



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1992
Juni

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

»Molli« und der »Rasende Roland« Teil 2: Schmalspurbahn Putbus – Göhren	4
Die Baureihe 64 wird fünfundsechzig!	12
S-Bahn Berlin: Zurück in die Zukunft	18
Wagen der »englischen Bauform« für den Ruhr-Schnellverkehr	24
Die Eroberung der Landschaft Vor 150 Jahren erste Etappe zur Semmeringbahn	28
Gessertshausen – Bahnstation an einer Magistrale	30
Pendolino VT 610: Neuer Schwung auf alten Strecken Alles eine Sache der Neigung	36
Planwechsel – Lokwechsel Bw Dresden, Bw Zittau	42
Eine neue Dampflok zum Jubiläum 100 Jahre Brienz-Rothorn-Bahn	48

Modellbahn-Journal

Intermodellbau '92	60
41 Ein Tag im Dampflok-Bw	64
Digital fahren in Nenngröße H0 und N Teil 6: Hintergrundkulisse und Unterfahrungsbauteile	68
N-Wagen aus eigener Werkstatt	73
Fotografieren im 3D-Verfahren	74
Ein Museumsbesuch und seine Folgen	78
Stellwerksbauten – Eigenbauten	80
Landschaft im Maßstab 1:87 Teil 4: Ackerflächen und Gemüsefelder	82
Rivarossis Windberglok – etwas gesupert!	84
»Einmal Rückfahrkarte Müschede«	86

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	44
Typenblatt: 56 ⁸⁻¹¹ , bay. G 4/5 H	51
Typenblatt: 89 ⁶⁻⁸ , bay. D II, R 3/3	53
Fachhändler-Adressen	56
Impressum	58
Bücherecke	59
Schaufenster der Neuheiten	88
Mini-Markt	96
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102

Titelbild: Am 14./15. September 1991 fand im Bw Cottbus eine große Eisenbahnausstellung statt. Anlaß dazu war das Streckenjubiläum 125 Jahre Berlin – Cottbus. Gleichzeitig wurde letztmalig die 65 1057 bei der DR gezeigt. Am 15. September abends wurde die Lok mit einem Sonderzug zu den Berliner Eisenbahnfreunden in Berlin-Reinickendorf überführt, hier bei einem Abstecher in Forst. **Foto: J. Sieger**



Ein Jahr nach dem Start des ICE-Hochgeschwindigkeitsverkehrs bringt die DB zum diesjährigen Fahrplanwechsel mit dem Pendolino VT 610 auch den Regionalverkehr auf Trab – zumindest im Raum Oberfranken. Alles über die innovative Technik der neuen, schnellen Triebzüge und das entsprechende Betriebskonzept Regional-SchnellBahn erläutert unser Beitrag ab Seite 36. **Foto: G. Zimmermann**



Die Liebe zur Dampflokomotive war Anlaß zum Bau eines großen Bahnbetriebswerks, das in dem Beitrag Ein Tag im Dampflok-Bw (Seite 64) von Joachim Paduch vorgestellt wird. **Foto: J. Paduch**



Wolli und der Raufende Roland

Teil 2: Schmalspurbahn Putbus – Göhren

Kurz nach Inbetriebnahme der regelspurigen Bahnlinie von Altefähr bei Stralsund nach Saßnitz im Jahre 1891 wurden Forderungen laut, auch das Hinterland durch Bahnen zu erschließen. Hauptinteressenten waren die großen Grundbesitzer mit ausgedehnter Land- und Forstwirtschaft sowie die Betreiber der Seebäder im Ostteil der Insel Rügen.

In einer ersten Versammlung am 28. September 1892 wurden die Forderungen vorgetragen und Kosten- sowie Rentabilitätsberechnungen angestellt. Obwohl schon bald ein Grundkapital von rund zwei Millionen Mark gesichert war, verging noch einige Zeit, bis das Regierungspräsidium in Stralsund am 17. Juni 1895 die Konzession zum Bau einer Schmalspurbahn erteilte.

