

Modell Eisen Bahner

11/1994
DM 4,-

hft 5,- 6S 30,- SFr 4,- dkr 21,-

E13411E



Traumanlage der Epoche II



Schafe auf der Laderampe

Abenteuer Eisenbahn

Geisterstunde am Cumbres-Paß

Eco-Lok 2000 von ABB

Drehstromantrieb wird salonfähig

H0e-Lok 99 4631

Inseldampfer
an der Ostsee

Katos ET 25

Reichsbahn-Design
aus Japan

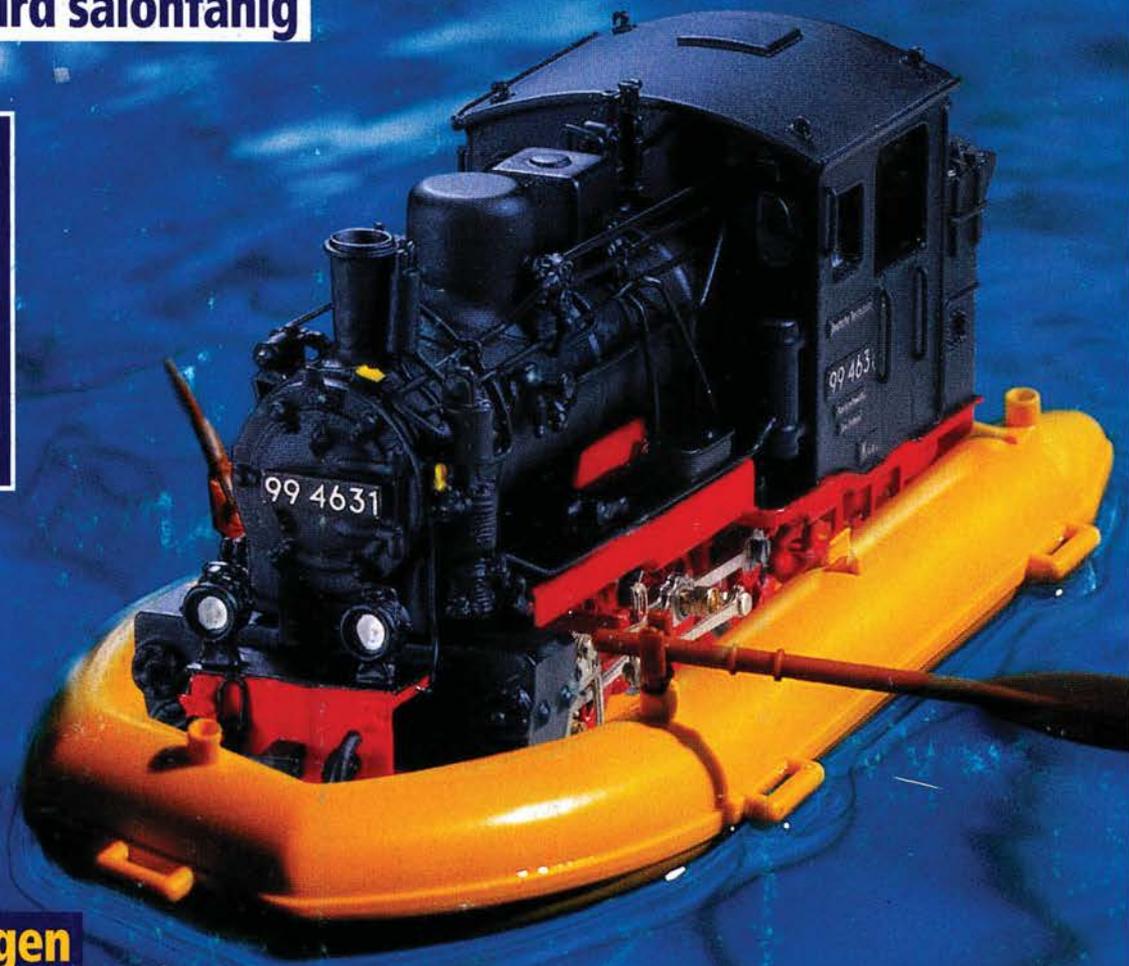
Schwarzburg im Maßstab 1:87

Der fürstliche
Bahnhof

Vergessene

Kleinbahnen auf Rügen

Als die Lokomotiven schwimmen lernten



Schaufenster

Über 50
Neuheiten

RIVAROSSI

1994



Württ. Klasse K 1801 Art. 1312



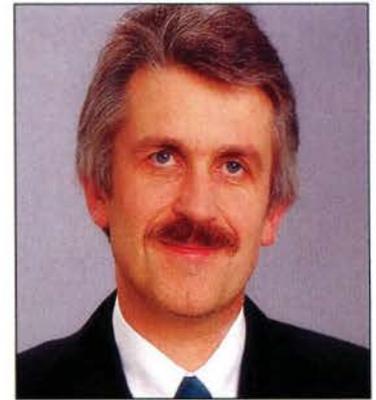
BR 59 003 DR Art. 1309 (Gleichstr.) - 1041 (Wechselstr.)

RIVAROSSI

Ein interessantes Programm an exklusiven In- und Ausländischen Modellen finden Sie im RIVAROSSI- Gesamtkatalog. Diesen erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler oder direkt beim Generalvertrieb: NOCH GmbH u. Co. D 88230 Wangen.

