

6
90

trans
press

modell eisenbahner

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

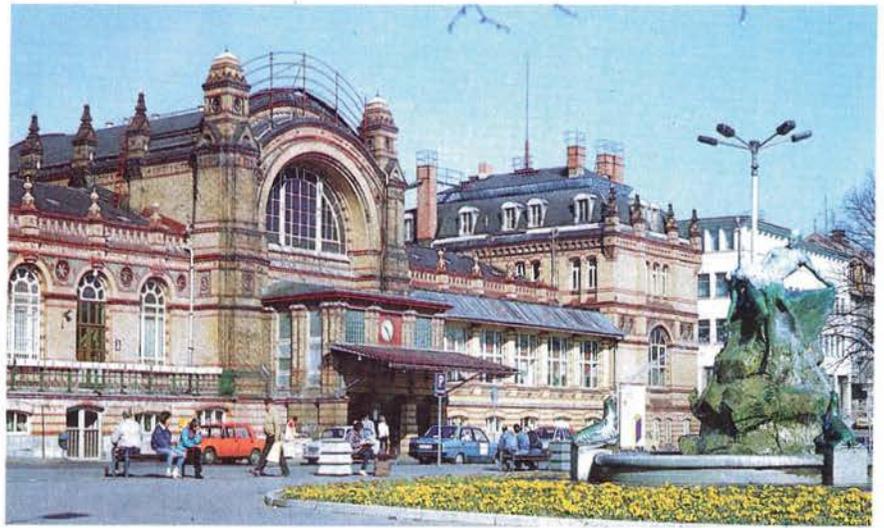
Unterwegs
in Mecklenburg



Mecklenburgs
Schienenwege ...

... gehören überwiegend zum Reichsbahndirektionsbezirk Schwerin. 1502 km lang ist heute das Streckennetz dieses Bereichs. Zu den wichtigsten Eisenbahnknoten gehören Rostock, Wismar, Schwerin, Wittenberge ebenso wie Bad Kleinen und Neustadt (Dosse). Mecklenburgs Schienenwege weisen eine interessante und gleichermaßen bewegende Geschichte auf. Einiges darüber berichten wir in diesem Heft zum 7. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, der Anfang Juli in Mecklenburgs Hauptstadt Schwerin Weichen auf neue Schienenwege stellen wird.

- 1 Historisch wertvolle Bausubstanz – das Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Schwerin
 - 2 Eine jetzt selbstverständliche Reise in Rostock beginnt: E 2036 abfahrtsbereit mit einer 132er nach Hamburg
 - 3 Das Empfangsgebäude von Hagenow Land – ein typischer Zweckbau des klassizistischen Baustils der Berlin-Hamburger Eisenbahn
 - 4 Architektonisch bemerkenswert: das Bahnhofsgebäude von Lübstorf
 - 5 Zentralstellwerk im Bahnhof Bad Kleinen. Der Personenzug 5360 verläßt den Eisenbahnknoten mit der BR 112 nach Herrnburg.
 - 6 Auch dieses Foto vom Empfangsgebäude in Wittenberge zeigt, daß man Hochbauten dieser Art seinerzeit großzügig und geschmackvoll anlegte.
- Fotos: B. Sprang, Berlin (1. April 1990, Abb. 6 21. März 1984)



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
39. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

Leipzig '90 – die Messeneuheiten der DDR-Modellbahnindustrie auf einen Blick: Die BR 56 in grauem Fotografieranstrich, der völlig überarbeitete „Bubikopf“ und die als Bau-satz herausgebrachte Fachwerkträgerbrücke dürften zusammen mit einer ganzen Anzahl von gesuperten Wagenmodellen die Herzen der Modelleisenbahner in Ost und West höher schlagen lassen. Unsere in der letzten Ausgabe angekündigte Farbbildnachlese finden Sie auf den Seiten 27 und 28 dieses Heftes.

Foto: Albrecht, Oschatz

modelleisenbahner

mosaik	Schienenverkehr und DMV im Rbd-Bezirk Schwerin	2
forum	Termine; Leser schreiben, fragen und antworten	17/29
dmv teilt mit	Verbandsinformationen / Wer hat – wer braucht?	32
anzeigen	suche/biete/tausche	33
literatur	Rezension	34

eisenbahn

aktuell	Plädoyer für eine Dampflokomotive	16
mosaik	Blickpunkt „Molli“ Zwei mecklenburgische Torfbahnen	8 10
historie	Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf	4

nahverkehr

mosaik	Schwerins Nahverkehrsfreunde Die Berliner Straßenbahn wird 125 Jahre alt	4 12
---------------	---	---------

modellbahn

aktuell	Anlagenbau mit Zukunft – die Modulbauweise	22
anlage	TT-Ausstellungsanlage	21
mosaik	Das gute Beispiel Spezialisten unter sich Leipzig '90	18 25 27
tips	Baureihe 110 in H0 umgebaut Neue Modellautos	26 30
vorbild-modell	Ein kleiner Sachse von Fleischmann Unter die Räder gekommen ...	28 35

Redaktion

Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel

Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann

Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt

Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086

Telefon: 20 34 12 76

Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Die Zeitschrift „modelleisenbahner“
ist Mitglied der Internationalen
Eisenbahn-Press-Vereinigung
„ferpress“ mit dem Sitz in Basel.

Redaktionsbeirat

Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Dipl.-Ing. Karsten Flach, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Ober-
ingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-J. Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Registrier-Nr.: 1151
Druck:
(140) Druckerei: Druckzentrum Berlin
– Grafischer Großbetrieb
Der „modelleisenbahner“ erscheint
monatlich.
Preis ab Heft 7/90: vierteljährlich DM
7,50.
Auslandspreise bitten wir den Zeit-
schriftenkatalogen des „Buchexport“,
Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, PSF 160,
DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen
– auch auszugsweise – ist nur
mit Zustimmung der betreffenden
Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 3. 5. 1990

Geplante Auslieferung: 6. 6. 1990

Geplante Auslieferung des Heftes
7/90: 4. 7. 1990

Bezugsmöglichkeiten

DDR: Bestellungen sind an den örtlichen Postzeitungsvertrieb zu richten. BRD und Berlin (West): Örtlicher Buchhandel und Zeitungsvertrieb, insbesondere Gebr. Petermann GmbH & Co. K. K., Kurfürstenstraße 111, 1000 Berlin (West) 33 und HELIOS Literatur-Vertriebs-GmbH, Eichborndamm 144–167, 1000 Berlin (West) 51
sozialistisches Ausland: zuständiger Postzeitungsvertrieb und Buchhandlungen für fremdsprachige Literatur im übrigen Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel. Der Auslandsbezug wird außerdem durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR-7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Anzeigen

Für Bevölkerungsanzeigen sind alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen ist der transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Französische Str. 13/14, Berlin, 1086, zuständig.
Anzeigen aus dem Ausland nimmt ebenfalls der transpress-Verlag an.



Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR

Bernhard Westphal, Sekretär
des DMV-Bezirksverbandes Schwerin

Schienenverkehr und DMV im Rbd-Bezirk Schwerin

Ein Beitrag zum 7. Verbandstag des DMV

Zwölf Jahre nach Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn wurde am 1. Mai 1847 zwischen Hagenow und Schwerin die erste mecklenburgische Eisenbahn eröffnet. Weitere Strecken folgten.