Zur Verwirklichung des Projekts wurde zunächst einmal die Aktiengesellschaft Rügenische Kleinbahnen mit Sitz in Bergen gegründet. Gesellschafter waren der Staat, die Provinz, der Landkreis und das Bahnbauunternehmen Lenz & Co. in Stettin, die in den Bahnbau insgesamt 3,1 Millionen Mark investierten. In dieser Summe waren die Kosten für den erforderlichen Grunderwerb noch nicht enthalten. Ein besonderes Interesse am Bau der Bahn bekundete auch der Rittmeister von Veltheim, Nachfolger des Fürsten von Putbus, der bei Binz über großen Grundbesitz verfügte und unweit von Garfritz ein Jagdschloß unterhielt. Ausgangspunkt des Bahnbaus war das südlich von Bergen gelegene Städtchen Putbus. Dieser Ort war bereits im Jahre 1810, nach Heiligen-

damm, zum zweiten deutschen Seebad an der Ostsee erhoben worden. Etappenweise entstanden in der Zeit von 1894 bis 1899 die Strecken Putbus – Altefähr, Bergen – Altenkirchen und Putbus – Göhren mit einer Gesamtlänge von knapp 97 km. Die Betriebseröffnungen vollzogen sich zwischen dem 22. Juli 1895

Bild 1: Urlaubsinsel 1992 – Rügen! Verträumte Landschaft und verschlafene Dörfer, verbunden mit einer dampfbetriebenen Schmalspurbahn (99 4633 bei Serams, 10. Mai 1980).

Bild 2 (rechte Seite oben): Hinter Sellin zieht am 12. Mai 1980 die 99 4633 ihren Zug in Richtung Putbus. **Fotos 1 und 2: J. Nelkenbrecher**
Bild 3: Empfangsgebäude Putbus mit Normal- und Schmalspurgleisen. **Foto: H. Obermayer**





Bild 4: Am 10. Mai 1980 ist es die 99 4633, die im typischen Umfeld des Bahnhofs Göhren mit Wasser betankt wird. Bis in die heutige Zeit ist dieses Idyll erhalten geblieben.

Bild 5: Im maigrünen Waldgebiet Granitz zwischen den Stationen Gartitz und Haltepunkt Jagdschloß begegnet am 11. Mai 1980 die 99 4633 dem Fotografen. **Fotos 4 und 5: J. Nelkenbrecher**



und dem 13. Oktober 1899. Erst viel später (im Dezember 1918) kam noch ein zunächst nur militärisch genutzter 8 km langer Zubringer von Buhrkow bei Wiek nach Bug im Norden der Insel hinzu.

Die Betriebsführung der Rügenschon Kleinbahnen oblag zuerst der Eisenbahngesellschaft Lenz & Co. und danach von 1906 bis 1919 dem Provinzialverband der Provinz Pommern in Stettin. Bis 1937 war dann die Vereinigung Vorpommerscher Kleinbahnen in Stralsund für die Schmalspurbahnen auf Rügen zuständig. In den Jahren bis 1949, dem Übernahmezeitpunkt durch die Deutsche Reichsbahn in der DDR, teilten sich die Landesbahndirektion Pommern, die Pommerschen Landesbahnen und das Landesbahnamt Demmin die Verantwortung.

Der »Rasende Roland« von Putbus

Von dem gesamten Schmalspurnetz auf der Insel Rügen sind nur noch bescheidene 24,4 km der Strecke Putbus – Göhren übriggeblieben. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h verkehrt hier der »Rasende Roland« auf einem Gleis mit der Spurweite von 750 mm. Dieses nördlichste Schmalspurparadies in Deutschland erreicht der Besucher vom Festland aus über den 1936 erbauten Rügendamm. Wer als Kraftfahrer mit viel Geduld die Fahrt durch Stralsund und über den Damm hinter sich gebracht hat, sollte kurz nach dem Rügendamm rechts in Richtung Gustow, Poseritz und Garz abbiegen, um so nach Putbus zu gelangen.

Recht ausgedehnt sind auch heute noch die Gleisanlagen des Schmalspurbahnhofs, auf denen Güter- und Personenwagen meist älterer Bauart abgestellt sind. Auch zwischen den regelspurigen Gleisen nach Bergen und der schmalspurigen Ausfahrt nach Posewald sind weitere historische Fahrzeuge und Ausstellungswagen abgestellt. Am anderen Ende des Bahnhofs befinden sich die Wartungsanlagen für die Lokomotiven und die im Jahre 1988 neu errichteten zweistöckigen Lokschuppen mit Werkstatt.