EIN GUT GEMACHTES HEFT ALS DANK FÜR IHRE TREUE

Ab jetzt erscheint der MODELLEISENBÄHNER im Stuttgarter Pietsch + Scholten Verlag. Was sind die Gründe? Wir sind eng verwandt mit dem Transpress-Verlag Berlin, in dem diese Zeitschrift über 40 Jahre lang erschien (und der sie seit der Wende an den Berliner T & M-Verlag quasi verpachtet hatte). Verschwisterte Verlage, die einander ergänzen wollen, müssen sich spezialisieren und dadurch fürs nächste Jahrzehnt rüsten. Deshalb konzentriert Transpress sich auf Eisenbahnbücher, wir konzentrieren uns auf Zeitschriften. Der MODELLEISENBÄHNER wechselt also den Standort, nicht aber die Familie und schon gar nicht die Tradition. Schon in dieser Ausgabe werden Sie alte Bekannte wiederfinden: Georg Kerber etwa, den Modellbahn-Spezialisten, der liebevoll die neuen Rubrikembleme zeichnete, oder den früheren Chefredakteur Wolf-Dietger Machel, der die Titelgeschichte zu Rügen schrieb. Natürlich hat sich die Zeitschrift verändert und – wie wir meinen – verbessert. Die Grundlage dafür bildeten diverse Gruppendiskussionen mit Lesern in Ost und West. Bei der Alternative „mehr Umfang“ oder „Weiterführung des Fahrzeug-Lexikons“ entschieden sich über 90 Prozent für eine Umfangserweiterung. Das Lexikon mußte dafür freilich geopfert werden; der Druck war sehr teuer, und beides auf einmal ließ sich bei einem Heftpreis von vier Mark nicht finanzieren. Ein anderer Wunsch: niedrigere Preise für private Kleinanzeigen. Ab jetzt kosten 5 Zeilen pauschal 5 Mark. Der Erstverkaufstag des MODELLEISENBÄHNER wurde deutlich vorgezogen; er erscheint jetzt (von zwei Ausnahmen abgesehen) immer am zweitletzten Mittwoch des Vormonats.



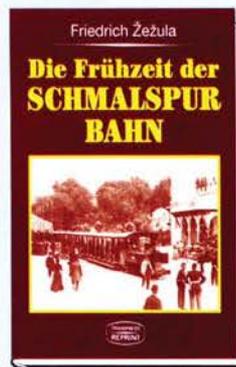
Wenn Sie blättern, werden Sie eine veränderte Grundschrift und eine lesefreundlichere Optik finden – aber vielleicht sind Sie anderer Meinung? Im nächsten Heft stellen wir uns mit einem Fragebogen Ihrer Kritik.

Zum Schluß will ich mich Ihnen in Kurzform vorstellen: Ich bin 38 Jahre alt, sozusagen seit Kindesbeinen vom Eisenbahn hobby-Bazillus befallen, seit 1986 im Besitz des Lokführerscheins und eines historischen Talbot-Triebwagens. 1974 reiste ich zum ersten Mal in die DDR und empfand spontane Bewunderung dafür, wie intensiv hier das Hobby gepflegt und erlebt wurde. Durch viele weitere Besuche und zahllose Gespräche mit Freunden im Osten mit Informationen versehen, glaube ich nun, mitsamt meinen Redaktionskollegen die Tradition des MODELLEISENBÄHNER richtig würdigen und die Bedürfnisse derjenigen Leser, die ihm auch in schwierigen Zeiten die Treue bewahrt haben, einschätzen zu können. Wenn der Dank für diese Treue aus einer gut gemachten, preisgünstigen Hobby-Zeitschrift ohne die oft herbeigeredeten Ost-West-Unterschiede besteht, will ich gern diesen Dank an Sie mit engagierter Arbeit abstaten.

Ihr
Wolfgang Schumacher
Wolfgang Schumacher
Chefredakteur



MAEDEL GOTTWALDT
Deutsche Dampflokomotiven
 Die Entwicklungsgeschichte
 Karl-Ernst Maedel/
 Alfred B. Gottwaldt
Deutsche Dampflokomotiven
 Die Entwicklungsgeschichte
 ca. 320 S., ca. 250 Abb.,
 Format 170 x 240 mm, gebunden
 ca. DM 58,-/öS 453,-/sFr 58,-
 Bestell-Nr. 70912



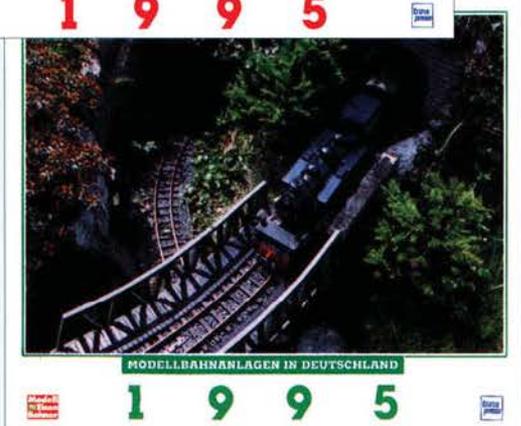
Friedrich Zezula
Die Frühzeit der SCHMALSPURBAHN
 transpress Reprint
 220 S., 115 Abb.,
 Format 170 x 240 mm, gebunden
 DM 29,80/öS 233,-/sFr 29,80
 Bestell-Nr. 70915