Als 1870 die Mecklenburgische Eisenbahngesellschaft (Sitz Schwerin) und die Friedrich-Franz-Bahn (Sitz Malchin) zur Großherzoglichen Friedrich-Franz-Bahn (Sitz Schwerin) vereinigt worden waren, entstand 1890 über eine wechselvolle Geschichte die Großherzogliche Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn (GMFFE) mit der Generaldirektion Schwerin, aus der 1920 die Rbd Schwerin hervorging.

In den zurückliegenden 100 Jahren bewirkten viele historische Ereignisse territoriale und Streckennetz-Veränderungen. Das betraf vor allem die Jahre nach dem zweiten Weltkrieg. Heute umfaßt der Direktionsbezirk jenes Gebiet, das im Nordwesten durch die Bundesrepublik Deutschland, im Süden von der Strecke Schwanheide-Nauen, im Osten von der Linie Nauen-Ribnitz-Damgarten und im Norden von der Ostsee begrenzt ist.

Diese etwa 16 600 km² große Fläche erfaßt den politischen Bezirk Schwerin mit 100 %, den Bezirk Rostock mit 43 % sowie die Bezirke Potsdam mit 24 % und Neubrandenburg mit 12 %.

Das Streckennetz der Eisenbahn ist gegenwärtig 1 592 km lang. Davon sind 631 km Hauptbahnen (338 km zweigleisig) und 856 km Nebenbahnen. Hinzu kommt die 15 km lange Schmalspurbahn Bad Doberan-Ostseebad Kühlungsborn West.

1985 wurde der elektrische Zugbetrieb aufgenommen, und gegenwärtig bestehen 1 092 Kettenwerk-km.

Rund 16 000 Eisenbahner, darunter etwa ein Drittel Frauen, sind für den Eisenbahnbetrieb verantwortlich und auf 101 Bahnhöfen, in acht Bahnbetriebswerken, zwei Bahnstromwerken, einem Kraftfahrzeugbetriebswerk, einer Starkstromeisterei, drei Bahnbetriebswagenwerken, dreizehn Bahnmeistereien, einer Hochbaumeisterei, einem Instandhaltungswerk Hochbau, einem Instandhaltungswerk Brücken und Kunstbauten, einem Oberbauwerk, drei Instandhaltungswerken für Sicherungs- und Fernmeldetechnik und auf zwei Bauzügen tätig. Untergliedert ist die Rbd in die drei Reichsbahnbezirke Rostock, Güstrow und Wittenberge.

Bestimmend für die Transportaufgaben sind der Reiseverkehr und der See- und Hafens-

umschlag. Neben der bisher vorwiegenden Agrarproduktion gewinnt seit 1945 die verstärkt entwickelte Industrie an Bedeutung. Industrie- und Verkehrsschwerpunkte bilden Rostock, Wismar, Schwerin, Güstrow sowie Wittenberge.

Für den Zugbetrieb stehen etwa 370 Triebfahrzeuge der Diesel- und E-Traktion und für den Reiseverkehr 724 Reisezugwagen bereit. Der offizielle Dampfbetrieb wurde 1988 eingestellt.

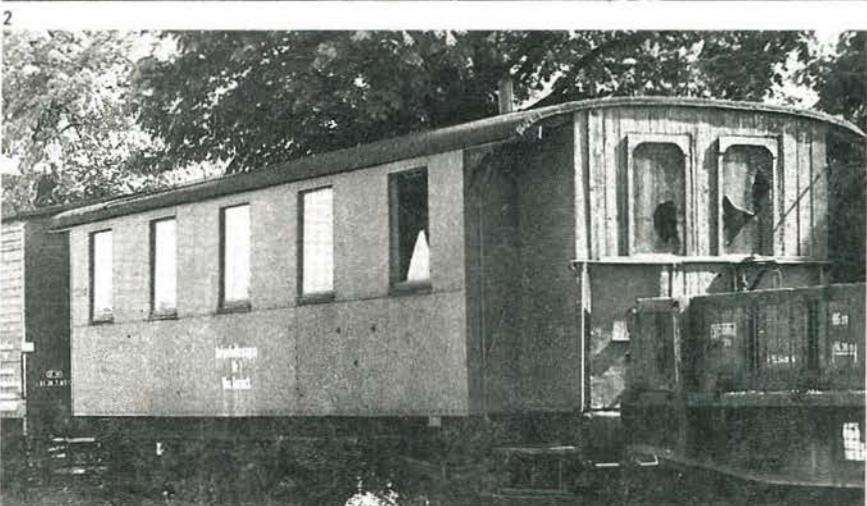
Der Bezirksverband Schwerin des Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) besteht in diesem Jahr 25 Jahre.

Am 3. September 1962 wurde im Bw Wismar von sieben Freunden die erste Arbeitsge-

meinschaft gegründet. 1963 folgten die Arbeitsgemeinschaften in Schwerin, Rostock, Güstrow, Neubukow und Doberan, von denen sich aber nur die in Schwerin und Rostock als lebensfähig erwiesen.

Weitere neue Arbeitsgemeinschaften führten schließlich dazu, daß am 25. April 1965 der Bezirksverband Schwerin gegründet werden konnte. Ihm gehörten damals vier Arbeitsgemeinschaften mit 68 Mitgliedern an. Heute gehen hier in 20 Arbeitsgemeinschaften 418 Mitglieder und 59 Schülermitglieder ihrem Hobby nach.

Die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des Nahverkehrs sind besonders in Schwerin, Rostock, Wismar, Güstrow, Par-



1 Der Intercity für Griechenland fuhr im Rahmen einer Pressefahrt am 18. Dezember 1989 auch durch Schwerin. „me“ berichtete über diesen neuen Triebzug ausführlich im Heft 4/90.

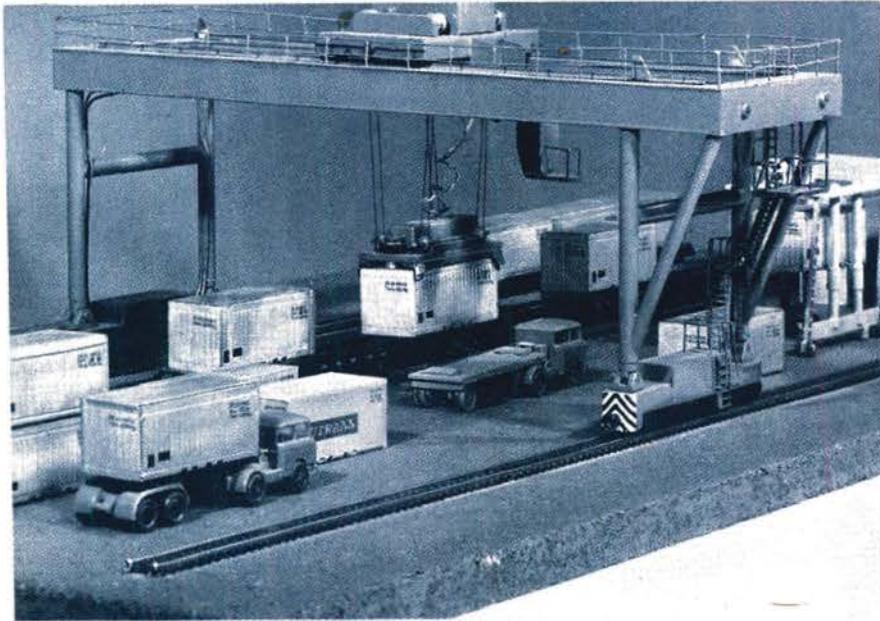
2 In Rostock nutzt die Arbeitsgemeinschaft 8/9 „Freunde der Eisenbahn“ des DMV diesen inzwischen aufgearbeiteten Reisezugwagen aus dem Jahre 1897. Die Aufnahme entstand im Mai 1979.

