

Von der Landwirtschaft zur Kleinbahn

Die Entwicklung der Kleinbahnen

In den ländlichen Gebieten wurden nicht nur die Schmalspurbahnen, sondern auch die normalspurigen Kleinbahnen überwiegend für den Gütertransport errichtet. Die Abfuhr von Bodenschätzen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen zu den Verladepunkten oder der verarbeitenden Industrie stand zunächst im Vordergrund. Der Transport von Personen zu ihren Arbeitsplätzen, zum Handel in den Ballungsräumen und später auch für touristische Zwecke war eine Begleiterscheinung.



Tonabfuhr auf der Putzaer Privatanschlußbahn, um 1910.

Foto: Sammlung Nickel/Wolf-Dietger Machel

Das Beispiel der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) ist charakteristisch für viele Klein- und Nebenbahnen in Deutschland und Europa.

Deshalb ist die MPSB auch für uns von großer Bedeutung, da sich mit der Dampflokomotive "JACOBI" C1'n2t Jung 989/1906 die ehemalige Lok Nr. 1 der MPSB in unserer Sammlung befindet. Sie wurde bis 1969 bei der Deutschen Reichsbahn als Lok 99 3351 eingesetzt und war anschließend 25 Jahre in den USA abgestellt. 1998 kehrte sie nach Deutschland in das Frankfurter Feldbahnmuseum zurück.

Im Jahr 2009 wurde auch der MPSB-Personenwagen Nr. 13 von Wales zurück nach Deutschland in das Frankfurter Feldbahnmuseum geholt.



**MPSB-Wagen auf dem Schwerischen Gut in Putzar, um 1910.
Foto: Sammlung Nickel/Wolf-Dietger Machel**

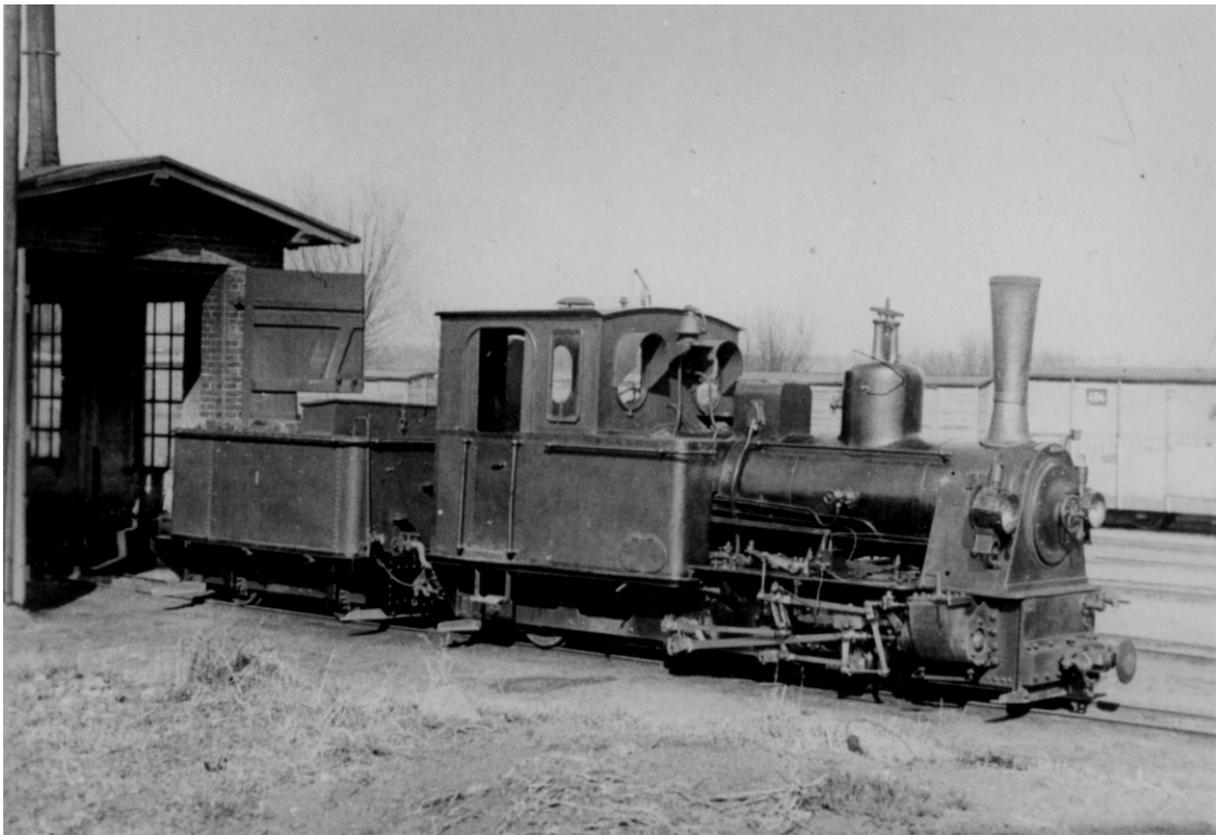


**Milchanschluß in Jatzke, 3. Juli 1934.
Foto: Sammlung Herbener/Wolf-Dietger Machel**

Die Geschichte der MPSB reicht bis ins Jahr 1886 zurück. Damals begann Hans Graf von Schwerin-Löwitz mit dem Ausbau der Landwirtschaft um Friedland. Die ersten Gleisbauarbeiten erforderten keine besonderen Genehmigungen, da die Bahnanlagen zunächst einem nichtöffentlichen Verkehr dienten. Zuständig für die Betriebsüberwachung war die örtliche Polizei.