Reiner Preuß
Schmalspurbahnen in Deutschland
 Geschichte - Strecken - Fahrzeuge
 Reiner Preuß
Schmalspurbahnen in Deutschland
 Geschichte - Strecken - Fahrzeuge
 176 S., 186 Abb., davon 23 farb.,
 Format 240 x 270 mm, gebunden
 DM 58,-/öS 453,-/sFr 58,-
 Bestell-Nr. 70913



EISENBAHNEN IN DEUTSCHLAND
1 9 9 5



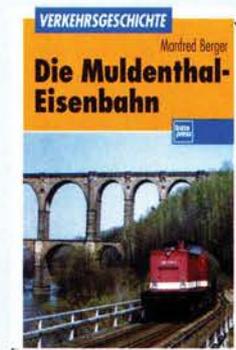
MODELLBAHNANLAGEN IN DEUTSCHLAND
1 9 9 5

Eisenbahnen in Deutschland
 transpress Eisenbahnkalender 1995
 1 vierfarb. Deckblatt, 12 vierfarb.
 Kalenderblätter,
 Format 420 x 330 mm,
 Metallkammbindung
 DM 19,80/öS 178,-/sFr 19,80
 Bestell-Nr. 70901

Modellbahnanlagen in Deutschland
 transpress Modellbahnkalender 1995
 1 vierfarb. Deckblatt, 12 vierfarb.
 Kalenderblätter
 Format 420 x 330 mm,
 Metallkammbindung
 DM 19,80/öS 178,-/sFr 19,80
 Bestell-Nr. 70902



VERKEHRSGESCHICHTE
 Werner Steinke
Die Rübelandbahn im Harz
 Reihe: Verkehrsgeschichte
 176 S., 178 Abb.,
 Format 165 x 230 mm, broschiert
 DM 29,80/öS 233,-/sFr 29,80
 Bestell-Nr. 70908



VERKEHRSGESCHICHTE
 Manfred Berger
Die Muldenthal-Eisenbahn
 Reihe: Verkehrsgeschichte
 144 S., 219 Abb.,
 Format 165 x 230 mm, broschiert
 DM 29,80/öS 233,-/sFr 29,80
 Bestell-Nr. 70907



Udo Kandler
EISENBAHNREVIERE OBERPFALZ
 Eisenbahn-Reviere Oberpfalz
 144 S., 156 Abb., dav. 25 farb.,
 Format 210 x 240 mm, gebunden
 DM 39,80/öS 311,-/sFr 39,80
 Bestell-Nr. 70909



VORBILD + MODELL



Günter Fromm
Gleispläne für die Modelleisenbahn
 160 S., 158 Abb.,
 Format 165 x 230 mm, gebunden
 ca. DM 29,80/öS 233,-/sFr 29,80
 Bestell-Nr. 70914

Günter Fromm
Modellbahnanlagen Bahnhöfe und Gleispläne
 260 S., 368 Abb., 13 Tab.,
 Format 165 x 230 mm, gebunden
 DM 36,-/öS 281,-/sFr 36,-
 Bestell-Nr. 70756

Neu im Programm: Preisgünstige Eisenbahn-Videos in erstklassiger Qualität - eine Auswahl finden Sie auf den Seiten 43-46

Erhältlich überall im Buch- und Bahnhofsbuchhandel oder senden Sie Ihre Bestellung an
Motorbuch-Versand - Postfach 10 37 43 - 70032 Stuttgart
Telefon (07 11) 2 10 80 22/ab 16.00 Uhr (07 11) 2 10 80-0 Fax (07 11) 2 36 04 15
 Lieferbedingungen: Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum. Versandkostenanteil Inland DM 5,-/ab Bestellwert DM 150,- porto- und verpackungsfrei/europ. Ausland DM 12,- (nur Nachnahme). Rücknahme und Umtausch sind ausgeschlossen.

Anzahl	Bestell-Nr.	Kurztitel	Preis

Name: _____ ME 11/94
 Kunden-Nr.: _____
 Straße: _____
 PLZ/Ort: _____



Mit vereinten Kräften

Eine Bahnreise über die steilen Pässe der Rocky Mountains wird zum unvergeßlichen Abenteuer – vor allem dann, wenn zwischen Chama und Antonito drei Loks für die Zugkraft sorgen müssen. **Seite 28**

Dresdener Dampflozkirkus

Lothar Walter ist Mitglied der berühmten Dresdner Dompteure, die so bekannte Dampfrösser wie 01 137, 03 001 oder 62 015 bändigen. **Porträt auf Seite 20**



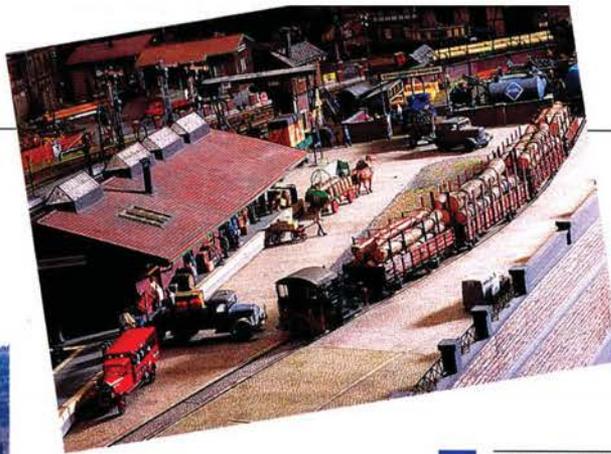
Doppeltes Lottchen

Aus zwei fast gleichen Teilen besteht der neue ET 25 von Kato. Die Japaner brachten das H0-Modell in mehreren Versionen auf den Markt. Eine davon ließ die Redaktion schon über die Teststrecke laufen. **Seite 64**