3 Die Waldbahn „Kyritz-Fichtengrund-Waldfrieden“ ist ein Feldbahnbetrieb, für den Freunde der Arbeitsgemeinschaft 8/16 des DMV verantwortlich zeichnen.

4 Auch beim Bezirksverband Schwerin steht der Eigenbau im Mittelpunkt des Geschehens. Ein Beweis dafür ist diese Aufnahme des von der Arbeitsgemeinschaft 8/3 hergestellten Containerumschlagplatzes.

Fotos: Sammlung Bezirksverband Schwerin

4



chim, Wittenberge, Ludwigslust, Neustadt (Dosse), Grevesmühlen, Karow, Gnoien und Sanitz aktiv tätig. Gleiches trifft aber auch zu für Verbandsmitglieder in Doberan, Lindenberg, Hohen-Luckow und Herrsburg.

Die Freunde der Eisenbahn wirken vor allem in Rostock mit den Einzugsgebieten Teterow, Güstrow, Dabel, im Schweriner Raum und in Kyritz. Ihre Hauptbetätigungsgebiete sind die Eisenbahngeschichte und die Traditionspflege. Mehr und mehr geht es ihnen um das Pflegen und Bewahren von produktiv-technischen Sachzeugen der Eisenbahn. So befinden sich in ihrer Obhut die drei Museumslokomotiven 64 007, 91 134 und V 36 027. Solche Publikation wie Blätter zur

Mecklenburgischen Eisenbahngeschichte oder Schweriner Eisenbahnskizzen finden weit über die Grenzen des Rbd-Bezirks Schwerin hinaus großes Interesse. Aber auch der Feldbahn haben sich Eisenbahnenthusiasten verschrieben. Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft Neustadt (Dosse) betreiben in Kyritz eine Feldbahnanlage. Analog betätigen sich die Schweriner und Rostocker Nahverkehrsfreunde.

Den Hauptanteil der Mitglieder bilden die Modelleisenbahner. Die zahlreichen Veranstaltungen beweisen jedoch immer wieder, daß das Eine das Andere bedingt und Einer ohne den Anderen nicht auskommt. Das betrifft nicht nur die Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und des Nahverkehrs, sondern ebenso die Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn und den Nahverkehrsbetrieben. Erst dadurch wurde vieles möglich.

Rund 40 % der Mitglieder des Schweriner Bezirksverbandes sind Jugendliche. Aus diesem Grunde wird Jugendarbeit groß geschrieben. Neben den in den 16 Jugendgruppen organisierten Schülermitgliedern werden außerdem mehr als 160 Schüler betreut. Die Eisenbahn hat auch in einem Agrar-Industrie-Bezirk Einfluß auf das Denken und Fühlen der Menschen genommen. Ein Beweis dafür ist das große Interesse an unserem Hobby. Denn es beschäftigten sich weitaus mehr Menschen mit dem Vorbild und Modell, als organisiert sind. Die territoriale Weite hält manchen ab und erschwert auch die Arbeit.

Dennoch wird sich der Bezirksverband Schwerin bemühen, für den 7. Verbandstag des DMV am 6. und 7. Juli 1990 ein guter Gastgeber zu sein. Allen Teilnehmern einen angenehmen Aufenthalt und ereignisreiche Tage im DMV-Bezirk Schwerin!

- aktuelle Spalte - aktuelle Spalte - aktuelle Spalte - aktuelle Spalte -

Gartenbahntreffen um 14 Tage verschoben

Das im Heft 5 angekündigte **Gartenbahntreffen** in Werdau findet nicht am 1. Juli, sondern **erst am 14. und 15. Juli 1990** statt. Die AG 3/85 des DMV bittet für die durch die Währungsunion entstandene Terminverschiebung um Verständnis. Der Unkostenbeitrag ist erst nach der Währungsunion zu überweisen. Und noch ein Hinweis: Während des Gartenbahntreffens wird die Nürnberger Firma LGB präsent sein.
sp.

Dampfbahn Fränkische Schweiz Halber Fahrpreis für Fahrgäste aus der DDR

Zum halben Fahrpreis können Fahrgäste aus der DDR die 16 Kilometer lange Museumsbahn Ebermannstadt-Behringermühle der „Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.“ (DFS) befah-

ren. Die Rückfahrkarte für eine der landschaftlich schönsten Museumsbahnen der Bundesrepublik kostet so nur DM 6,- für Erwachsene bzw. DM 3,- für Kinder. Die historischen Züge der DFS rollen bis zum 30. September 1990 an allen Sonntagen. Der Dampfzug kommt am 29. Juli, 19. August, 9. und 30. September 1990 zum Einsatz. An allen anderen Sonntagen kehrt der historische Reichsbahntriebwagen VT 135 069 (Baujahr 1937) oder die V 36 235 mit „Donnerbüchsen“.

Ab Ebermannstadt fahren die Museumszüge um 10.15 Uhr und um 14.00 Uhr; ab Behringermühle um 11.00 Uhr und um 17.00 Uhr. Am 29. Juli 1990 findet in Ebermannstadt ein Treffen von Veteranen der Straße mit Veteranen der Schiene statt.

Dampfbahn Fränkische Schweiz e. V.

Richard Neun

IHRE SCHÄTZE VERDIENEN PUBLIKUM

Die DEFA sucht für eine Fernsehserie:

- Lokomotivmodelle aus den Anfängen der Eisenbahn (INVICTA, LOCOMOTION, ROCKET usw.)
- Modellbahnanlagen, die geschichtliche Ereignisse darstellen,
- Blechspielzeug,
- Sammlungen von Eisenbahnuniformen, Uniformteilen, Schildern, Postkarten, Fahrkarten, Reiseutensilien usw.

VERDIENEN SIE DURCH IHRE SCHÄTZE!

Machen Sie Ihr Angebot an: DEFA-Studio für Dokumentarfilme

Alt Nowawes 116/118, Potsdam, 1591, Gruppe Forum, Kennwort „Eisenbahn“

Eisenbahnfest in Amstetten

Wiederinbetriebnahme der BAD. C 99 7203

Termin: 14. und 15. Juli 1990. Anreise mit dem ET 25 015 von Karlsruhe über Kornwestheim, Stuttgart-Untertürkheim, Geislinger Steige nach Amstetten. Pendelfahrten mit der in jahrelanger Detailarbeit wiederaufgebauten badischen „C“ 99 7203 auf der Meterspurstrecke nach Oppingen, mit der badischen Vlc 75 1118 nach Gerstetten sowie dem ET 25 015 nach Ulm bzw. Geislingen, kleine Fahrzeugschau mit Bahnhofsfest im WEG-Bahnhof.

