

Lothar Schultz

Mecklenburgische Bäderbahn Rövershagen–Graal-Müritz



Lothar Schultz

Mecklenburgische Bäderbahn Rövershagen–Graal-Müritz

Titelfoto: Ein moderner Triebwagen vom Typ „Desiro“ steht am neuen Bahnsteig des End-Haltepunktes Graal-Müritz. Aufnahme am 20. Juni 2006. FOTO LOTHAR SCHULTZ

Rückentitel:

Oben: Ehrenjungfrauen übernehmen die Einfahrt des Eröffnungszuges in den festlich geschmückten Bahnhof Graal-Müritz am 1. Juli 1925. FOTO REPRO ESCHENBURG.

Unten: 202 420 hat in Graal-Müritz für die Rückfahrt umgesetzt, 18. Juni 1995. FOTO: PETER WILHELM

Impressum

ISBN 978-3-933254-79-5

Der Inhalt dieses Buches ist von den Autoren sorgfältig recherchiert worden. Dennoch wird eine Garantie für eventuelle Irrtümer nicht übernommen. Eine Haftung der Autoren und des Verlages für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist somit auszuschließen.

Alle Rechte, auch des auszugsweisen Nachdruckes oder sonstiger elektronischer oder fotomechanischer Wiedergabe, vorbehalten.

© 2007 by VBN Verlag Neddermeyer GmbH, Falkenhagener Straße 56, 13585 Berlin

Layout: Bernd Neddermeyer

Druck: Meiling Druck, Haldensleben

Inhalt

Die Mecklenburgische Bäderbahn Rövershagen–Graal-Müritz seit 1925

Geleitwort der Tourismus GmbH	5
Vorwort	7
Initiativen zum Bau einer Eisenbahnverbindung	
Wachsender Verkehrsbedarf zu den Badeorten	9
Streckenvarianten bis 1920	11
Variantendiskussion bis zum Ausführungsprojekt	13
Bau der Bäderbahn	14
Eröffnung der Bahn	17
Der Verkehr und Betrieb bis zum Ende des 2. Weltkrieges	
Das Reiseangebot der 20er Jahre	21
Die Verkehrsentwicklung in den 30er Jahren und bis Kriegsende	23
Der Neubeginn des Fremdenverkehrs ab 1945	
Das Kriegsende	24
Der Verkehr in der Nachkriegszeit	25
Die Enteignung der M.B.	25
Aufschwung im Ferienverkehr	26
Stilllegung der Strecke abgewendet	28
Die Infrastruktur der Eisenbahn	31
Betriebsmittel der Eisenbahngesellschaft	
Die Lokomotiven	32
Der Wagenpark	34
Wartung und Unterhaltung der Fahrzeuge	39
Verkehr auf der Bäderbahn durch die Deutsche Reichsbahn bis 1993	45
Die Deutsche Bahn AG übernimmt die Eisenbahn-Strecke 1994	
Verkehr bis zu seiner Einstellung 1999	48
Sanierung der Strecke	52
Wiedereröffnung der Eisenbahnstrecke	55
Das Verkehrsangebot im Taktverkehr	56
Was wird von der Zukunft erwartet	57
Quellen und Literatur	59
Anhang / Statistik	60



Momentaufnahmen vom Strandleben im Ostseeheilbad Graal-Müritz: Vorplatz der Seebrücke (oben) und Strand mit Düne.
FOTOS: TOURISMUS- UND KUR GmbH



Geleitwort von Dr. Bernd Kuntze, Tourismus- und Kur GmbH

Sehr geehrte Leserinnen und Leser

Die Geschichte der Bäderbahn zwischen Rövershagen und Graal-Müritz ist auch die Geschichte der Entwicklung des Tourismus in Graal-Müritz. Denn immer, auch unter den heutigen Bedingungen der zunehmenden Mobilität und des ansteigenden Autoverkehrs, hat die Bahn für unseren Ort ihre besondere Bedeutung.

1925 rollten die ersten Züge nach Graal-Müritz. Sie brachten die Erholungssuchenden in den Ort an der Ostsee. Insbesondere für die Berliner eröffneten sich neue Perspektiven, in relativ kurzer Zeit mit dem Zug an die Ostsee zu gelangen. Damit verbunden war ein sprunghafter Anstieg der Gästezahlen.

Lange Jahre war die Bahn das Hauptverkehrsmittel. Sie verlor aber mit zunehmendem Autoverkehr an Bedeutung. Das führte dazu, dass sich die Frage stellte, ist unter den modernen Bedingungen überhaupt der Zugverkehr nach Graal-Müritz noch wirtschaftlich vertretbar, zumal der Schienenstrang in die Jahre gekommen war und dringend einer Erneuerung bedurfte. Welche Bedeutung die Bäderbahn für den Tourismus hat, ist deutlich geworden in der Zeit, als die Strecke für 4 Jahre stillgelegt war. Plötzlich waren die Anfragen, insbesondere der älteren Menschen und ganz besonders der Patienten unseres REHA-Zentrums da, weil ihnen die Anreise erschwert oder zum Teil sogar unmöglich wurde. In Graal-Müritz haben Gäste über 60 Jahre einen Anteil von fast 50%. Zwangsläufig waren die Kliniken und Hotels gezwungen, Transferleistungen anzubieten und die Gäste zumeist von Rostock abzuholen. Das war natürlich ein erheblicher Aufwand, der keine Dauerlösung werden durfte.

Mit der Wiedereröffnung der Bahn hat sich die Verkehrsanbindung außerordentlich verbessert. Einige der Züge verkehren mehrmals am Tag auch bis Bad Doberan, dadurch haben Besucher die Möglichkeit, dieser Stadt einen Besuch abzustatten und dann eventuell auf dem Fahrradweg an der Küste entlang zurück zu radeln.

Wie Sie hieran sehr leicht erkennen können, hat die Bäderbahn für unseren Ort touristische und damit wirtschaftliche Bedeutung.

Die vorliegende Broschüre wird Ihnen einen Einblick in die Geschichte der Bäderbahn zwischen Rövershagen und Graal-Müritz geben. Ich bin sicher, dass Sie viel Neues, Interessantes und Wissenswertes darin finden werden. Ich wünsche den Leserinnen und Lesern dabei viel Vergnügen.

Tourismus- und Kur GmbH
Dr. Bernd Kuntze
Geschäftsführer



(Oben) Die beiden Aufnahmen in Graal-Müritz entstanden im Juni 1964. Vor dem Lokschuppen steht die ehemalige Lokomotive M.B. 142, jetzt DR 91 6177. Rechts wird ihre Schwestermaschine 91 6176, vormals Nr. M.B. 141 am Wasserkran befüllt. Auf dem Bild unten ist die Lokomotive 91 6176 nach Abschluß der Restaurierung noch einmal in Großaufnahme zu sehen.