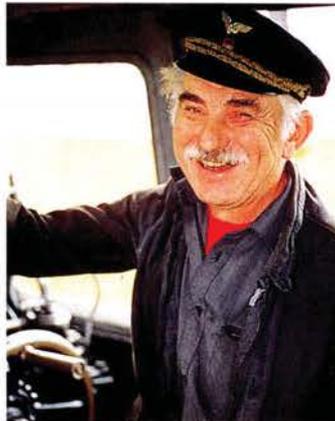
Freischwimmer

Auf der längst abgebauten Rügener Kleinbahnstrecke Bergen – Altenkirchen durften die Loks aufs Wasser: Sie wurden mit einer Fähre übersetzt. Wolf-Dietger Machel begab sich auf die Spurensuche nach solchen längst vergessenen DDR-Schmalspurbahnen. **Seite 6**



Eisenbahndirektor in H0

Ein Freiburger baute mit viel Liebe zum Detail eine H0-Anlage, bei der die Schafe sogar auf echtem Stroh lagern. Die Szenerie spiegelt den Bahnbetrieb der dreißiger Jahre realistisch wieder. **Seite 82**



VORBILD

TITELTHEMA

Reif für die Insel

Serie: Vergessene Schmalspurstrecken auf der Insel Rügen

6

DREHSCHLEIBE

Namen + Nachrichten

12

Innere Werte

ABB stellte die neue Europalok Eco2000 mit Drehstromantrieb vor

18

Manege frei

Reportage: Drei Lok-Dompteure des Bahnbetriebswerks Dresden machen mit ihren Dampfrössern Furore

20

LOKOMOTIVE

Die Großbohrigen kommen

Mit einigen Schwestermaschinen erlebte 01 2114, eine Altbau-01, im Sommer 1980 ihre letzte Blüte

24

ABENTEUER EISENBahn

Geisterstunde am Cumbres-Paß

Reise mit einer faszinierenden Schmalspurbahn über eine Bergstrecke in den Rocky Mountains

28

GESCHICHTE + GESCHICHTEN

Waldeslust

Die Gothaer Straßenbahn und die Thüringer Waldbahn feiern Geburtstag

34

WERKSTATT

Großer Bahnhof

Bausatz von Faller: der fürstliche Bahnhof von Schwarzburg

56

Rumänischer TT-Güterwagen

Aus einem Tillig-Fahrzeug entsteht ein ungewöhnlicher Rumäne

62

TEST

Fertigmenü

Test: Das H0e-Modell der 99 4631 von Albatros sorgt für Rügener Kleinbahnatmosphäre auf der Anlage