Info und Buchung: Erich Heger, Tullstraße 30, D-7514 Leopoldshafen.

Ulmer Eisenbahnfreunde e. V., Wolfgang Reber

Siegfried Graßmann, Gräfenhainichen

Neuhaus (Elbe)– Brahlstorf

Auf der Spur
einer ehemaligen Kleinbahn

Die Vorgeschichte

Einflußreiche Bewohner des Marktflückens Neuhaus (Elbe), gelegen zwischen Boizenburg und Dömitz im Urstromtal der Elbe, strebten am Ende des 19. Jahrhunderts einen Bahnanschluß zur 1846 eröffneten Berlin-Hamburger Eisenbahn an. Initiator war insbesondere der Neuhauser Bürgermeister v. Oertzen. Durch die recht seltsame Lage war dieses landwirtschaftlich fruchtbare und zur damaligen preußischen Provinz Hannover gehörende Gebiet bislang verkehrsmäßig isoliert. Die erforderlichen Anschlüsse an das Eisenbahnnetz stießen auf erhebliche Schwierigkeiten; eine Strecke über die Elbe in den hannoverschen Kreis Bleckede wäre aufwendig gewesen, zumal in Dömitz bereits eine Eisenbahnbrücke über die Elbe bestand. Zunächst wurde eine schmalspurige Kleinbahn unter Mitbenutzung der Landstraße zwischen Rosien und Sütkau nach Brahlstorf geplant. Dieses Projekt war zwar kostengünstig, aber man befürchtete, daß durch eine solche Bahn der Fuhrwerkverkehr auf der Straße behindert und das weidende Vieh gefährdet werden würde. Die zum Großherzogtum Mecklenburg-Schwerin gehörende Stadt Boizenburg schlug eine an die regelspurige Boizenburger Stadt- und Hafenbahn anschließende Strecke nach Neuhaus (Elbe) vor. Später sollte die Bahn bis Dömitz verlängert werden. Boizenburger Unternehmer und Kaufleute hofften dadurch, in den sogenannten hannoverschen Elbmarschdörfern mehr Waren absetzen zu können und den Güterumschlag im Hafen von Boizenburg zu erhöhen.

Am 11. November 1908 diskutierte man auf der Kreistagsitzung des Kreises Bleckede über die Trasse für eine regelspurige Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Dömitz–Pretzen–Brahlstorf, die bei guter Betriebslage bis nach Kaarßen verlängert werden sollte. Als Stammkapital waren zunächst 630 000 M zu je 210 000 M seitens des Staates, der Provinz und des Kreises Bleckede vorgesehen. Man rechnete mit Überschüssen und einer jährlichen Verzinsung von 1,75 % des Anlagekapitals.

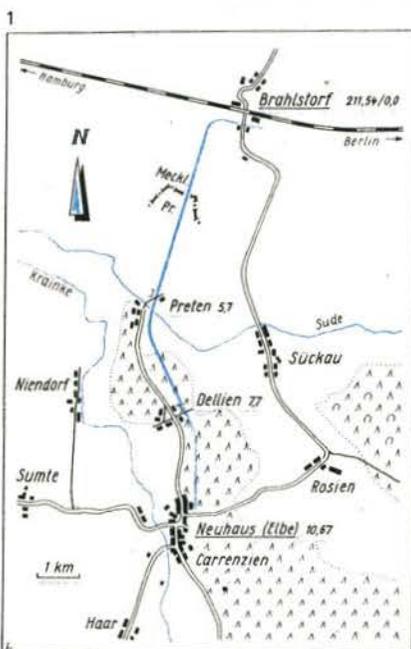
Um den Bahnbau endlich voranzubrin-

gen, veranlaßte Frau von Carnapp, Ziegeleibesitzerin in Pretzen, die Vorarbeiten auf eigene Rechnung.

Der größte Teil der Strecke gehörte damals zum preußischen Regierungsbezirk Lüneburg der Provinz Hannover. Nur die restlichen 3 km vom Grenzfluß Kleine Sude zum Bahnhof Brahlstorf lagen auf dem Gebiet des damaligen Großherzogtums Mecklenburg-Schwerin. Die endgültigen Genehmigungen wurden für die in Preußen gelegene Strecke vom Regierungspräsidenten in Lüneburg am 31. März und am 11. April 1911 auf 100 Jahre und für den in Mecklenburg-Schwerin gelegenen Strecken-

vor allem um den Damm in der Sudeniederung aufzuschütten, zum Einsatz. Die Streckenlänge betrug 10,4 km (davon in Preußen 7,18 km), die Betriebslänge 9,94 km und die Gesamtgleislänge 12,21 km. Die größte Neigung wurde mit 1:300 und der kleinste Halbmesser auf freier Strecke mit 500 m festgelegt. Der Oberbau bestand aus Vignolschienen mit einer Masse von 24,39 kg pro Meter. Die 12 m langen Schienen verlegte man auf 16 hölzernen Querschwellen in Sandbettung. 1939 wurde der Oberbau mit der Schienenform Preußen 5 völlig erneuert.

In Brahlstorf entstand ein separater Kleinbahnhof, der über ein Auszieh- bzw. Übergabegleis mit dem Staatsbahnhof verbunden war. Über diese Gleise mußten die Güterwagen umgesetzt werden. Die Reisenden überquerten die Hauptstrecke auf einem gesicherten Wegübergang und erreichten dann den Bahnsteig der Kleinbahn. Das hier vorhandene eingeschossige Empfangsgebäude wurde 1925 durch eine Vorhalle erweitert. In einer großen Linkskurve, teilweise im Einschnitt gelegen, führte das Streckengleis in Rich-

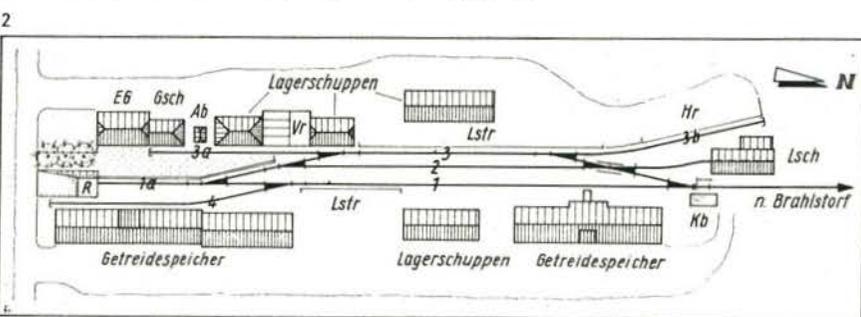


1 Streckenverlauf der ehemaligen Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf

2 Bahnhof Neuhaus (Elbe) im Jahre 1964

3 Eröffnungszug mit der Lokomotive 2 (DR 98 6005) am Nachmittag des 16. April 1912 in Neuhaus (Elbe) abfahrtsbereit nach Brahlstorf

4 Ein Pmg wird um 1960 in Neuhaus (Elbe) zusammengestellt; im Einsatz ist die 89 6155 des Bw Hagenow Land.



abschnitt vom Großherzoglichen Ministerium des Innern zu Schwerin am 14. März 1911 „dauernd“ erteilt. Eigentümer sowie Bau- und Betriebsunternehmer des künftigen Verkehrsbetriebs war die Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf G.m.b.H. (KNB) mit Sitz in Neuhaus (Elbe), später in Bleckede. Die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Altona wurde als technische Aufsichtsbehörde bestimmt.