Begleiten wir nun aber den »Rasenden Roland« auf seiner Fahrt von Putbus nach Göhren. Die erste Station, Posewald, wird nach 3,8 km erreicht. Vorbei an Äckern und durch Wiesen führt die Strecke nun bis zum einsam gelegenen Ausweichbahnhof Seelwitz bei km 6,1. Danach schlängelt sich das Gleis an einem Schilfgürtel und an niedrigem Baumbestand entlang zum Haltepunkt Serams bei km 8,1 und weiter bis nach Binz-Ost. Dieses 10,95 km lange Teilstück war der erste Abschnitt der Rügenschon Kleinbahnen, auf dem im Juli 1895 der Betrieb aufgenommen wurde.

In Binz, dem größten Seebad auf Rügen, sind die Gleisanlagen zurückgebaut; das große Empfangsgebäude ist aber noch weitgehend unverändert geblieben. Nach dem Verlassen der Station Binz hat der Schmalspurzug die schwierigste, zugleich aber auch die schönste Strecke vor sich. Auf kurvenreicher Trasse beginnt nun der Aufstieg an der Südflanke der Granitz mit einer Steigung von 20‰ zu dem 50 m über Meereshöhe liegenden Haltepunkt Jagdschloß. Das Schloß wurde auf dem 107 m hohen Tempelberg errichtet. Das heute als Museum dienende Bauwerk entstand ab 1836



Bild 6: Zur Verjüngung des Wagenparks wurden von den sächsischen Strecken Wagen nach Rügen umgesetzt und in den letzten Jahren dem Rekonstruktionsprogramm unterzogen. Einen Zug aus alten sowie Reko-Wagen zieht die 99 4802 im Mai 1980 nahe Garitz. **Foto: J. Nelkenbrecher**

nach Plänen des berühmten Baumeisters Schinkel und dessen Schwager Steinmeyer. Die nächste Station ist Garitz am Neuensieher See (km 14,6). Wenn der Zug danach im Bahnhof Sellin eintrifft, hat er 19,1 km zurückgelegt. Das Teilstück von Binz bis Sellin-West war am 20. März 1896 eröffnet und bis zum 23. Mai 1896 um 1,20 km bis Binz-Ost verlängert worden. Erst am 13. Oktober 1899 konnte schließlich der Betrieb auf dem letzten 5,10 km langen Abschnitt über Baabe (km 20,4) und den Haltepunkt Philippshagen (km 22,1) bis zum östlichen Endpunkt Göhren aufgenommen werden. Das Empfangsgebäude, eine Güterhalle und

ein einständiger Lokschuppen liegen in der Nähe des Sandstrands.

Für den 22,4 km langen Schienenweg von Putbus zum Seebad Göhren benötigt der Schmalspurzug 69 Minuten. Zurück geht es etwas schneller; die Reisezeit ist um sechs Minuten kürzer. Im Fahrplan 1991/92 sind täglich noch acht Zugpaare verzeichnet, die von 4.50 Uhr bis 21.54 Uhr verkehren. Im Winterhalbjahr entfällt das erste Zugpaar am frühen Morgen. Obwohl die Beförderungszahlen rückläufig sind, erfreut sich der "Rasende Roland" immer noch großer Beliebtheit. Auch in diesem Sommer wird es wieder volle Züge geben, denn bereits

im Februar waren alle Ferienunterkünfte bis zum Herbst 1992 ausgebucht.

Seit 1975 steht die Bahn unter Denkmalschutz; der Fortbestand dürfte also gesichert sein. Der Güterverkehr wurde bereits im Dezember 1967 eingestellt. Die noch vorhandenen Güterwagen werden nur noch als Dienstfahrzeuge genutzt.