52

Einheitswert

Der Reichsbahn-ET 25 in H0 von der japanischen Firma Kato

64

SZENE

Neuheiten

Schaufenster: über 50 neue Lokomotiven, Wagen und Zubehör

70

Namen + Nachrichten

79

„Fachverkäufer, staatlich anerkannt“

Neue Ideen und gute Ergebnisse bei Märklin

80

Späte Leidenschaft

Eine außergewöhnliche H0-Anlage aus der Epoche II

82

MODELL

ZUR BEGRÜSSUNG

3

INHALT

5

FRAGEZEICHEN

14

TOP + FLOP

16

BAHNPOST

38

IMPRESSUM

38

GÜTERBAHNHOF

39

TREFFPUNKTE

68

VORSCHAU

86

AUSSERDEM

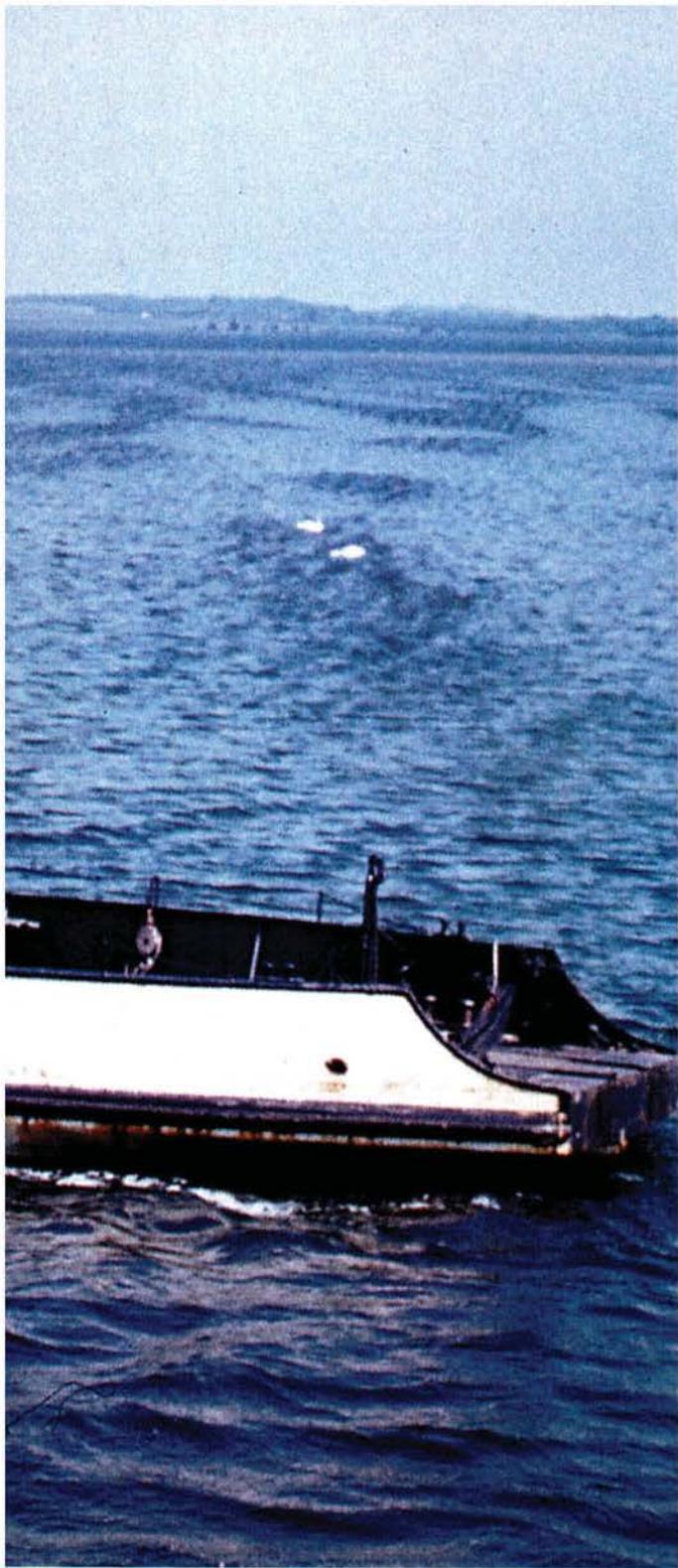


Reif für die Insel

Serie: Vergessene Schmalspurbahnen der DDR

Geheimrat Lenz, der bekannte Berliner Kleinbahn-Magnat, hinterließ auch an der Ostsee seine Spuren. Das von seiner Firma erbaute Rügensch Schmalspurnetz bot den Lokomotiven die einmalige Gelegenheit, schwimmen zu lernen.

■ Das Streckennetz der Rügensch Kleinbahnen (RüKB) bestand ehemals nicht nur aus der heute als „Rasender Roland“ bekannten Bäderbahn Putbus - Göhren. Um vor allem landwirtschaftliche Gebiete der größten deutschen Insel nach Inbetriebnahme der von 1883 bis 1891 entstandenen Regelspurbahnen für die Strecken Altefähr - Saßnitz und Bergen - Putbus - Lauterbach zu erschließen, setzten sich Gutsbesitzer, der Rügensch Landrat und die Provinz Pom-



kurze Zeit später wurde ein Konsortium für den Bau von Schmalspurbahnen auf Rügen gebildet, das mit einem Kapital von 2 035 000 Mark ausgerüstet war. 600 000 Mark hatten einheimische Aktionäre eingebracht. Die Rügensch Kleinbahnen AG (RüKB) beauftragte das bekannte Berliner Eisenbahn- und Betriebsunternehmen Lenz & Co mit dem Bau der Schmalspurstrecken. Geheimrat Lenz, der Firmeninhaber, hatte zu jener Zeit schon zahlreiche Kleinbahnen projektiert, gebaut und erfolgreich betrieben. Nach den sogenannten Lenz-Normalien und auf der Grundlage des im Jahr 1892 erlassenen preussischen Kleinbahngesetzes projektiert, wurde am 20. Juli 1895 der erste Abschnitt zwischen Putbus und Binz in Betrieb genommen. Knapp ein Jahr später folgte die 35,3 Kilometer lange Strecke Altfähr - Putbus, am 21. Dezember 1896 wurden die Abschnitte Bergen - Wittower Fähr (22,5 km) und Fährhof - Altenkirchen (14,7 km) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die von Bergen ausgehende Schmalspurbahn wies zwei Besonderheiten auf: Die zwischen Wittower Fähr und Fährhof eingerichtete bahneigene Fähr und die Tatsache,



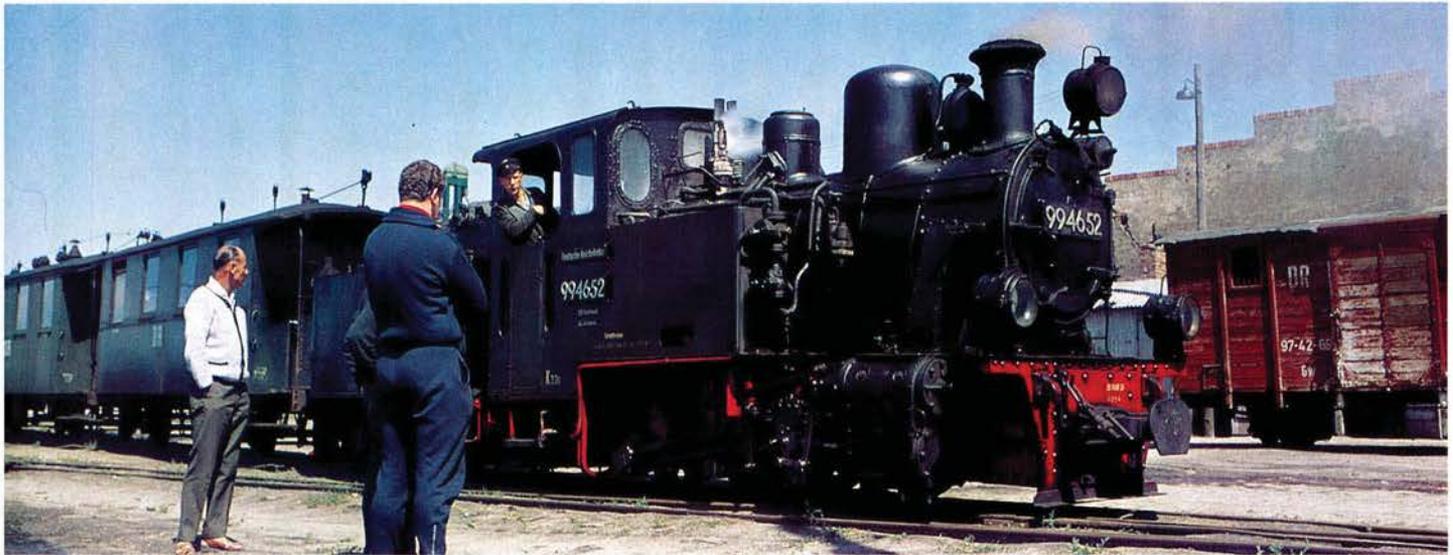
Wie im Märchenland: Fast jeder Wagen hat andere Abmessungen und eine andere Geschichte. Der Personenzug aus Bergen mit der Lok 99 545 (ex. sächs. IV K) dampft im Juli 1966 zur Wittower Fähr.