Der Bahnbau und die Anlagen

Schlesische Arbeiter bauten die Bahn. Als technische Hilfsmittel kamen ein dampfbetriebener Löffelbagger und Feldbahnen von 900-mm-Spurweite,

Mit den hier abgetragenen Erdmassen schüttete man einen etwa 5 km langen und durchschnittlich 3,10 m hohen Damm durch das Überschwemmungsgebiet der Sudeniederung zwischen Brahlstorf und Pretzen auf. Mehrere Durchlässe und Brücken mußten aufgrund der Strömungsverhältnisse bei Hochwasser besonders stabil ausgeführt werden. Das bedeutendste Bauwerk der Kleinbahn war die Brücke über die Sude am Kilometer 6,1. Die 79 m lange, dreifeldrige Stahlbrücke erhielt trapezförmige Fachwerkträger. 1938 wurde das Flußbett der Sude begradigt. Danach floß die Sude nicht mehr wie ursprünglich durch das südli-

che, sondern durch das mittlere Feld der Brücke. Heute führt über dieses Bauwerk ein Fahrweg.

In Dellien und Preten entstand jeweils nur ein Ladegleis. Zwischen Preten und Dellien verlief die Strecke an einem Waldgebiet entlang, um dann bis Neuhaus (Elbe) mit Kiefern bewachsene Dünen zu durchqueren.

Der Bahnhof Neuhaus (Elbe) erhielt umfangreiche Gleisanlagen. Außer dem Empfangsgebäude, einem zweigeschossigen kombinierten Klinker- und Fachwerkbau, mehreren Lagerschuppen und einer Vieh- sowie Holzrampe, wurde auch ein einständiger Lokschup-

pen nebst Lokbehandlungsanlagen errichtet. Später kamen Lagergebäude hinzu. Noch in den 50er Jahren wurde ein Getreidespeicher errichtet. Außerdem gab es eine weitere Schnittholz-Verladerampe am Streckengleis in Richtung Brahlstorf. Zurück zur Entstehungsgeschichte der Kleinbahn.

Unter maßgeblichem Einfluß von Frau von Carnapp wurden die Bahnhofsgelände im hannoverschen Stil errichtet. Er ist teilweise noch heute an den überkreuzten Windbrettern der Giebelzier zu erkennen. Die anschlagnmäßigen als auch Ausführungskosten betragen ohne Grunderwerb 667 276 M.

Die Eröffnung

Der Bahnbau ging zügig voran. Am Vormittag des 16. April 1912 wurde die Strecke Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf vom Großherzoglichen Eisenbahnkommissariat, vertreten durch Ministerialrat Schwaar, dem Regierungs- und Baurat Moeller sowie von verschiedenen Herren der KED Altona, des Großherzoglichen Amtes Boizenburg und anderer Behörden abgenommen.

Unter großer Anteilnahme der Bevölkerung fuhr am Nachmittag des 16. April 1912 der offizielle Eröffnungszug von Neuhaus (Elbe) nach Brahlstorf und zurück, gezogen von der Lokomotive 2, der späteren 98 6005.

Betrieb und Verkehr

Fünf Beamte und acht ständige Arbeiter waren 1914 bei der Kleinbahn beschäftigt.

In den meisten Betriebsjahren wurden Überschüsse erzielt (Tabelle 1).

Aufgrund der sich anbahnenden Krise mußte 1922 die Zugzahl verringert werden. Nach Besetzung des Ruhrgebiets durch die alliierten Truppen kam der Grubenholzversand von Neuhaus (Elbe) fast zum Erliegen, das Verkehrsaufkommen sank ständig. Anfang März 1923 verkehrte nur noch ein Zugpaar. Trotz Proteste der Bevölkerung war der Zugverkehr sonntags ganz eingestellt worden. Am 1. Juni desselben Jahres wurde die örtliche Betriebsleitung von Neuhaus (Elbe) nach Lüneburg verlegt und mit der Betriebsleitung der Kleinbahnen Lüneburg–Soltau, Soltau–Neuenkirchen sowie der Bleckeder Kleinbahn im Landeskleinbahnamt Hannover vereinigt. Vom gleichen Tage an gab es wieder einen Sonntagsverkehr. Nach der Inflation konnte der Betrieb weiter stabilisiert werden.

Ab 15. Februar 1924 verkehrten werktags zwei Zugpaare, sonntags ein Zugpaar und ab 3. Oktober 1924 wieder drei Zugpaare täglich. 1925 wurden dann an zwei Werktagen vier Zugpaare eingesetzt. Der Grubenholzversand ins Ruhrgebiet stockte nach wie vor, so daß noch immer auf wesentliche Frachteinahmen verzichtet werden mußte.

1927 wurde die zulässige Achsmasse auf 15,2 t festgelegt. Damit durften von nun an zweiachsige Güterwagen mit 20 t Lademasse auf die Kleinbahn übergehen. Auch die Weltwirtschaftskrise ging an der Kleinbahn nicht spurlos vorüber. 1931 beispielsweise stand ein Betriebsverlust von 8 000 RM zu Buche.

Gemäß einer Aktennotiz aus dem Jahre 1934 wurde der Reiseverkehr ab 5. November 1934 eingestellt. Als Ersatz richtete man die Kraftverkehrslinie Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf ein. Der Güterverkehr wurde mit einem werktäglichen Zugpaar aufrecht erhalten. Zu hohe Betriebskosten führten dazu, den Betrieb auf ein Minimum zu reduzieren. Dennoch erwies sich die Kleinbahn als ein

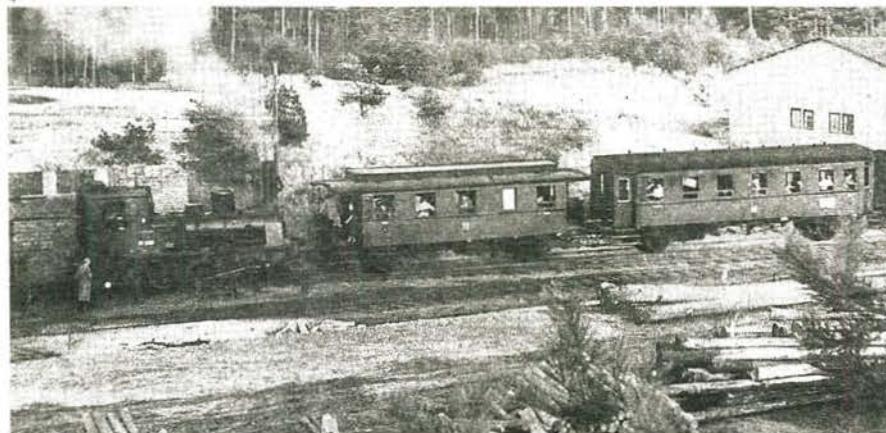


Tabelle 1 Betriebsergebnisse der Kleinbahn Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf

