiteres SPEZIAL dieser Art!

Rainer Heinrich

## Auf Zeitreise mit Rainer Heinrich zwischen Rügen und Erzgebirge

**DDR**

Deutsche Demokratische Republik



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



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

**3 EDITORIAL**

**4 INHALT**

**5 IMPRESSUM**

**6 TREFFPUNKT PUTBUS**

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

**18 DER LETZTE SOMMER AM BODDEN**

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

**26 BAHNHOF DER SUPERLATIVE**

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

**34 MIT DER „SCHWEINESCHNAUZE“ DURCH DIE PRIGNITZ**

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

**42 AUFGEBOCKT DURCH DEN HARZ**

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

**58 IM „FLIEGENDEN SPREEWÄLDER“ VON STRAUPITZ NACH GOYATZ**

Spreewald-Impressionen anno 1968 mit dem einzigartigen Meter-spur-Triebwagen VT 133523 durch das Land der Kanäle und sauren Gurken. Thema sind aber auch die Lokomotiven und Wagen.

**66 AUS THÜRINGEN ZUM HEIZEN IN SACHSEN**

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

**72 ALS DIE BIMMELBAHN NOCH AUF DER STRASSE FUHR**

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





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



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

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



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

## IMPRESSUM

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

HERAUSGEBER  
Wolfgang Schumacher

AUTOR  
Rainer Heinrich

REDAKTION  
André Marks

LEKTORAT  
Dr. Karlheinz Haucke

GRAFISCHE GESTALTUNG/BILDBEARBEITUNG  
Snezana Dejanovic

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

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

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

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

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

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

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

**VGB**  
[ VERLAGSGRUPPE BAHN ]



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





# Treffpunkt Putbus

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





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

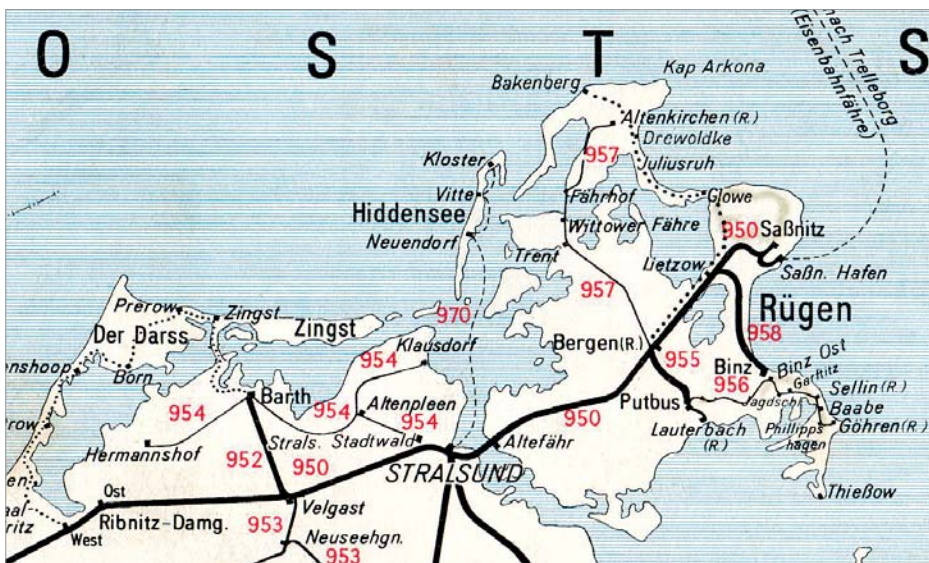
Zur Zeit der Deutschen Reichsbahn zählte Putbus zu den verkehrsreichsten Personenbahnhöfen der Insel Rügen. Hunderttausende von Urlaubern des FDGB-Ferientienstes stiegen jährlich im Sommer in Putbus auf die Schmalspurbahn zu den Ostseebädern Binz, Sellin und Göhren um. Für diesen Zweck gab es in den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

### Groß neben klein gezielt inszeniert

Leipzig (D 715/713), Dresden (D 1914/1915) oder Halberstadt (D 1635/1636) über die Nebenbahn Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) bis Putbus. Mit diesen Reisezügen kamen zur Dampflokzeit auch Streckenlokomotiven zum Beispiel der Baureihen O3<sup>10</sup>, 41 sowie 50<sup>40</sup> und zur 1969 auf der Insel Rügen eingeläuteten Diesellokzeit der Baureihen 110, 118, 132 und 142 nach Putbus.