99 4653, eine ehemalige Heeresfeldbahn-Lok, kommt 1965 nach Rügen und übernimmt mit der Schwesterlok 99 4652 einen Großteil des Verkehrs auf der Nordstrecke.

mern ab dem Jahr 1893 für den Bau eines 750-mm-spurigen Schmalspurnetzes ein.

In einem „Vortrag über Tertiärbahnen für die Insel Rügen“ erläuterte Kreisbaumeister Ohnesorge im Landwirtschaftlichen Verein zu Bergen am 18. Januar 1892 verschiedene Verkehrsprojekte. Darin wurde der Eisenbahn-Erschließung eindeutig Vorrang gegenüber dem Neubau von Straßen eingeräumt. Ohnesorge überzeugte seine Gesprächspartner, und





99 4652 legt im Sommer 1966 eine Pause im Bahnhof Wiek ein. Die Lok befindet sich heute in Privatbesitz, steht aber als rollfähiges Denkmal im Bahnhof Putbus.

Hochbetrieb an der Wittower Fähre Anfang der sechziger Jahre: 99 4602, eine alte Lenz-Lok, rangiert Personenwagen aus dem vorigen Jahrhundert von der Fähre.



daß diese Strecke nur über die regelspurige Staatsbahn Bergen - Putbus - Lauterbach mit dem ansonsten von Putbus ausgehenden Streckennetz verbunden war. Fahrzeugumsetzungen von Bergen nach Putbus (dem Sitz der RüKB-Hauptwerkstatt) waren also nur mit regelspurigen Transportwagen möglich.

Die ersten Planungen für die Strecke nach Altenkirchen sahen ursprünglich eine Brücke zwischen Wittower Fähre und Fährhof vor. Massive Proteste von verschiedenen Seiten bewirkten schließlich die kuriose Einrichtung der Kleinbahnge-

nen Fähre. Die örtlichen Fischer befürchteten, daß die Heringsschwärme womöglich nicht mehr in die Gewässer östlich der Wittower Fähre schwimmen würden. Die Schifffahrt, die Kreideindustrie auf Jasmund und die Landwirtschaft sahen massive Behinderungen auf sich zukommen.

Die Firma Lenz & Co wandte auf Rügen nicht nur bei den Hochbauten und den Gleisanlagen die kostengünstigen Lenz-Normalien an. Auch die Fahrzeuge wurden nach diesen einheitlichen, spurweitenbezogenen Vorschriften beschafft. Zur Eröffnung der ersten Strecken lieferte der Lenz'sche Hauslieferant Vulcan in Stettin in den Jahren 1895 und 1896 sieben kleine, zweiachsige Tenderlokomotiven der Gattungen „n“ und „m“. Besonders die Reihe „m“ bewährte sich auf allen Lenz-Kleinbahnen bestens. Zwei dieser Lokomotivwinzlinge wurden bis 1964 mit den Reichsbahn-Nummern 99 4602 und 4603 auf Rügen eingesetzt. Beide Maschinen beendeten ihr langes und erfolgreiches Leben auf der Nordstrecke nach Altenkirchen. Die beiden Zweiachser konnten aber auf Dauer das stän-

dig steigende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Daher beschaffte Lenz & Co ab 1902 bei Vulcan und Hanomag fünf kräftige Mallet-Tenderloks, die nun die Hauptlast des Betriebs übernahmen. Das letzte Exemplar dieser Loktype schied erst 1966 aus dem Betriebsdienst aus.

Unterstützt wurden diese Vierkupppler durch zwei in den Jahren 1902 und 1911 beschaffte Cn2t-Loks der Gattung „o“, die kurz nach dem Zweiten Weltkrieg ausgemustert wurden.