FOTOS (2): GÜNTER FIEBIG, SAMMLUNG BERND NEDDERMEYER



Vorwort

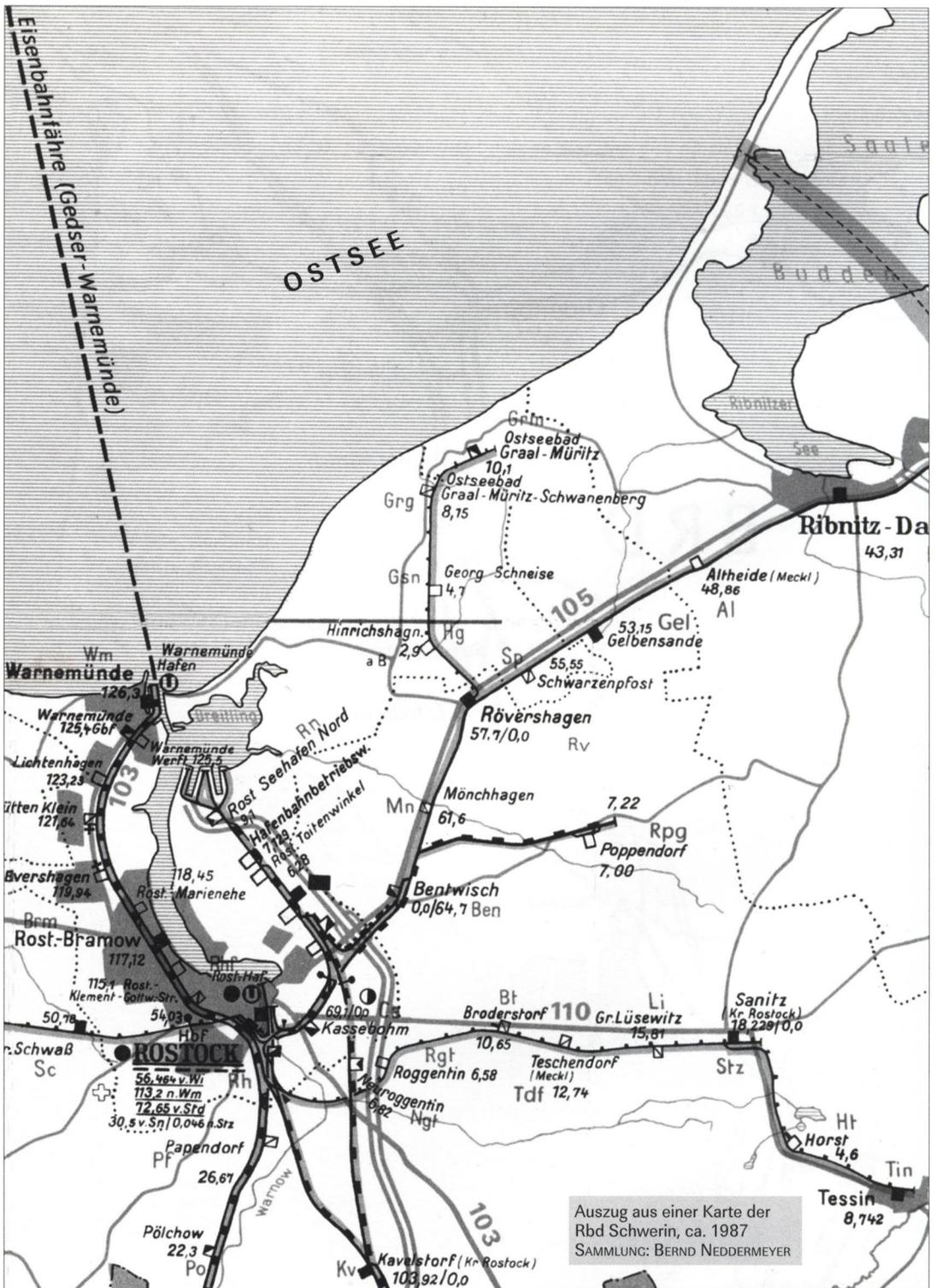
Was wäre das Seebad Graal-Müritz ohne Verkehrsverbindung? Zweifellos hätte sich der Ort Graal-Müritz nicht so entwickeln können, wie er sich heute darstellt. Er hat gleichermaßen beste Voraussetzungen für einen Bade- und Genesungsaufenthalt. Wald- und Seeluft tragen wie bei kaum einem anderer Ort an der Küste dazu bei. Gegenwärtig wird mit 90 000 Gästen jährlich gerechnet, von denen viele mit der Eisenbahn an- und abreisen. Für die Besucher und regionalgeschichtlich Interessierte soll mit dieser Broschüre die Geschichte dieser rund 10 km langen Eisenbahnstrecke aufgezeichnet werden.

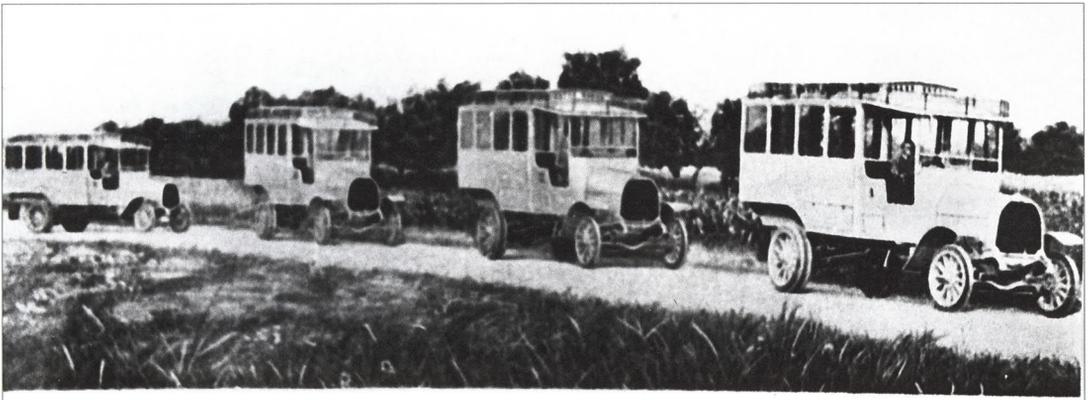
So wie die Eisenbahn den allgemeinen gesellschaftlichen und technischen Fortschritt in Europa beflügelte, ist der Nutzen einer Bahnstrecke von Rövershagen nach Graal-Müritz für die wechselvolle Geschichte und die Entwicklung der unscheinbaren Dörfer Graal und Müritz an der mecklenburgischen Ostseeküste nachvollziehbar.

Heute, im 21. Jahrhundert, hat die Eisenbahn nicht mehr die Bedeutung für den Personenverkehr und die Wirtschaft wie noch vor Jahrzehnten, aber sie ist nach wie vor unverzichtbar. Ihre gegenwärtige und künftige Bedeutung ist natürlich davon abhängig, wie sie in das Tourismus- und Verkehrskonzept dieser Region eingebunden wird.