Der Feldbahnbetrieb der Landwirtschaft wurde 1888 aufgenommen. Zunächst diente die Feldbahn dem Materialtransport zur Kultivierung der Feuchtgebiete und Moore. Anfangs dominierte der Pferdebetrieb. Drei leichte Dampflokomotiven standen für längere Züge zur Verfügung. Im Jahr 1891 rollten die ersten Rübezüge zur Zuckerfabrik nach Friedland. Die Schmalspurbahn wurde als "Friedland-Schwichtenberg-Ferdinandshofer Bahn" bezeichnet. Die geernteten Feldfrüchte wurden mit Hilfe der Feldbahn zu den Gutshöfen, landwirtschaftlichen Fabriken (z. B. Zuckerfabriken und Spirituosenfabriken), zur Schiffsverladung an die Peenehäfen in Jarmen (ab 1893) und Anklam (ab 1895) oder zu den Anschlüssen und Umladebahnhöfen der normalspurigen Eisenbahnen in Anklam (ab 1895), Friedland, Ferdinandshof oder Groß Daberkow (ab 1926) transportiert.

Der Betrieb konzentrierte sich in dieser Zeit hauptsächlich auf die Rübenkampagne und musste aus Kostengründen danach häufig wieder vorübergehend eingestellt werden. Der wirtschaftliche Nutzen der Schmalspurbahn wurde von ansässigen Gutsbesitzern erkannt und weitere Strecken für eine landwirtschaftliche Verwendung wurden projektiert und zur Genehmigung beantragt.



**Lok 1, C1 n2t Jung 989/1906, um 1935 vor dem Lokomotivschuppen in Jarmen.
Foto: K. J. Harder. Sammlung: Wolf-Dietger Machel**

Anfangs wurden die Güterwagen auch zur Beförderung von Arbeitern genutzt. Vereinzelt wurden auch zu besonderen Anlässen Personen zu "Vergnügungsfahrten" in Güterwagen befördert. Denn der öffentliche Personen- und Güterverkehr war um diese Zeit für 600-mm-Bahnen noch nicht gesetzlich geregelt.



**Lok 99 3353, C1'n2t Jung 1261/1908,
in Nerdin mit Zug in Richtung Wegezin-Dennin – Friedland.**



**Lok 99 3353, C1'n2t Jung 1261/1908, in Anklam.
Fotos: Mitte 1960er Jahre, Sammlung Dieter Wünschmann**

Im Jahr 1892 wurde die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn zu Friedland in Mecklenburg zur Finanzierung des Streckenbaues als Aktiengesellschaft gegründet. Im gleichen Jahr trat das preußische Gesetz über Klein- und Privatbahnanschlußbahnen in Kraft, in dessen später erscheinenden Ausführungsbestimmungen auch geregelte Baugrundsätze für 600-mm-Bahnen berücksichtigt wurden.

Der planmäßige Güterverkehr konnte aufgenommen werden und die erste deutsche 600-mm-Kleinbahn mit öffentlichen Verkehrsaufgaben war geschaffen.

Die Einführung des geforderten öffentlichen Personenverkehrs gestaltete sich sehr viel schwieriger. Der Staat Preußen verweigerte die Genehmigung für den Personenverkehr. Der vorhandene Gleisbau und die zur Verfügung stehenden Personenwagen entsprachen nicht den Forderungen an einen gesicherten Bahnbetrieb. Hinzu kam, dass 1893 durch orkanartige Stürme Güterwagen umgeweht wurden. Winddruckmessstationen wurden errichtet, mit der Maßgabe, bei einer Windstärke 8 den Personenverkehr einzustellen. Auf mecklenburgischer Seite war der öffentliche Personenverkehr von Anfang an möglich.

Auf der preußischen Seite war die Mitfahrt zunächst nur auf eigene Gefahr geduldet. Ab 1. August 1894 durfte auch in Preußen öffentlicher Personenverkehr betrieben werden.

1895 wurde das sogenannte Grundnetz der MPSB fertig gestellt. Danach folgten Stichbahnen, die überwiegend dem Güterverkehr dienen.

Der Gleisneubau und der Umbau sowie die Neubeschaffung und der Umbau vorhandener Wagen erfolgten schrittweise. Weitere Streckenabschnitte wurden errichtet. Neben der Finanzierung durch Aktienkapital erfolgte die Finanzierung teilweise auch durch Gutsbesitzer, die ihre Streckenabschnitte zunächst an die MPSB verpachteten und später schließlich an die MPSB verkauften. Bis 1928 wurden über 213 km Gleislänge errichtet.