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

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



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



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

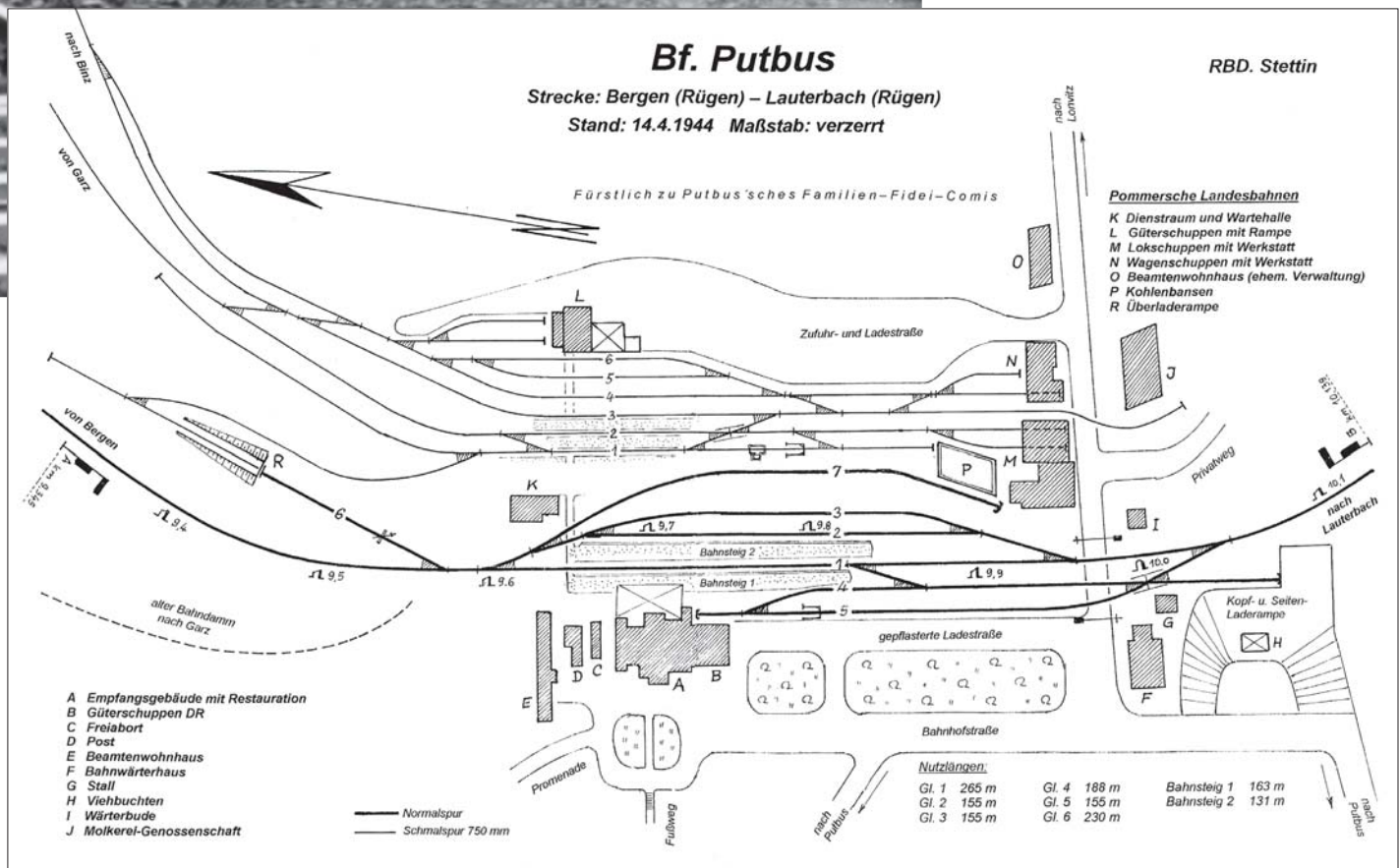


Fahrzeugen und wurde nicht planmäßig befahren. Seit dem Bahnhofsbau zweigt vom Schmalspurgleis 15 auch das Verbindungsgleis zur Ausfahrt nach Lauterbach ab.

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

### Auftakt mit 03 0010 und 99 4633 im Mai 1979

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



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





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

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

**Putbus**  
**Posewald**  
**Seelvitz**  
**Serams**  
**Blitz Ost**  
**Jagdschloß**  
**Gartitz**  
**Sellin (Rügen)**  
**Baabe**  
**Philippshagen**  
**Göhren (Rügen)**

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

G 00078 2. Kl  
 Varr.-Bl: Göhren (Rügen) Personenzug

**Putbus—Göhren (Rügen)**  
 (Varr.-Bl: Göhren (Rügen) Reihe 2)

G 00078 2. Kl  
 Personenzug

*Gab es in den Gepäckwagen der Schmalspurbahnen keinen Fahrkartendrucker, dann half sich die Deutsche Reichsbahn mit Zettelfahrkarten – so auch auf der Insel Rügen.*

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

Den Anfang machte am 12. Mai 1979 ein Sonderzug aus Pasewalk. Bis Stralsund hatten diesen die Lokomotiven 010504 und 41.1125 geführt. Die Fahrt auf die Insel übernahm die damals noch ölgefeuerte 030010. Fotos von 030010 neben 994633 in Putbus druckten damals viele Eisenbahnzeitschriften in Ost und West ab.

### Neue Möglichkeiten durch Dreischienengleis

Noch in den 1980er-Jahren folgten weitere Sonderfahrten, darunter auch Dampfloksonderfahrten zur Beschaffung von Devisen für das Reisebüro der DDR mit der Dresdner 01.137 im Jahr 1985 und mit 03.1010 im Jahr 1988 jeweils aus Berlin. Für „Westgeld“ war die Parade von Lokomotiven der Baureihen 01/03 neben einer 99 selbstverständlich und im Programm des Reiseveranstalters vorgesehen.

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

malspurstrecke Bergen (Rügen) – Lauterbach (Rügen) sanken die Fahrgastzahlen. Die Deutsche Bahn AG ersetzte die von V 100 bespannten Personenzüge durch Nahverkehrstriebwagen der Baureihe 628.

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

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