Das Wissen um die Eisenbahn, die sich hier in dem Projekt der Deutschen Bahn als „Ostsee-Recknitz-Bahn“ darstellt, soll auch zu deren stärkerer Nutzung mit einladen. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Broschüre.

Lothar Schultz





	Müritz ab	Graal ab	Rövershagen ab		Müritz ab	Graal ab	Rövershagen ab	
Morgens	7 05	7 15	Vorm.	9 15	Nachm.	2 40	2 52	
Vorm.	10 00	10 10	Nachm.	1 15	Abends	7 05	7 15	
					(v. 1. Juni ab)		(v. 1. Juni ab)	
							Nachm.	
							Abends	
								6 20
								9 55

Die von der Gemeinde erworbenen OPEL-Omnibusse auf einer Präsentationsfahrt nach Rövershagen im Jahr 1914. Mit dem abgedruckten Fahrplan haben die Gemeinden Graal und Müritz Fremdenverkehrswerbung betrieben. SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

Initiativen zum Bau einer Eisenbahnverbindung

Wachsender Verkehrsbedarf zu den Badeorten

Nach den napoleonischen Befreiungskriegen setzte in Graal und Müritz die eigentliche Entwicklung der Bauern- und Fischerdörfer zu einem Ostseebad ein. Die ersten Badegäste waren Adlige und Bürgerliche, die aus ihrer alltäglichen Umgebung in die Natur entfliehen wollten. Die heilende Wirkung von Seewasser und Waldluft sprach sich herum und immer mehr Gäste quartierten sich für Erholungsaufenthalte ein. 1860 hatten Graal und Müritz jeweils einen Erbpachthof und 18 bzw. 19 Büdnereien. Dass jeweils ein Krug hinzukam, war für die Zeit selbstverständlich. Im zu Ende gehenden 19. Jahrhundert warb sogar die Kirche in Ribnitz für das Seebad Müritz. Es war seit dem Mittelalter ein Klosterhof, zum Kloster St. Klaren in Ribnitz gehörend. 1878 zählte man 208 Badegäste, deren Zahl sich in zwei Jahren verdoppelte. Eine erste Badeordnung wurde 1882 erlassen. Der eigentliche Aufschwung im Badewesen setzte nach 1890 ein, als auch Bauern, Kaufleute und Beamte der Region für sich neue Ertragsquellen mit dem Bau von Pensionen und Hotels erschlossen. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges setzte eine rege Bautätigkeit in beiden Orten ein, in deren Folge sie näher aneinander wuchsen.

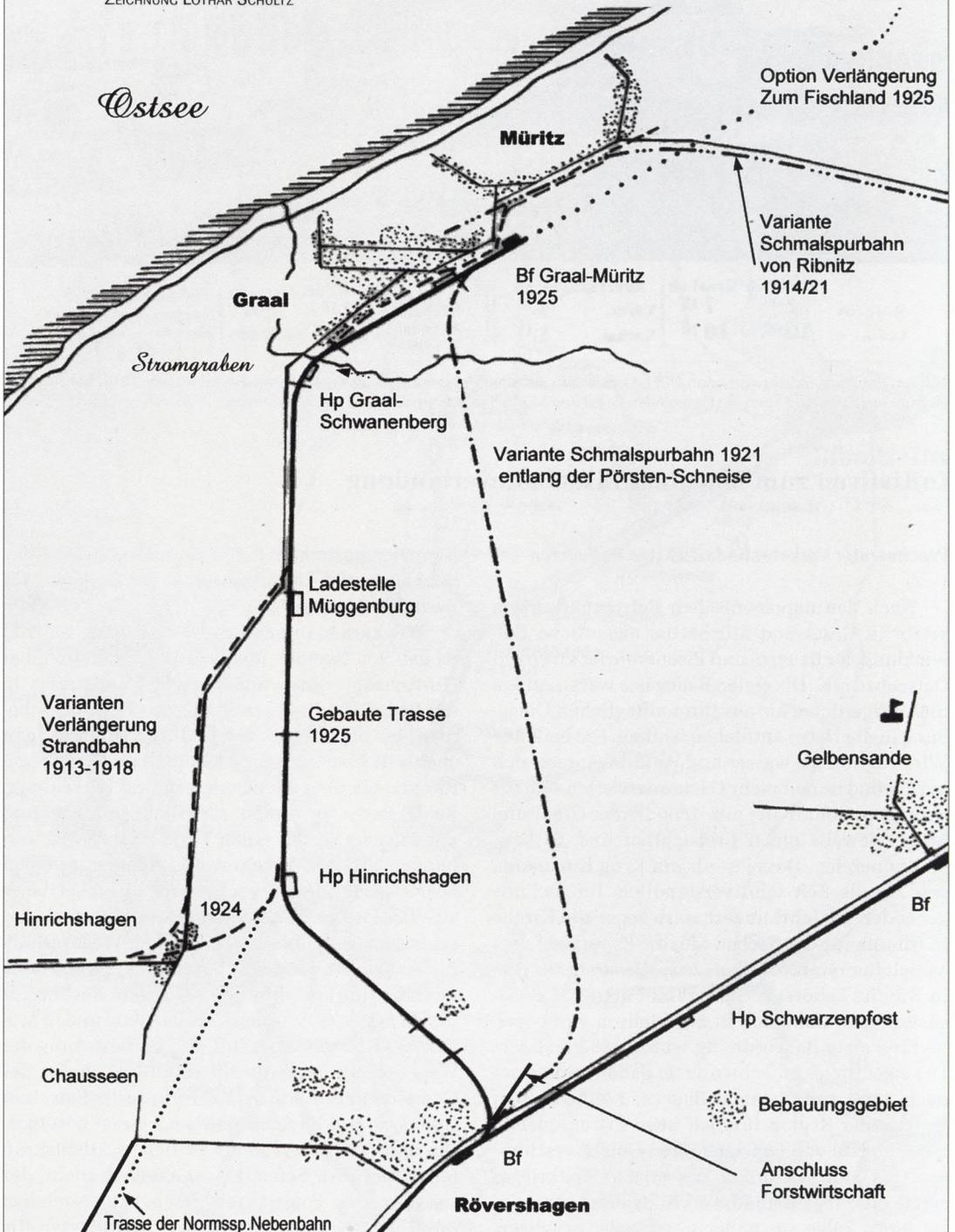
Gemeinsam suchten die Honoratioren nach Möglichkeiten, um die Attraktivität der Seebäder für Besucher zu steigern.