Geschäftsjahr: vom 1. April bis 30. März, ab 1924 dem Kalenderjahr angepaßt

Jahr	Gütertransport (t)	Anzahl der beförderten Personen	Einnahmen	Ausgaben	Überschuß
			(in M bzw. RM)		
1914/15	97 334	32 210	44 221	36 087	8 134
1921/22	144 737	34 108	488 037	450 200	37 837
1923	131 430	23 385	8 476 · 10 ¹⁵	8 476 · 10 ¹⁵	–
1925	159 778	34 976	88 389	58 542	29 847
1927	154 552	33 740	76 595	53 522	23 073
1928	121 375	36 312	72 120	66 851	5 268
1938			61 889	45 508	16 381

unverzichtbares Verkehrsmittel. Daher wurde der Oberbau im Jahre 1939 völlig erneuert. Schienen der preußischen Form 5 garantierten von nun an einen sicheren Betriebsablauf. Noch im gleichen Jahr fuhren auch wieder Personenzüge. Es ist zu vermuten, daß der „Schienenersatzverkehr“ von 1934 bis 1939 durchgehend aufrecht erhalten wurde.

Die Nachkriegsjahre

Nach dem zweiten Weltkrieg blieb die Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf vollständig erhalten und wurde 1946 enteignet. Von 1947 bis 1949 führte die Direktion Friedland (Meckl.) der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg-Vorpommern den Betrieb dieser Kleinbahn unter Leitung von Direktor Witthöft (siehe „me“ 10/82, S. 10).

Der Fahrplan wies ab Oktober 1948 zwei Zugpaare werktags und zusätzlich einen Zug montags, mittwochs, samstags und sonntags aus.

Wie fast alle anderen nichtreichsbahn-eigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, wurde auch die Kleinbahn Neuhaus (Elbe)–Brahlstorf ab 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn verwaltet und betrieben. Am 1. Januar 1950 ging die ehemalige Kleinbahn in das Eigentum der DR über.

Bis zur Betriebseinstellung war auf der jetzigen Nebenbahn der Güterverkehr wesentlich umfangreicher als der Reiseverkehr. Im Empfang betraf dies vor allem Kohle, Düngemittel, diverse Industrieerzeugnisse und Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre Baustofftransporte für die Meliorationsarbeiten in den Elbmarschniederungen. Landwirtschaftliche Produkte wie Getreide, Kartoffeln, Vieh und Stroh, aber ebenso Holz für die Zellstoffindustrie und die Bergbaubetriebe der SDAG Wismut waren vorherrschend im Versand. Jede Woche kamen Viehtransporte hinzu. Die Güterwagen wurden meist mit den Pmg-Zügen befördert. Hatten die Landwirte ihre Produkte abgeliefert, trafen sie sich in der Bahnhofsgaststätte von Neuhaus (Elbe); sie war noch in den 50er Jahren eine regelrechte „Nachrichtenbörse“. Bei Bedarf wurden Nahgüterzüge mit bis zu 600 t Gesamtmasse eingelegt.

Dies geschah unter anderem bei den sogenannten Viehabnahmen oder wenn die Schausteller nach dem jährlich im Sommer stattfindenden Rosengartenfestes in Neuhaus (Elbe) ihre „Arbeitsmittel“ abfahren ließen. In Ausnahmefällen übernahm dann die Zuglokomotive (Baureihe 57 oder 50) des Nahgüterzuges der Hauptbahn die Übergabefahrten nach Neuhaus (Elbe).

Interessant war immer eine Fahrt bei Hochwasser durch die Sudeniederung. Bis fast zum Horizont sah man eine riesige Wasserfläche, unterbrochen von einzelnen Strauch- und Baumgruppen. 1954 beschädigte Hochwasser die Stahl-

brücke im Kilometer 5,4. Für die Reparatur wurden 20 t Zement verarbeitet. Eine andere Episode: Am 6. April 1965 entdeckten zwei Pendler aus Pretzen, die zum Frühzug wollten und dabei infolge Hochwassers der Sude teilweise den Bahndamm benutzten, eine defekte Stelle im Damm. Der Fluß hatte 5 m Gleis unterspült. Das Lokpersonal konnte gewarnt werden und stoppte den Zug knapp 20 m vor dem Loch ...

Dem Reiseverkehr dienten in den letzten beiden Jahrzehnten drei Zugpaare, die teilweise als Pmg gefahren wurden. Das Bahnsteiggleis (1a) von Neuhaus (Elbe) reichte aus, um den Reisezugwa-

gen der Länderbahn bzw. Einheitsbauart. Es gab sogar „Kurswagen“ von Schwerin nach Neuhaus (Elbe), vom Autor als Theaterfahrt Neuhauser Schulklassen ins Landestheater Schwerin erlebt. Auf der Rückfahrt von Schwerin zog die Kleinbahnlok die letzten drei Personenwagen („Donnerbüchsen“) vom Personenzug Schwerin–Schwanheide ab und schob sie an den bereitstehenden Kleinbahnzug.

1963 übernahm eine Lokomotive der Baureihe V 15 die Zugförderungsleistungen. Da diese Lokomotivbaureihe keine Zugheizanlage besitzt, kamen unterschiedliche Wagentypen mit separater

Tabelle 2 Lokomotiven der ehemaligen Kleinbahn Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf (KNB)

KNB-Nr.	DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	-	Cn2t	Hanomag	1887	1939	1911 übern., ex KED Münster 6107, ex Münster 1751, 1923 an Klb. Wesen-Evendorf-Hützel (Nr. 6) abgegeben, + ursprüngl. Nr. 2 (OERTZE) der Klb. Celle-Soltau, bis 1912 Klb. Celle-Wittingen (Nr. 6), um 1959 an Torgauer Hafenbahn verkauft
2	98 6005	Bn2t	Hanomag	1901	3764	spätestens am 21. Mai 1915 an Klb. Ankum-Bersenbrück (Nr. 2) abgegeben, dort 1934 +
3	-	Bn2t	Hanomag	1914	7346	Dampfmotorlok, System Sentinel, am 31. 1. 1931 von Niederweserbahn übernommen, nach 1938 im AW Blekede +
-	-	A-A	Hanomag	1930	10666	ex Klb. Marienborn – Beendorf, Einsatz 50er Jahre
-	89 6010	Cn2t	Hanomag	1902	3871	ex Klb. Osterburg – Pretzier, Einsatz Ende der 50er Jahre, 1966 +
-	89 6022	Cn2t	Henschel	1913	12211	ex Klb. Osterburg – Pretzier, Einsatz Jahre, 1965 +
-	89 6129	Cn2t	LH Breslau	1911	295	ex Ost- u. Westprignitzer Kreisklb., Einsatz Ende der 50er, Anf. der 60er Jahre, 1966 +
-	89 6155	Cn2t	Henschel	1911	10327	ex Ruppiner Eisenbahn, Einsatz um 1960, nach 1965 +
-	89 6404	Cn2t	Henschel	1913	11942	