Die Naßdampf-Maschinen wurden alle umgerüstet

Zwischen 1913 und 1925 hielt die erfolgreichste Lenz-Type für 750 mm Einzug auf der Insel Rügen: Mit den Nummern 51^m, 52^m und 53^{mh} kamen erstmals Einrahmen-Vierkupppler zum Einsatz. Die ersten beiden Loks hatte man in Naßdampfausführung beschafft, die 1925 gelieferte 53^{mh} besaß einen Überhitzer. Die Heißdampfausführung bewährte sich so gut, daß die beiden Naßdampfmaschinen 1927 auf Heißdampf umgerüstet wurden. Bis heute werden zwei dieser typischen Vulcan-Loks als 99 4632 und 99 4633 auf dem Rasenden Roland eingesetzt. Alle Personen- und Güterwagen aus der Eröff-

Auf Spurensuche

Wer sich zwischen Altefähr und Putbus als Eisenbahn-Archäologe betätigt, wird vielerorts fündig. Zahlreiche Relikte erinnern an die beiden stillgelegten Strecken, die stets im Schatten der Bäderbahn standen.

Die Forschungsreise beginnt in Altefähr. Der einstige Schmalspurteil des Bahnhofs ist noch als Freifläche vorhanden, der frühere Lokschuppen wird von der Bahnmeisterei genutzt. Der Bahndamm kann fast durchgehend von Altefähr bis Garz verfolgt werden; gleich hinter Altefähr liegen sogar noch Gleisreste in Überhängen. In Puddemin existiert das ehemalige Bahnhofsgelände in der Form, als die Kleinbahn noch fuhr – aber eben ohne Schienen; selbst die Mohle, auf der einst Kleinbahn-güterwagen beladen wurden, ist noch vorhanden. In Garz, dem größten Zwischenbahnhof an dieser Strecke, haben das kleine Bahnhofsgebäude und der ehemalige Lok-

schuppen die Zeit überdauert. Hinter Garz hat die Landwirtschaft den Bahndamm teilweise eingeebnet. Gut auszumachen ist hingegen im Bahnhof Putbus die ehemalige Einfahrt aus Richtung Altefähr.

An die Nordstrecke Bergen – Altenkirchen erinnern vor allem die beiden noch in Dienst stehenden Fähren Wittow und Bergen. Die südliche Anlegestelle ist weitgehend umgestaltet worden, in Fährhof hat sich der einständige Lokschuppen als kleine Gaststätte über die Zeit gerettet. Sowohl in Bergen als auch in Altenkirchen blieben die Hochbauten der Kleinbahn weitgehend erhalten.

In Wiek sollte jeder Kleinbahnhistoriker eine längere Pause einlegen: Der dortige Fotoladen bietet auf Nachfrage einen Satz einmalig schöner Fotos von der fauchenden Inselbahn an.

nungszeit besaßen gemäß den Lenz'schen Normalien nur zwei Achsen. Hauslieferanten waren die Actiengesellschaft für Eisenbahnbedarf in Görlitz und die Firma Beuchelt in Grünberg/Schlesien. Bis 1905 genügten 26 Personen- und Packwagen. Diese Ursprungsfahrzeuge standen teilweise bis Ende der sechziger Jahre im Dienst. Besonders die Strecke nach Altenkirchen gehörte zu den Stammeinsatzgebieten dieser Fahrzeuge. Bis 1910 war der Bau- und Betriebsunternehmer Lenz & Co für die Betriebsführung zuständig, anschließend die im Provinzialverband von Pommern eingerichtete Kleinbahnabteilung, von 1920 an die Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen, ab 1937 die Landesbahndirektion Pommern.

Mehrmals gab es bis dahin Projekte, die RüKB zu erweitern, teilweise auf Regelspur umzubauen und den einmaligen Fährverkehr zwischen Wittower Fähre und Fährhof durch

eine Brücke zu ersetzen. Unterschiedliche Auffassungen der Eigentümer der RüKB und der Aufsichtsbehörden, vor allem aber der Erste Weltkrieg, die Inflation und die Wirtschaftskrise verhinderten alle weiteren Pläne. Lediglich während des Ersten Weltkriegs wurde auf der Halbinsel Wittow eine Stichbahn von Buhrow zum Bug für rein militärische Zwecke erbaut, 1920 aber zum größten Teil wieder stillgelegt.

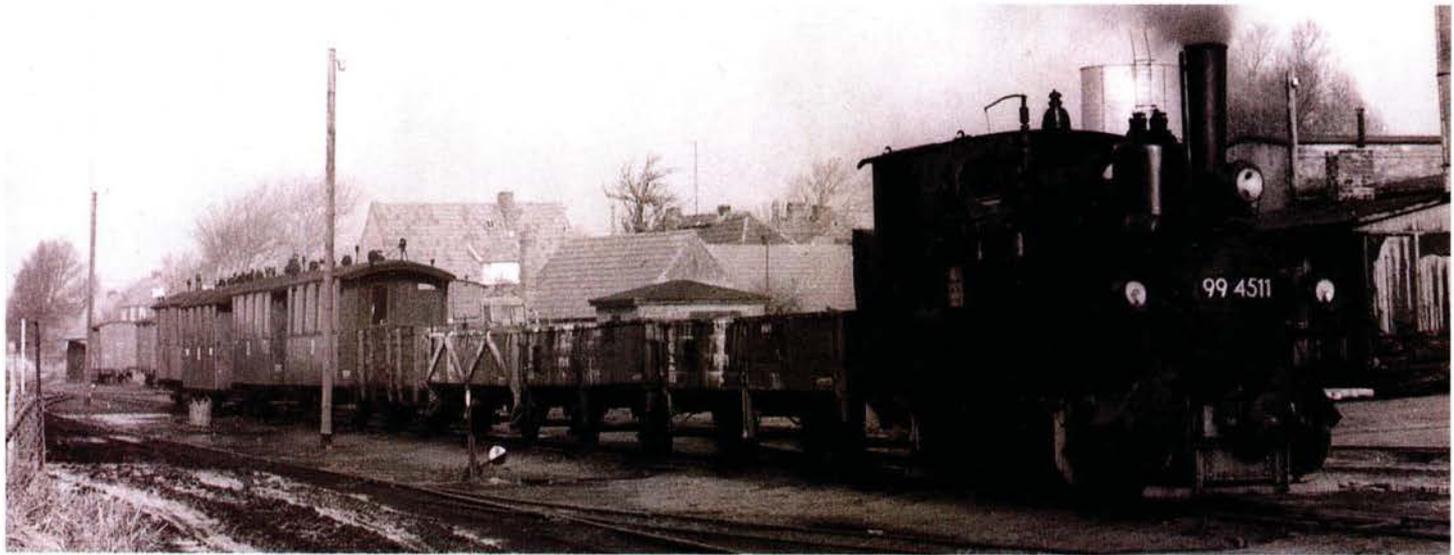
Die wirtschaftliche Situation der Rügensch Kleinbahnen war keineswegs günstig. Mit Ausnahme der Bäderbahn erwirtschafteten alle Strecken deutliche Verluste. Besonders stark entwickelte sich das Defizit auf der Nordstrecke nach Altenkirchen. Um dort den schwachen Personenverkehr kostengünstiger abzuwickeln, beschaffte man im Jahr 1937 von der Dessauer Waggonfabrik einen vierachsigen Diesel-