Wie kam man nach Graal bzw. nach Müritz? Es gab von Rostock aus vom Dorf Dierkow über Hinrichsdorf eine unbefestigte Landstraße in die Rostocker Heide (seit 1323 zu Rostock gehörend) bis nach Graal. Nach Müritz gelangte man ebenfalls über eine unbefestigte Landstraße von Ribnitz aus über Klockenhagen und Hirschburg. Beide Badeorte waren räumlich getrennt und miteinander durch einen Land- (Sand-)weg verbunden. Diese Verkehrsverbindungen reichten aber nicht für die Entwicklung des Badebetriebes aus. Die Posten (Postfuhrleute) und Fuhrleute beschwerten sich über die schlechten Wegeverhältnisse, aber die geringe Wirtschaftskraft der Region ließ keine kostenintensive Verkehrslösung zu.

Im Jahr 1900 wurden in Graal 3000 und in Müritz 700 Badegäste gezählt. Die Verbesserung der Wegeverhältnisse war ein ständiges Thema der Gemeinderäte. Endlich, 1903 wurde der Bau einer Chaussee von Rövershagen nach Graal beschlossen und 1904 bis 1906 mit örtlichen Arbeitskräften ausgeführt. Befestigt war sie noch nicht, das sollte in den Folgejahren geschehen. Nachdem die Chaussee fertiggestellt war, beschlossen die

Streckenprojekte nach Graal und Müritz bis 1925

ZEICHNUNG LOTHAR SCHULTZ



Endstation der Strandbahn von Warnemünde Hohe Düne in Markgrafeneide vor der Moorgrabenbrücke. Repro einer Ansichtskarte von 1912.

SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ



Gemeinden Graal und Müritz, die Verkehrssituation durch Anschaffung von motorgetriebenen Omnibussen zu verbessern. 1910 übernahm die Mecklenburgische Kraftwagen-Gesellschaft den Verkehr mit acht Opel-Omnibussen.

Erste Erwägungen für eine Schienenverbindung mit Rostock kamen ab 1913 an die Öffentlichkeit. Da das stetig wachsende Reisendenaufkommen wieder zu Engpässen führte, beschaffte 1914 die Gemeinde Graal weitere vier Omnibusse. Sie verkehrten ebenfalls auf der noch staubigen Landstraße. Durch den Ausbruch des Krieges im August 1914 verzögerte sich geplante Pflasterung der Landstraße; sie wurde erst 1922 abgeschlossen. Der als „Katzenkopfpflaster“ bekannte Straßenbelag brachte allerdings keine Steigerung des Fahrkomforts.

Die Gemeindevertreter wurden wieder aktiv, um Interessenten für den Bau einer Eisenbahn zu gewinnen, mit der eine grundlegende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zum wieder aufstrebenden Badeort erreicht werden sollte.

Streckenvarianten bis 1920

1913 wurde von den Gemeinden Graal und Müritz einerseits und von Rostocker Ratsherren und Kaufleuten andererseits eine Eisenbahnverbindung von Rostock nach Graal und Müritz in

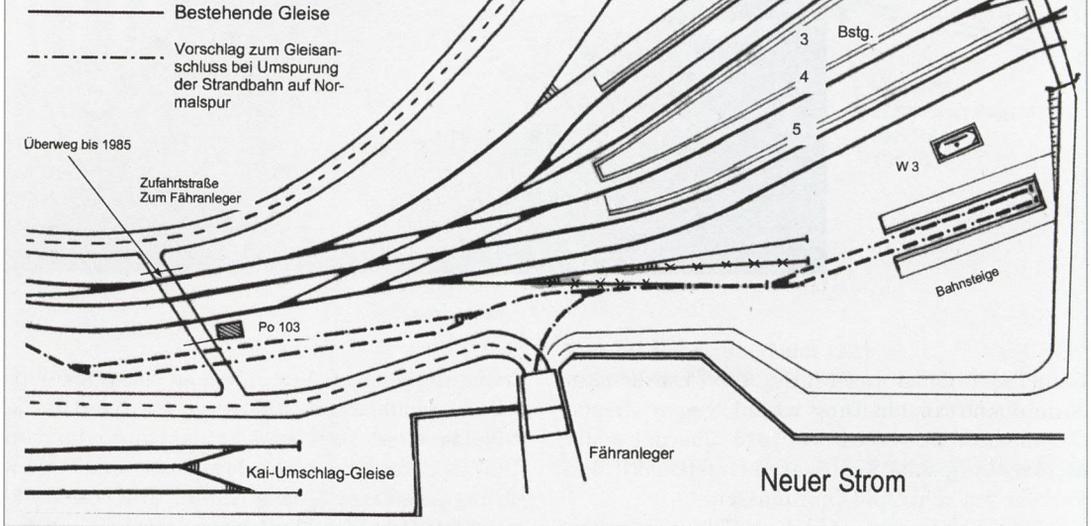
Erwägung gezogen. Verschiedene Varianten wurden, auch öffentlich, diskutiert. So standen die Projekte einer 1000 mm Schmalspurbahn von Ribnitz, in der Chaussee gelegen, und eine Verlängerung der Warnemünder Strandbahn von Markgrafeneide bis Graal zu einer Entscheidung an. Die Stadt Ribnitz hatte sich bereits eine Konzession für den Bau und Betrieb der Schmalspurbahn erteilen lassen, hatte aber keine finanzielle Unterstützung durch das Land erhalten. So blieb das Projekt auf der Strecke, weil die finanziellen Mittel von Ribnitz und örtlichen Interessenten nicht aufgebracht werden konnten. Rostocker Geldgeber waren für dieses Projekt nicht zu finden.

Eine ernstzunehmende Variante war die Verlängerung der in den Sommermonaten betriebenen Strandbahn von Warnemünde Hohe Düne bis Markgrafeneide. Sie wurde mit elektrischen Triebwagen auf Meterspur betrieben. Vorreiter des Projektes sahen als einfachste Lösung deren Verlängerung bis Graal an. Das Problem dieser Verkehrslösung bestand darin, die Fahrgäste mit einem Maß Bequemlichkeit vom Bahnhof Warnemünde über den neuen Strom zum Ausgangspunkt der Strandbahn zu befördern. Immerhin kam eine Reisezeit zustande, die allein von Rostock nach Warnemünde rund 30 Minuten betrug. Zusammen mit dem Übersetzvorgang mittels Fähre über die Warnow und die Fahrzeit von Hohe Düne bis Graal musste mit mehr als 60

Bahnhof Warnemünde

1913

Vorschlag der MFFE zur Heranführung der Strandbahn an den Bahnhof



SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

Minuten kalkuliert werden. Diese lange Reisezeit stand den relativ geringen Kosten der Streckenverlängerung mit 1,35 Mio Reichsmark entgegen. Eine Umspurung der Strandbahn auf Regelspur wurde geprüft, wobei mit leistungsstärkeren Fahrzeugen ca. 15 Minuten Zeitgewinn zu erzielen wären. Die Kosten für diese Ausführung waren mit 2.05 Mio RM veranschlagt. Hinzu käme noch ein Umbau des Bahnhofs Warnemünde und die Anschaffung einer Eisenbahnfähre zum direkten Übergang der Reisenden auf die weiterhin privat zu betreibende Strandbahn.