Tabelle 3 Reisezugwagen der ehemaligen Kleinbahn Neuhaus (Elbe) – Brahlstorf bis 1949 *

KNB-Nr.	1. DR-Nr.	2. DR-Nr.	Bauart	Hersteller	Baujahr	Achsstand (mm)	LüP (mm)	Plätze	Masse (t)	Bemerkungen
1	117 709	710-166	Pw	Renner, Braunschweig	18..	4 800	9 200	-	10,36	
2	-	-	C	...	1875	5 000	11 000	50		1)
3	-	-	BC	...	1865/92	7 500	13 080	50		1)
4	98 528	310-208	C	Th. Eggena, Kassel	1884	5 000	11 000	46	11,85	2)
5	98 524	-	C	Wöhler, Elbing	1881	5 000	11 000	46	12,50	

1) vermutl. an Kleinbahn Wesen – Evendorf – Hützel abgegeben (Nr. 15 und 16), später OHE Nr. 90 und 91
2) 1923 von Bleckeder Kleinbahn übernommen

gen maximal vier zweiachsige Güterwagen beizustellen. Waren mehr Güterwagen zu befördern, mußte der Pmg nach dem Einsteigen der Reisenden in das Streckengleis hinter der ersten Weiche fahren, den Zug ins Gleis 1 zurückdrücken und die Güterwagen ankuppeln. Nach der Bremsprobe rollte der Zug dann in Richtung Brahlstorf. Hier bestanden meist günstige Anschlüsse zu den Zügen von und nach Schwerin. Die Personenzüge der Kleinbahn bestanden nach 1949 in der Regel aus einem zweiachsigen Gepäckwagen sowie zwei bis drei zweiachsigen Personenwa-

gen maximal vier zweiachsige Güterwagen beizustellen. Zu einen waren dies zweiachsige Triebwagenbeiwagen mit rot-elfenbeinfarbigem Anstrich. Es konnten auch zweiachsige grüne Personenwagen, aus dem Süden der DDR umgesetzt, im Einsatz beobachtet werden, die eine Warmwasserumlaufheizung besaßen und von außen mit Kohle beheizt wurden.

Der beginnende Individualverkehr in den 60er Jahren sowie Fahrzeitverlängerungen (10,7 km in einer Stunde und fünf Minuten!) infolge des immer schlechter gewordenen Oberbaus trugen zu einem ständig rückläufigen Rei-

severkehrsaufkommen bei. Nach dem Ausbau der Landstraße Neuhaus (Elbe)-Brahlstorf über Sückau wurde am 29. September 1968 der Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eingestellt. Busse übernahmen von nun an den Reiseverkehr.

Am 31. Dezember 1972 fuhr auf der ehemaligen Kleinbahn der letzte Güterzug. Ein Teil des vom Bahnhof Brahlstorf ausgehenden Streckengleises existiert noch heute und wird als Anschlußgleis für den VEB Getreidewirtschaft genutzt.

Der Fahrzeugpark

Über einige auf der Kleinbahn Neuhaus (Elbe)-Brahlstorf (KNB) eingesetzten Lokomotiven informiert Tabelle 2. Als die Kleinbahn eröffnet wurde, waren die Lokomotiven 1 und 2 vorhanden. Eine kurze Gastrolle spielte die Lokomotive 3, die im Ausbesserungswerk Blekede, kurz „Bleckwerk“ genannt, mit einem Kostenaufwand von 1 170,35 RM für den Einmannbetrieb hergerichtet wurde. Von 1931 bis 1938 gehörte außerdem eine Dampflokomotive, System Sentinel, zum Bestand. Diese Maschine befriedigte jedoch nicht.

Bis zum Jahre 1949 übernahm die Lokomotive 2 die Hauptlast des Betriebes. Bevor die inzwischen als 98 6005 bezeichnete Maschine an die Torgauer Hafenbahn verkauft wurde, war sie nur noch zeitweilig zwischen Neuhaus (Elbe) und Brahlstorf in Betrieb. Zwischenzeitlich gehörte die Lok zum Bw Schwerin oder rangierte auf den Gleisanlagen der Neptunwerft Rostock.

Im Dezember 1947 wurde noch ein zweiachsiger Triebwagen erfaßt, für den man 1948 eine Leistung von 40 PS angab. Vermutlich handelt es sich dabei um den späteren VT 135 505 der ehemaligen Boizenburger Stadt- und Hafenbahn. Die nach 1950 mit Sicherheit auf der Strecke Neuhaus (Elbe)-Brahlstorf eingesetzten Dampflokomotiven sind ebenfalls in Tabelle 2 enthalten.

Kurz vor der Verdieselung war in Neuhaus (Elbe) eine Lokomotive der Baureihe 91 stationiert, höchstwahrscheinlich eine meckl. T 4.

Wie bereits erwähnt, war danach eine Diesellokomotive der Baureihe V 15¹⁰ (101.0) vorhanden. Lange Zeit diente anschließend die V 15 2209 (101 209) als Stammlok auf der Strecke Neuhaus (Elbe)-Brahlstorf. Nach der Einstellung des Reiseverkehrs fuhr schließlich eine V 23 (102.0).

Die Triebfahrzeuge waren stets im Lokschuppen Neuhaus (Elbe) stationiert und wurden dort restauriert und gewartet. Nach 1949 gehörte Neuhaus (Elbe) als Lokbahnhof zum Bw Hagenow Land. In der Regel waren seitdem fast alle in Neuhaus (Elbe) stationierten Lokomotiven im Wechsel bei der ehemaligen Boizenburger Stadt- und Hafenbahn oder in Hagenow Land anzutreffen.

Über den bis 1949 genutzten Wagenpark sind bisher nur wenige Angaben bekannt geworden (Tabelle 3). Einzelheiten von den bis zur Einstellung des Reiseverkehrs genutzten Wagen enthält der Abschnitt Betrieb und Verkehr. 1947/48 erhielten die Reisezugwagen elektrische Beleuchtung. Ursprünglich existierten außerdem zwei gedeckte und ein offener Güterwagen mit einer Gesamttragfähigkeit von 30 t. Ob diese in den Staatsbahnwagenpark eingestellt waren, ist unbekannt. Für den Wagenladungsverkehr dienten grundsätzlich die in Brahlstorf übernommenen Staatsbahnwagen.

Quellenangaben

- (1) Kursbuch der DR, Winterfahrplan 1967/68, Strecke Nr. 110 g
- (2) Kursbuch der DR, Sommerfahrplan 1968, Strecke Nr. 776
- (3) Schweriner Volkszeitung, April 1965
- (4) Quill/Ebel: Privatbahnen in der DDR seit 1949 im Reichsbahneigentum, Kohlhammer edition eisenbahn, Stuttgart 1982
- (5) Borchert/Kirsche: Lokomotiven der DR, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1986
- (6) Die Kleinbahn Neuhaus (E.) - Brahlstorf; Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs, DMV AG 8/9 Rostock 1986
- (7) Angaben damaliger Beschäftigter der Kleinbahn Neuhaus-Brahlstorf.
- (8) Akten des Staatsarchivs Schwerin und des Verwaltungsarchivs der Rbd Schwerin
- (9) Angaben von Herrn K.-P. Quill, Frankfurt (Main)



5 Das 1958 in Neuhaus (Elbe) entstandene Foto zeigt auf der Lokomotive 89 6022 das auf der ehemaligen Kleinbahn nach Brahlstorf eingesetzte Stammpersonal.