So konnte der Kapitän die idyllische Anlegestelle in Fährhof überblicken. Im August 1966 ist noch wenig los, Auto und Kleinbahn stören sich kaum.

Ein seltenes Bild aus der Vorkriegszeit, als die n- und m-Loks noch im Streckendienst liefen. Hinter der Lok ein vierachsiger Personenwagen.





Von der Kleinbahn Rathenau – Senzke – Nauen wurde die urige C1-Lok 99 4511 1961 auf die Insel umgesetzt. Bis 1965 fuhr sie zwischen Fährhof und Altenkirchen.

Eine Sächsin in Vorpommern: 99 595, die 1914 von Hartmann in Chemnitz an die Sächsische Staatsbahn geliefert worden war, steht im Juli 1966 in Altefähr unter Dampf. Ein Jahr später wurde die alte IV K im Raw Görlitz verschrottet.

triebwagen, der bis April 1942 zwischen Bergen und Altenkirchen zum Einsatz kam. Bei Kriegsende wurde das Fahrzeug als Reparationsleistung in die Sowjetunion abtransportiert.

Mit Bildung der Pommerschen Landesbahnen (PLB) ab 1. Januar 1940 wurde die RüKB als Aktiengesellschaft aufgelöst; der Rechtsstatus als Kleinbahn entfiel. Ab jetzt bildeten die nunmehrigen „Rügenschen Bahnen“ als Nebenbahnen einen Teilbetrieb der PLB. Ohne nennenswerte Verluste überstanden die Schmalspurbahnen den Zweiten Weltkrieg.

Nun von den volkseigenen

Nachfolgeeinrichtungen der PLB als Landesbahnen weiter betrieben, wurde das Schmalspurnetz ab 1. April 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Bis zum Beginn der 60er Jahre vollbrachten die Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen noch beachtliche Transportleistungen. Wie in den Jahrzehnten zuvor dominierte auf der von 1895 bis 1899 eröffneten Bäderbahn Putbus – Göhren der Reiseverkehr, auf den anderen Strecken in erster Linie der Güterverkehr. Ab 1951 wurde der vorhandene und teils überalterte Fahrzeugpark durch gebrauchte Betriebsmittel ergänzt. Insgesamt 29 Lokomotiven, 40 Reisezug- und 19 Güterwagen erhielten – vor allem aus dem sächsischen Raum und zum Teil befristet – auf Rügen eine neue Heimat. Doch Mitte der 60er Jahre stand bereits fest, daß die Schmalspurbahnen auf der Insel Rügen aufgrund des rückläufigen Verkehrsaufkommens und der verschlissenen Bahnanlagen eingestellt werden sollten. Am 3. Dezember 1967 wurde die Strecke Altefähr – Putbus stillgelegt, wenige Tage später, am 11. Dezember 1967, der Güterverkehr auf der Strecke Putbus

– Göhren. Einen Tag früher als von der Deutschen Reichsbahn geplant, übernahmen ab 10. September 1968 Lastwagen und Omnibusse die Transporte auf der Strecke Fährhof – Altenkirchen. Tags zuvor kollidierte die letzte betriebsfähige Lokomotive 99 4652 mit einem Traktor.

Am 19. Januar 1970 führten starke Schneeverwehungen und bitterer Frost dazu, daß der Personenverkehr auf der Strecke Bergen – Wittower Fährde kurzfristig eingestellt wurde. Lediglich ein bescheidener Bedarfsgüterverkehr

Die letzte Lok kollidierte mit einem Traktor

blieb zwischen Bergen und Trent bis zum 26. September 1971 erhalten.

Bis 1976 sollte auch die Bäderbahn Putbus – Göhren stillgelegt werden. Doch am 19. Oktober 1974 fiel während der 75-Jahr-Feier auf dieser Bahn die Entscheidung, diese Strecke als technisches Denkmal langfristig zu erhalten. Nach dieser Entscheidung begann die Deutsche Reichsbahn umgehend, den jahrelang sehr vernachlässigten Oberbau gründlich zu sanieren. Ein großer Teil des Personenwagen-