Das „Kommittee der Elektrischen Eisenbahn Warnemünde–Graal–Müritz“ ließ durch das bautechnische Büro der Generaldirektion der Mecklenburgischen Friedrich Franz- Eisenbahn eine Studie zum Eisenbahnfährtprojekt angefertigen. Die Lösung war zwar technisch möglich, aber viele Unsicherheiten standen den günstigen Wegebeziehungen entgegen. Finanzielle Unterstützung wurde für das Projekt von der Landesregierung ebenfalls nicht in Aussicht gestellt.

1914 brachte die Rostocker Kaufmannschaft die Variante einer normalspurigen Sekundärbahn von der Strecke nach Stralsund mit Abzweig bei Kassebohm über Dierkow–Hirrichsdorf nach Graal und Müritz in die Diskussion ein. Der Vorschlag scheiterte aber schon an den überschläglichen ermittelten Kosten. Mitten in der öffentlichen Diskussion über das Projekt beendete der Ausbruch des Krieges vorerst alle weiteren Aktivitäten für dieses Verkehrsprojekt. Die Diskussionen gingen indes in den Interessenverbänden weiter, denn einig war man im Ziel, das Projekt in irgendeiner Form zu verwirklichen. Erst 1917 trat aktenkundig Stille ein.

Der Badebetrieb in Graal und Müritz erlitt während des Krieges bis 1917 nach Angaben aus den Akten keine Einbußen. Lediglich 1918 wurde ein Rückgang der Badegäste registriert.

Nach dem Kriegsende keimte 1919 neue Hoffnung auf, das Projekt der Bäderbahn doch noch zu verwirklichen. 1921 trug das „Kommittee der Elektrischen Eisenbahn ...“ das Vorhaben der

neugegründeten Reichsbahndirektion Schwerin (RBD) als Nachfolgerin der Großherzoglichen Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn vor, in der Hoffnung, Unterstützung zu erhalten.

Die RBD Schwerin hatte aber dafür kein Verständnis, da das Projekt 1920 bei der Gründung der Deutschen Reichsbahn nicht in das Vorhaben dieser eingeflossen ist und nur die Errichtung einer neuen privaten Eisenbahn beinhaltet.

In der RBD Schwerin war Modernisierung des Eisenbahnbestandsnetzes und nicht der Neubau eines damals wenig überzeugenden Vorhabens angesagt. Da half auch kein Verweis auf die Unterstützungsmodalitäten zur Strecke Grevesmühlen–Klütz im Jahr 1905.

Variantendiskussionen bis zum Ausführungsprojekt

1920 wurde die vor dem Kriegsausbruch geführte Diskussion zum Bau einer Schmalspurbahn oder die Verlängerung der Warnemünder Strandbahn ab Markgrafeneheide neu entfacht. Es bestand zunehmend Einigkeit darüber, dass die Fahrten über Warnemünde und Markgrafeneheide mit den Unwägbarkeiten einer Fährverbindung über den neuen Strom nicht verkehrsfördernd wären. Ungeklärt blieb auch das Problem von Versorgungstransporten (Güterverkehr). Allein das Projekt der normalspurigen Nebenbahn von Rostock blieb erfolversprechend. Wiederholt stand die Finanzierung dieser rund 22 km langen Strecke im Mittelpunkt der Überlegungen. Das Geld war nicht aufzubringen, weil sich das Land nicht an den Kosten beteiligte.

1923 prüften eingeworbene Baufirmen einen Streckenanschluss in Rövershagen als Schmalspurbahn und als Normalspurbahn. Die Beteiligten erkannten, dass die Zeit für den Bau von Schmalspurbahnen wirtschaftlich keine Zukunft haben würde und man zweckmäßig eine regelspurige Bahn projektieren sollte. Das Projekt der Normalspurbahn wurde in der Folgezeit öffentlich diskutiert. Viele Einwendungen, pro und contra, waren abzuwägen. Die Bürgervertretungen einigten sich schließlich auf die Anlage eines Endbahnhofes als Gemeinschaftsbahnhof für die beiden Badeorte. Die Strecke würde überwiegend auf Rostocker Stadtgebiet, von Rövershagen bis zum geplanten Haltepunkt vor der Torfgrabenbrücke zur Strandkolonie Schwanen-

berg verlaufen. Die Verfechter der Verlängerung der Warnemünder Strandbahn erreichten noch, dass die Trasse in der Rostocker Heide bis auf 800 m zum Ausflugslokal „Schinkenkrug“ (mit Haltepunkt Hinrichshagen) heran geführt wurde. Der Vorschlag, die Strandbahn anschließend bis hierher zu verlängern, wurde nicht mehr verwirklicht. Am 10. März 1924 wurden die strittigen Verhandlungen abgebrochen, bald darauf aber in neuer Runde fortgesetzt. Es galt nur noch, mit der Berliner Straßenbahn-Betriebsgesellschaft zu verhandeln, die Verbindung zu dem neu entstandenen Erholungsheim optimal zu gestalten. Die Berliner Straßenbahn-Betriebsgesellschaft war einer der potentiellen Investoren des Bahnprojekts.

Der Endbahnhof sollte so angelegt werden, dass die Option zur Verlängerung der Bahnlinie bis zum Fischland erhalten bleibt.

Nach Inflation und Währungsreform 1924 wurden Neuberechnungen für das Projekt veranlasst. Für den Bau der 10,3 km lange Strecke ergaben sich Kosten in Höhe von 900 000 Mark. Das Kapital musste privat aufgebracht werden, da die Reichsbahndirektion nach wie vor bei ihrer ablehnenden Haltung zur Förderung des Projekts blieb.

Nachdem sich die Interessenten darauf geeinigt hatten, den Bahnanschluss herzustellen, konstituierte sich eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Bahn. Die Aktiengesellschaft firmierte unter „Mecklenburgische Bäderbahn AG“ mit Sitz in der Forstverwaltung Rostock, Wallstraße 7. Über deren Bildung berichtete der „Rostocker Anzeiger“ am 17. Dezember 1924 und bezeichnete die Kapitalgeber

Straßenbahngesellschaft Berlin	300 000 RM
(später reduziert auf 250 000 RM)	
Gemeinde Graal	100 000 RM
Gemeinde Müritz	100 000 RM
Rostocker Kaufleute	150 000 RM
Stadt Rostock	100 000 RM
Fa. Lenz & Co.	75 000 RM
(später um 30 000 RM erhöht)	
Zusammen	825 000 RM.