Die Lokomotiven auf Rügen

Bei der Betriebseröffnung verfügten die Rügenschienen Kleinbahnen über acht kleine zweiachsige Tenderlokomotiven, die Vulcan im Auftrag von Lenz & Co. geliefert hatte. In den Jahren 1902

Bild 7: Die ebenfalls aus Sachsen stammende 1E1-Neubaulokomotive 99 1784 (1952) bildet heute das "Rückgrat" des Verkehrs auf der Rügener Strecke. Im September 1991 ist sie mit ihrem Zug bei der Ausfahrt von Baabe am Postamt vorbei nach Göhren unterwegs. **Foto: H. Obermayer**





Bild 9: Bilder einer vergangenen Zeit! 99 4602 zieht am 26. Juni 1960 ihren Zug im Bahnhof Fährhof vom Fährschiff, um dem Bahnhof Altenkirchen entgegenzustreben.

Bild 8 (ganz oben): Feierabend fürs Zugpersonal im Bahnhof Garz am 1. Juni 1967. Der Fotograf hat in gekonnter Art und Weise den Reiz und das Flair einer vergangenen Epoche eingefangen!

Bild 10: Einst im Bahnhof Putbus: links ausfahrender Personenzug mit der 99 4802 nach Göhren, rechts GmP mit 99 4631 nach Altefähr. **Fotos 8 bis 10: Sammlung Scholz**



und 1910 kamen dann die ersten Dreikuppler von Hanomag und auch fünf Mallet-Maschinen von Vulcan zum Einsatz. 1911 folgte ein weiteres Exemplar von Hanomag. Ein Einzelstück blieb eine Hagans-Lokomotive, die erst Ende 1965 mit der Betriebsnummer 99 4621 ausgemustert wurde. Nach der Betriebsübernahme durch die Deutsche Reichsbahn fuhren auf den Schmalspurstrecken der Insel auch zahlreiche Maschinen der sächsischen Bauart IV K, die Lok 99 4511 und die drei Fahrzeuge 99 4651 bis 4653. All diese Maschinen sind im Ta-



Bild 11 (unten): Abfahrtszeiten der Föhre an der Altenkirchner Strecke von 1969.
Foto: Sammlung Scholz



FAHRPLAN	
AB FAHRHOF	AB WITTOWER FAHRE
5 05	5
5 50	6 00
6 50	7 00
+ 7 50	+ 8 00
8 50	9 00
9 50	10 00
10 50	11 00
11 40	11 50
VON 12 00 BIS 13 00	KEIN FAHRVERKEHR
13 05	13 15
13 50	14 00
14 50	15 00
+ 15 50	+ 16 00
16 50	17 00
17 50	18 00
18 50	19 05
+ NUR WENN KEIN SCHIENENVERKEHR	
BESTIMMTE ZWISCHENFAHRTEN SIND SSSNITZ	



Bild 14: In Sissow steht am 25. Juni 1962 die aus Sachsen stammende 99 556 (IV K).

Bild 13 (ganz oben): Daß auch noch heute Dampfmontik pur zu erleben ist, zeigt diese Aufnahme der 99 4802 am Abend des 11. Mai 1980 bei Serams. Foto: J. Nelkenbrecher

Bild 15: Nicht selten sind es die weniger spektakulären Dinge, die, gekonnt in Szene gesetzt, den Wert einer Begebenheit ausmachen, wie dieses Foto vom Bahnhof Bergen aus dem Jahre 1962 beweist. Fotos 14 und 15: Sammlung Scholz

Bild 12: Streckennetz der ehemaligen Rügen-schen Kleinbahnen (gestrichelt). Zeichnung: IN

schenbuch "Deutsche Schmalspur-Dampflokomotiven" – erschienen im Franckh-Verlag, Stuttgart – beschrieben.

Nachfolgend sollen die Triebfahrzeuge vorgestellt werden, die jetzt noch für den Verkehr auf der Reststrecke von Putbus nach Göhren zur Verfügung stehen oder als Reserve dienen.

Zwei alte Rügen-Maschinen sind die Lokomotiven 99 4632 (099 770) und 99 4633 (099 771). Auf Veranlassung von F. Lenz konstruierte die Firma Vulcan in Stettin im Jahre 1913 einen neuen Lokomotivtyp mit vier gekup-





Bild 16: 99 4631 und Köf 6001 in der Einsatzstelle Putbus (Mai 1980). Foto: J. Nelkenbrecher



Bild 17: Im September 1991 ist bereits die 99 1784 Zuglok des "Rasenden Rolands" im Bahnhof Putbus.