Die MPSB entwickelte sich zur größten 600-mm-Kleinbahn des öffentlichen Verkehrs in Deutschland und erwirtschaftete im Vergleich zu anderen Kleinbahnen nennenswerte Gewinne.



Der Bahnhof Friedland 1966. Foto: Klaus Kieper

Während der Erste Weltkrieg kaum Einschränkungen erforderte, brachte die darauf folgende Inflation auch für die MPSB einige Einschnitte. Einige Kleinbahnen mussten damals in Deutschland eingestellt werden. Da das Streckennetz der MPSB als unersetzliches Transportmittel für die Landwirtschaft galt, wurde um den Erhalt der Kleinbahn von 1921 bis 1924 erfolgreich gekämpft.



Güterzug bei Luskow, Mai 1967. Foto: Klaus Kieper



Werkbahn des VEB Zuckerfabrik Jarmen am Werkhafen, 1966. Foto: Klaus Kieper

Die langen Rangierarbeiten zur Bereitstellung der mitgeführten Güterwagen oder das Mitnehmen unterwegs bereitstehender Güterwagen verlängerte die Fahrzeit der häufig eingesetzten Güterzüge mit Personenbeförderung erheblich. Deshalb folgte ab 1927 auch die MPSB der Entwicklung des konkurrierenden Kraftverkehrs auf der Straße und beschaffte für den bahneigenen Kraftverkehr als sinnvolle Ergänzung die ersten Omnibusse für den Linienverkehr und später außerdem Lastkraftwagen.

Die Weltwirtschaftskrise sorgte von 1929 bis 1932 wieder für zurückgehende Transportleistungen. In den folgenden Jahren stieg das Transportaufkommen aber wieder erheblich. Die Zahl der Beschäftigten stieg im Jahr 1935 auf 344 Personen.

Der Bau der Flughäfen Anklam und Tutow sorgte in den 30er Jahren für einen erheblichen Aufschwung. Kieszüge mit 200 bis 250 Tonnen Last wurden auf der Spurweite von 600 mm befördert. Erneuerungen des Fahrzeugparks und Investitionen an den Bahnanlagen konnten finanziert werden. Der Beginn des Zweiten Weltkrieges brachte erneut kaum Transporteinschränkungen, da der Kraftverkehr auf der Straße verringert wurde. Die Schäden an der MPSB bedingt durch die Kriegshandlungen waren gering.

Am 12. Juni 1945 beschlagnahmte die sowjetische Besatzungsmacht die MPSB. Anlagen und Fahrzeuge wurden als Reparationsleistung demontiert und in die Sowjetunion transportiert. Lediglich die Strecke Anklam - Dennin - Friedland blieb erhalten. Nur ein kleiner Teil der ehemaligen MPSB wurde anschließend wieder aufgebaut. Zum 1. April 1949 wurde die MPSB von der Deutschen Reichsbahn unter dem Begriff „Schmalspurnetz Friedland“ übernommen und die Lokomotiven und Wagen wurden in das Nummernschema der Reichsbahn aufgenommen.

Nach vorausgegangenen umfangreichen Straßenbauarbeiten wurde der öffentliche Personen- und Güterverkehr nach und nach eingestellt. Der Rübenverkehr zu den Zuckerfabriken in Anklam und Friedland wurde ab 1966 auf die Straße verlagert. Ende Mai 1969 wurde auch der Personenverkehr und im September 1969 der restliche Güterverkehr eingestellt. Der Gleisabbau endete 1970 in Anklam.



**Lok 99 3461, Dh2 Vulcan 3852/1925, zwischen Rebelow und Ramelow, im Jahr 1966.
Foto: Klaus Kieper**



Personenzug im Bahnhof Nerdin am letzten regulären Betriebstag für den Reisezugverkehr, am 31. Mai 1969.



**Lok 99 3361, D2t Orenstein & Koppel 13200/1939, mit eingetroffenem Zug aus Friedland in Anklam. Am letzten regulärer Betriebstag für den Reisezugverkehr.
Fotos: Klaus Kieper, 31. Mai 1969**

Wir danken Herrn Wolf-Dietger Machel, Herrn Klaus Kieper und Herrn Heinz P. Mühlhäuser für die freundliche Zustimmung zur Veröffentlichung der historischen Fotos.

Quellennachweis:

Der Land- und Forstwirtschafts-Katalog von Orenstein & Koppel um 1912
Nachdruck Verlag Pospischil in Wien, 1982.

Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn von Wolf-Dietger Machel
Verlag Transpress Stuttgart, 2. Auflage von 1997.

Impressum:

Herausgeber: Frankfurter Feldbahnmuseum e. V.
Am Römerhof 15 f
D-60486 Frankfurt am Main
<http://www.feldbahn-ffm.de>
e-mail: ffmev@feldbahn-ffm.de

Redaktion: Udo Przygoda
Felix Grassel
Korrektur: Rüdiger Fach
Stefan Kaiser
Matthias Koch

Stand: Januar 2011

Alle veröffentlichten Artikel sind urheberrechtlich geschützt.
Ein Nachdruck ist nur mit dem Einverständnis des Herausgebers gestattet.