Das fehlende Kapital wurde durch Einsparungen mit dem Ankauf gebrauchten Materials ausgeglichen. Grund und Boden der öffentlichen Hand wurde gemäß Kleinbahnverordnung von Mecklenburg-Schwerin vom 10. Mai 1898 kostenlos übertragen. Nur mit einer in Hamburg



Die Aktien der Mecklenburgischen Bäderbahn-Aktiengesellschaft in Rostock haben heute nur noch Sammlerwert.
SAMMLUNG BÖTTCHER

wohnenden Witwe eines Grundstückbesitzers bei Rövershagen im km 1,5 gab es Streit über den Verkauf, der mit der Androhung der Enteignung beigelegt werden konnte.

Da die RBD Schwerin auch die Betriebsführung dieser Bahn abgelehnt hatte, erhielt der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Lenz aus Stettin am 3. März 1925 die Konzession zum Bau und Betrieb der Bahn. Die Veröffentlichung erfolgte im Regierungsblatt von Mecklenburg-Schwerin am 25. April 1925.

Bau der Bäderbahn

Die Eisenbahn-Gesellschaft begann unmittelbar nach Konzessionserteilung im März 1925 mit dem Abstecken der Trasse und den Bauarbeiten ab April. Die neue Bahnstrecke sollte ursprünglich mit Beginn der Badesaison 1925 eröffnet werden, wurde aber nicht rechtzeitig fertig. Der Bauunternehmer Lenz hatte sich verpflichtet, die Bahn innerhalb von drei Monaten zu errichten, notfalls durch Arbeit in zwei Schichten. Die Bauzeit betrug schließlich 4 Monate. Somit konnte die Strecke nicht zu Beginn des Monats Juni, sondern erst am 26. Juni 1925 im Regierungsblatt die Eröffnung der Eisenbahn nach Graal-Müritz bekannt gegeben werden.

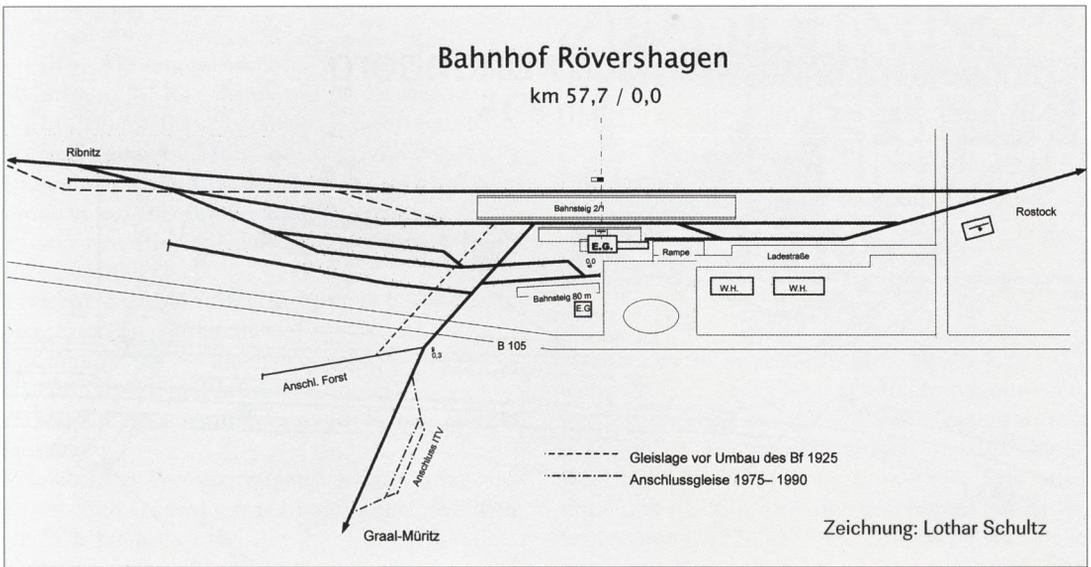
Das von der städtischen Forstverwaltung Rostock bereitgestellte Holz für Schwellen erwies sich als unbrauchbar, so dass andere Lieferanten einspringen mussten. Dadurch fielen auch die Beschaffungskosten für die Schwellen höher aus als veranschlagt. Fertige Schwellen konnten von Lieferanten nur für 3,5 km Strecke termingerecht erworben werden. Das angekaufte Holz wurde in der städtischen Imprägnieranstalt in Warnemünde (auf dem Gelände der späteren Werft) aufbereitet und behandelt.

Die Bahnstrecke hatte bei ihrer Eröffnung folgende Parameter:

Streckenlänge	10,3 km
Länge der verlegten Gleise	12,8 km
Verlegte Schienen	Form 6
Zulässiger Raddruck	8 000 kg = 16 t Achslast
Geschwindigkeit	30 km/h
Krümmungsradien	300 m
größte Neigung	1: 150,

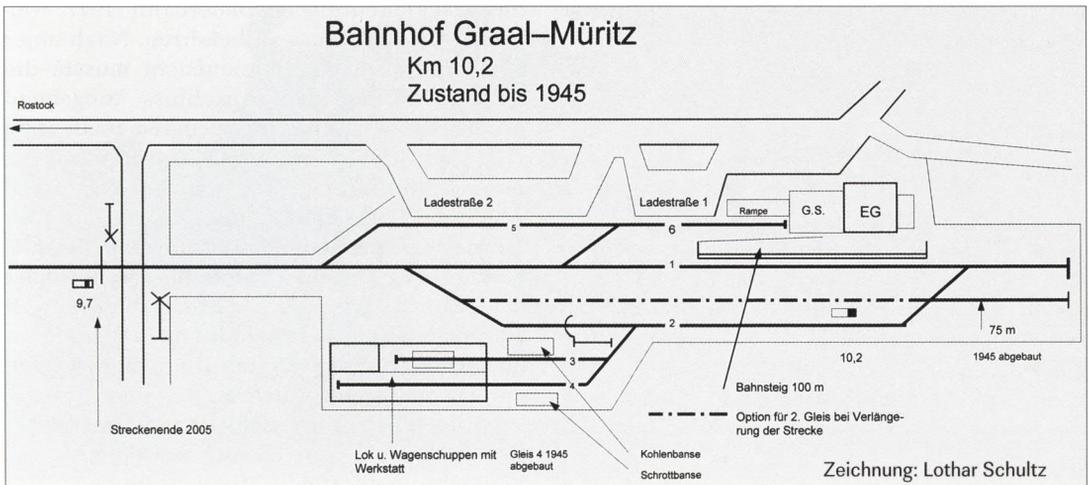
Es gab folgende Stationen: Bf Rövershagen M.B., Hp Hinrichshagen, Ladestelle Müggenburg (Holzverladung Rostocker Heide) Haltepunkt Graal-Schwanenberg, Bahnhof Graal-Müritz

Ein direkter Übergang von Zügen in Rövershagen zur (der Direktion Stettin gehörenden) Strecke Stralsund-Rostock war lediglich als Rangierweg gestaltet. Die Kosten für den Umbau des Bahnhofes Rövershagen hätten vollständig von der Meck-