Bild 18: Auswaschen und Wartung der 99 4802 in Putbus am 17. September 1991.

Fotos 17 und 18: H. Obermayer



pelten Radsätzen für Schmalspurbahnen. Drei dieser Fahrzeuge wurden an verschiedene Bahnen geliefert. Eines davon, die Maschine mit der Fabriknummer 2896, wurde von den Rügensch Kleinbahnen erworben. (Ab 1949 trug die Lok die Betriebsnummer 99 4631.) Bereits 1914 kam mit der Fabriknummer 2951 ein weiteres Exemplar derselben Bauart, die spätere 99 4632, hinzu. Eine dritte Maschine mit der Fabriknummer 3851 lieferte Vulcan im Jahre 1925 an die Rügensch Kleinbahnen, nun aber bereits mit einer Leistung von 235 PSI und in Heißdampf Ausführung.

Auf Grund der guten Erfahrungen mit dieser Lok, später als 99 4633 bezeichnet, wurden auch die beiden anderen Maschinen dieser Bauart auf Heißdampfbetrieb umgebaut und kleine bauliche Veränderungen an Dächern und Sandbehältern vorgenommen. Unverändert blieb der charakteristische flache Wasserkasten über den Radsätzen, der sich bis in den Rahmen hinein erstreckt. Während die 99 4631 im Jahre 1984 als Denkmalslok nach Lehrte verkauft wurde, verblieben die beiden anderen Maschinen in ihrer alten Heimat; die 99 4633 ist allerdings schon z-gestellt.

Zwei weitere Fahrzeuge kamen erst 1965 von Burg bei Magdeburg nach Putbus: die Lokomotiven 99 4801 (099 780) und 99 4802 (099 781). Die Firma Henschel & Sohn hatte diese Maschinen im Jahre 1938 mit den Fabriknummern 24 367 und 24 368 an die Kleinbahnen des Kreises Jerichow I geliefert. Mit einer Leistung von je 320 PSI waren es die modernsten Schmalspurlokomotiven, die bis zu diesem Zeitpunkt von einer privaten Bahngesellschaft in Dienst gestellt worden waren. Eine gewisse Ähnlichkeit mit den schon 1932 von Orenstein & Koppel entwickelten Einheitslokomotiven der Baureihe 99³² für die Strecke Bad Doberan – Kühlungsborn ist nicht zu übersehen. Kurz vor der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn war die spätere 99 4802 umgebaut worden. Hierbei wurde die Laufachse entfernt, der Rahmen gekürzt und der Aufbau mit Kessel und Führerhaus nach hinten versetzt. Im Sommer 1964 wurde die Lok dann wieder ihrer Schwestermaschine 99 4801 angeglichen.

Schließlich fanden auch noch zwei Maschinen aus Sachsen hier eine neue Heimat. Dies sind die Lokomotiven 99 1782 (099 746) und 99 1784 (099 748) aus einer Serie, die von 1952 bis 1956 mit den Betriebsnummern 99 771 bis 99 794 vom Lokomotivbau "Karl Marx", Babelsberg, mit einer Leistung von 565 PSI in Anlehnung an die Einheitslokomotiven der Baureihe 99⁷³ gefertigt wurden.

In Putbus ist außerdem noch eine Schmalspurdiesellokomotive 100 109 (310 901) vorhanden. Die Lok war im Jahre 1944 von Gmeinder in Mosbach für den Einsatz bei den Heeresfeldbahnen gebaut worden. Von der Jüterbog – Luckenwalder Kreiskleinbahn kam die Maschine im Jahre 1965 als Köf 6001 auf die Insel Rügen. Nach einer Hauptuntersuchung, die im März 1991 abgeschlossen wurde, steht die Lokomotive nun wieder für den Bahndienst zur Verfügung. **HO**

Anmerkung: Die in Klammern stehenden Nummern sind die seit 1. Januar 1992 gültigen neuen Betriebsnummern für Fahrzeuge der Deutschen Reichsbahn in den neuen Bundesländern.