6 Abfahrtsbereit in Neuhaus (Elbe) steht um 1960 der Personenzug nach Brahlstorf. Zeichnungen: Verfasser; Fotos: R. Graßmann (4 bis 6); Sammlung Verfasser (3)



Ing. Lothar Schultz (DMV), Rostock

Blickpunkt „Molli“

Die einzige Schmalspurbahn des Rbd-Bezirks Schwerin führt bekanntlich von Bad Doberan nach Ostseebad Kühlungsborn West. Die 104jährige ist heute „lebendig“ wie eh und je. Ihr Bau bis Heiligendamm im Jahre 1886 war bemerkenswert hinsichtlich niedriger Kosten und einer außergewöhnlich kurzen Bauzeit von acht Wochen. Einmalig in der DDR für eine öffentliche Eisenbahn ist auch ihre Spurweite von 900 mm. Als der Schienenstrang 1910 über Brunshaupten (heute Ostseebad Kühlungsborn Ost) bis Arendsee (heute Ostseebad Kühlungsborn West) verlängert wurde, nahm der Verkehr noch mehr zu. Nach dem ersten Weltkrieg stieg er weiter an.

Aus Anlaß des 100jährigen „Molli“-Jubiläums ist viel zur Geschichte und Technik dieser Schmalspurbahn gesagt und geschrieben worden, so daß hier darauf nicht weiter eingegangen werden soll (siehe auch „me“ 6/86, S. 4 bis 6).

Die in den 60er Jahren geborene Absicht, den „Molli“ stillzulegen und die Beförderungsaufgaben dem Kraftverkehr zu übertragen, scheiterte letztendlich an den materiellen und personellen Anforderungen eines Busbetriebs. Mit dem Denkmalpflegegesetz von 1975 und dem Beschluß des Rates des Bezirkes Rostock von 1976 war dann der

Fortbestand der Bahn gesichert. Bereits 1973 hatte der Minister für Verkehrswesen entschieden, diese Schmalspurbahn in das langfristig zu erhaltene Nebenbahnnetz der DR zu integrieren. So konnte 1976 der 90. Geburtstag voller Optimismus begangen werden. Aufgrund jahrelang vernachlässigter Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Strecke erwies sich ein kurzfristig zu erarbeitendes Sanierungsprogramm als unumgänglich. Die Oberbauerneuerungsarbeiten wurden durch die Instandhaltungstechnik der Braunkohlengrubenbahnen für 900-mm-Spur tatkräftig unterstützt. Bis zum 100jährigen Jubiläum im Jahre 1986 wurde die

Strecke dann soweit erneuert, daß bis auf die Langsamfahrstellen in den Ortsdurchfahrten wieder 40 km/h gefahren werden kann. Von September bis Dezember 1989 übernahmen Busse den Reiseverkehr zwischen Bad Doberan und Heiligendamm, weil in der Bad Doberaner Goethestraße die Abwassersammler zu erneuern waren. Jetzt bestehen die gleichmäßigen Voraussetzungen für eine vorerst unbefristete Betriebsführung.

Der Wagenpark ist in der ersten Hälfte der 80er Jahre erneuert worden. In der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge ent-



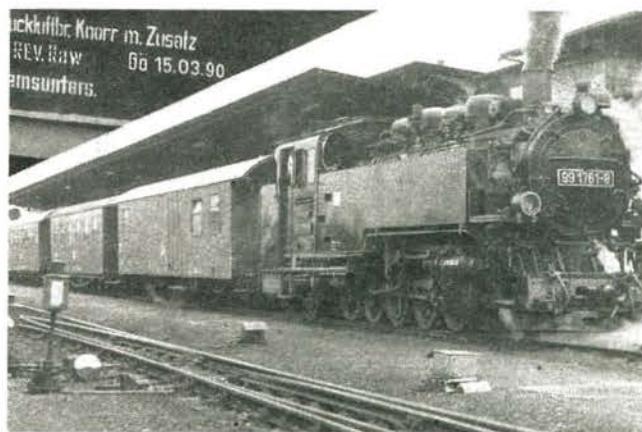
wandeln – und das steht fest –, bleibt die Spurweite bestehen. Und damit sind die ausgewählten Traditionsfahrzeuge auch künftig auf der Strecke präsent. Der Traditionsraum im Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost gibt über die Geschichte des „Molli“ Auskunft. Dia- und Filmvorführungen sind möglich. Betreut wird der Traditionsraum wie auch die Traditionswagen von der Interessengemeinschaft „Eisenbahngeschichte“ beim Kulturbund der DDR, die sich in den vergangenen Jahren in puncto Traditionspflege große Verdienste erwarb.

Traditionsbetrieb im Mansfelder Land.

Die weithin bekannte 750-mm-spurige Werkbahn von Hettstedt nach Helbra sorgte mit den bekannten Dampflokomotiven unter den Eisenbahnfreunden immer wieder für Aufsehen. Am 30. Dezember 1989 aber wurde der Güterverkehr endgültig eingestellt.

Was in der jüngsten Vergangenheit noch unmöglich erschien, ist nun Realität: Seit dem 7. April 1990 dient die Werkbahn von einst als Touristenattraktion. Vorerst gibt es noch keinen festen Fahrplan, der Zug muß von Interessenten beim Mansfeld-Kombinat bestellt und bezahlt werden. Kostenpunkt pro Tag: 1 000 Mark. Während drei

Dampflokomotiven für die künftige „Werktraditionsbahn“ erhalten bleiben, bemüht man sich nunmehr um einen attraktiven Personenwagenpark. Vorhandene Fahrzeuge könnten nach „Perleberger Modernisierungsmustern“ umgebaut werden. Der ehemalige DR-Wagen 970-377 – seinerzeit ans Mansfeld-Kombinat abgegeben – ist für diesen Betrieb zunächst provisorisch hergerichtet worden. Derzeit suchen die Mansfelder Werkeisenbahner eine Dauerlösung. Dabei dürften allerdings die zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn kaum weiterhelfen können. Inzwischen kündigen sich aber neue Möglichkeiten an, für die auch das Mansfeld-Kombinat selbst Interesse zeigt (siehe S. 20 dieses Heftes).
me



Seit Ende März fährt der erste mit Druckluft gebremste Personenzug auf der Strecke Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf. Die Lokomotive 99 1761 war die erste, welche auf diese Bremsart umgerüstet wurde. Dies geschah im Rahmen einer L 6 im Raw Görlitz. Bei allen Personenwagen handelt es sich ausschließlich um modernisierte und mit Tonnendach ausgerüstete. Weiterhin sind auch einige mit Druckluft-Bremstechnik ausgerüstete Rollwagen im Einsatz.
Text und Foto: Th. Wiegandt, Glauchau