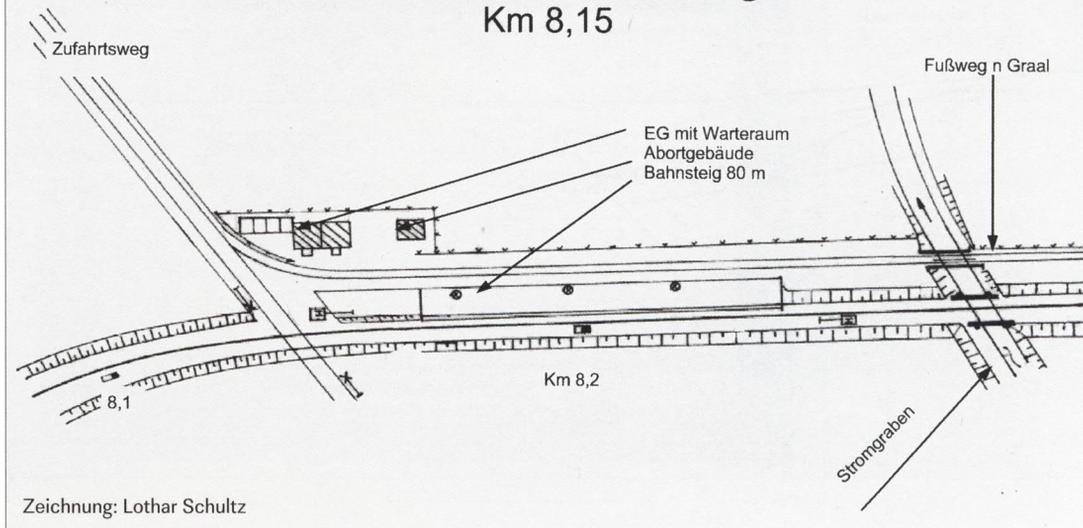
lenburgischen Bäderbahn übernommen werden müssen. Umbauarbeiten waren dennoch erforderlich. Für die Einbindung der Übergabe-/Übernahmegleise zur Mecklenburgischen Bäderbahn in das Bahnhofsgleis 1 waren die Hauptgleise 1 und 2 im östlichen Bahnhofsbereich auf rund 500 Meter zu verlängern und zu verschwenken, was dem begonnenen Ausbau der Staatsbahn zur Hauptbahn entgegen kam. Die Einzelheiten sind in dem endgültigen Vertrag vom 19. Dezember 1926 gere-

gelt. Daraus geht u.a. hervor, dass die Mecklenburgische Bäderbahn für den Bahnhofsumbau Rövershagen einen Kostenbeitrag von 24 034,79 Mark an die Staatsbahn zu zahlen hatte. Neben den Grenzfeststellungen sind auch die Passagen zur Duldung von Rangierbewegungen zum Anschlussgleis Forst enthalten. Wörtlich heißt es: „Die DR erhält das Recht, die Kleinbahnanlagen für eigene Zwecke unentgeltlich zu nutzen, sofern der Betrieb der Kleinbahn hiervon nicht behindert wird.“



Hp Graal-Schwanenberg

Km 8,15



Zeichnung: Lothar Schultz

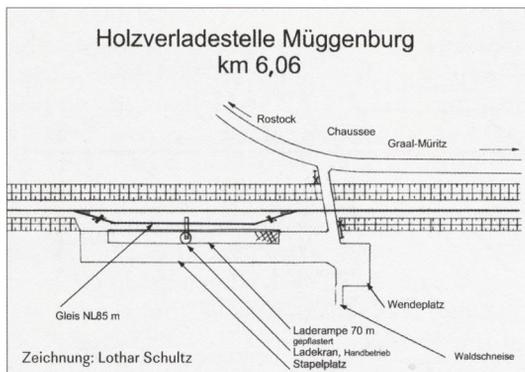
Vom Höhenprofil der Strecke sind folgende Eckwerte zu nennen: Rövershagen 14,78 m, Graal-Schwanenberg 1,85 m, Graal-Müritz 5,10 m ü N.N.

Für den am Bahnhofsvorplatz von Rövershagen (DR) angelegten Bahnhof der Mecklenburgischen Bäderbahn musste der Garten des Bahnhofsvorstehers von Rövershagen zur Hälfte beansprucht werden, der ihn aber später ganz aufgegeben hatte. Der Bahnhof beschränkte sich auf ein Gleis mit Bahnsteig, ein Lokwendegleis und zwei Übergabe-/Übernahmgleise von der Staatsbahn. Später kam noch das Abstellgleis 6 hinzu.

Der Verlauf der Trasse mit Querung der Chaussee Rostock-Ribnitz entspricht in etwa dem seit 1903 bestehendem Anschlussgleis zum Holzlager V der Rostocker Forstverwaltung. Nach der Straßenkreuzung beginnt die eigentliche Trasse. Die Mecklenburgische Bäderbahn übernahm die Anschlussbedienung des Holzlagers der Rostocker Forstverwaltung gemäß eines Vertrages mit dem Anschlusseigner. Der gleistechnische Zustand des Anschlusses war so schlecht geworden, dass sich die Mecklenburgische Bäderbahn 1927 weigerte, den Anschluss zu befahren. Nach einer Prüfung durch die Bahnaufsicht musste die Forstverwaltung den Anschluss umgehend erneuern, um die vertragsgemäße Bedienung zu gewährleisten. (In diesem Anschluss lagen noch 2006 die Schienen mit der Walzmarke „Bochum 1899“ auf Betonschwellen der 70er Jahre.) Im Streckenverlauf sind neun Bahnübergänge eingerichtet worden, davon erhielt der Bahnübergang der Reichsstraße (heute B 105) später eine Warnlichtanlage, alle anderen überwiegend unbefestigten Überwege wurden mit Andreaskreuz gesichert.

Ab 1936 (lt. Kursbuch) ist der Haltepunkt Georgschneise, ein Bedarfshaltepunkt für Wanderer in der Heide, hinzugekommen.

Holzverladestelle Müggenburg km 6,06



Zeichnung: Lothar Schultz

Eröffnung der Bahn

Die Aktiengesellschaft Mecklenburgische Bäderbahn (M.B.) schloss mit der Firma Lenz & Co. am 28. April 1925 den Betriebsvertrag ab.

Da finanzielle Mittel nur begrenzt zur Verfügung standen, konnte der Betrieb nicht mit Neusondern nur mit gebrauchten Fahrzeugen gestaltet werden. Die M.B. hat zur Betriebseröffnung 1925 beschafft:

1 Dampflokomotive 3fach gekuppelt bis 14 t Achslast, (pr. T 3) gebraucht,

1 Dampflokomotive 3fach gekuppelt, bauartgleich, als Leihlok in Graal-Müritz stationiert,

2 zweiachsige Personenwagen 3. Klasse (40 Pl.), fabrikneu,

2 zweiachsige Personenwagen 3. Klasse, gebraucht,
1 Post- und Gepäckwagen, kombiniert, zweiachsig, fabrikneu,

2 offene Güterwagen á 15 t,

1 gedeckter Güterwagen á 15 t.

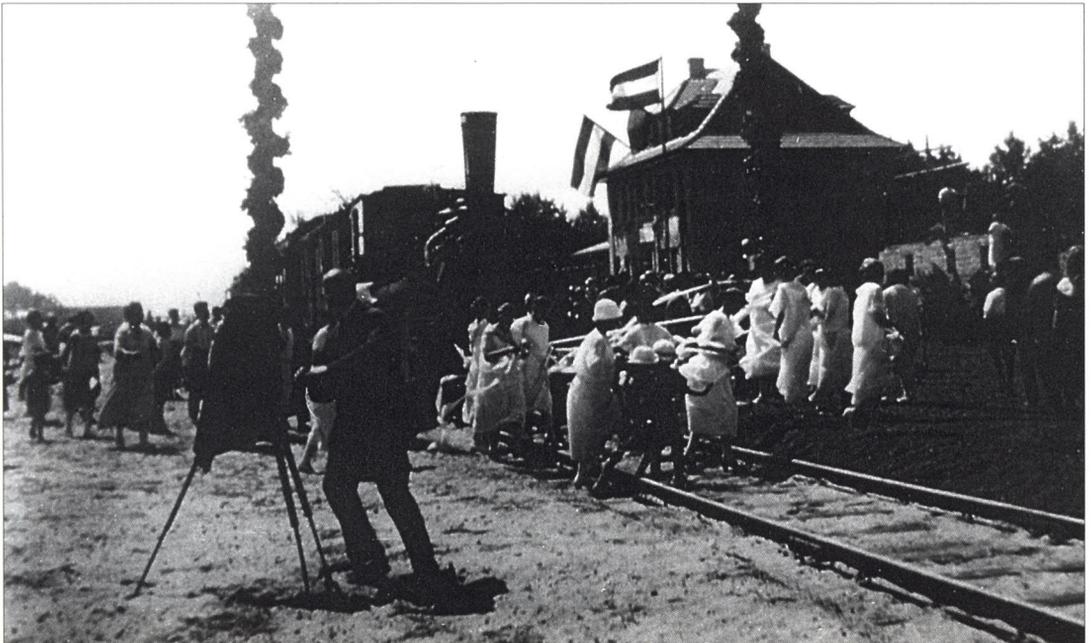
Die Güterwagen wurden als Privatwagen in den Bestand der DR eingestellt.

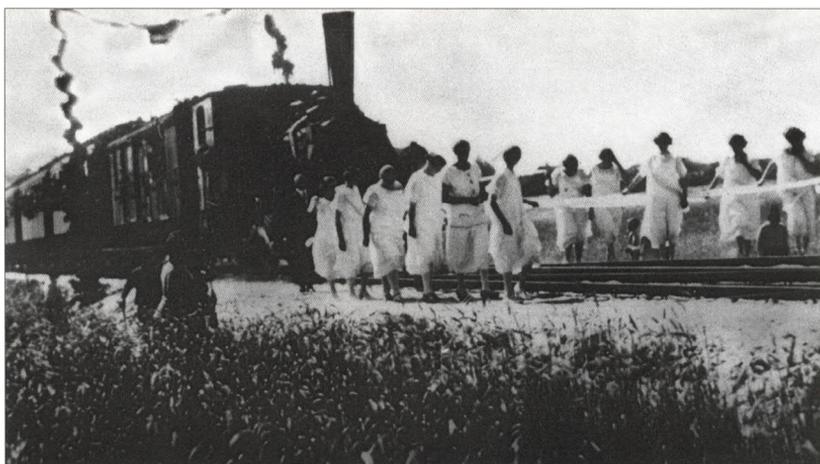
Im Betriebsvertrag war eine Klausel enthalten, dass bei Bedarf weitere Wagen von der DR angemietet werden können.



Die Betriebseröffnung fand am 1. Juli 1925 unter großem Aufgebot des Verkehrsvereins und der Bevölkerung statt. Viele Schaulustige waren gekommen, um der feierlichen Eröffnung im Bahnhof Graal-Müritz beizuwohnen. Ein Fotograf hielt die Einfahrt des geschmückten Eröffnungszuges auf Bildern fest. Einmalig war, dass der Zug, ab der Einfahrweiche beginnend, von einem mit Girlanden geschmückten aufgestellten Tor, von „Ehrenjungfrauen“ bis zum Bahnsteig gezogen wurde. Das waren rund 400 m Wegstrecke. Der Bahnhofplatz war festlich geschmückt, obwohl das Bahnhofsgebäude noch im Bauzustand war.

Einfahrt des Eröffnungszuges in den Bahnhof Graal-Müritz am 1. Juli 1925. REPRO FOTO ESCHENBURG, SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ





Ehrenjungfrauen übernehmen die Einfahrt des Eröffnungszuges in den festlich geschmückten Bahnhof Graal-Müritz am 1. Juli 1925. FOTO REPRO ESCHENBURG.

Die Zeitungen informierten über den festlich geschmückten Zug mit den neuen Wagen für ein bequemerer Reisen als mit den Omnibussen und setzten mit Formulierungen, wie „... neue Ära im Reisen...“ ein Qualitätsmerkmal darauf.

Es wurde sogar eine „Extra-Zeitung“ zur Eröffnung herausgegeben. Darin sind die Bemühungen der Gemeinden hervorgehoben, endlich den Eisenbahnanschluss erwirkt zu haben. Neben Zeichnungen von Egon Tschirch zur Illustration des Baugeschehens hatte Wilhelm Schmidt auch ein Gedicht verfasst, welches dem Leser nicht vorenthalten werden soll (siehe Anhang).

Von der Gemeinde Rövershagen, einem alten Siedlungszentrum am Rande der Rostocker Heide

und Ausgangspunkt der Bahnlinie, waren keine Bemühungen zum Bahnbau bekannt geworden.

Erinnern wir uns der Konzession der Stadt Ribnitz für eine Schmalspurbahn von Ribnitz nach Müritz: Da mit der Eröffnung der M.B. Ribnitz endgültig ins Hintertreffen geraten war, wird von der Stadtvertretung die Förderung und Konzession für eine Kraftpostlinie bei der Landesregierung beantragt. Die Linie sollte gleichzeitig eine Option auf eine Verlängerung über Graal bis Warnemünde enthalten. Nach langwierigen Rentabilitätsberechnungen verliert sich diese Angelegenheit.

Zur Betriebseröffnung standen nur der (neu) gelieferte kombinierte Post-/Gepäckwagen und zwei (gebraucht) erworbene Wagen des gleichen

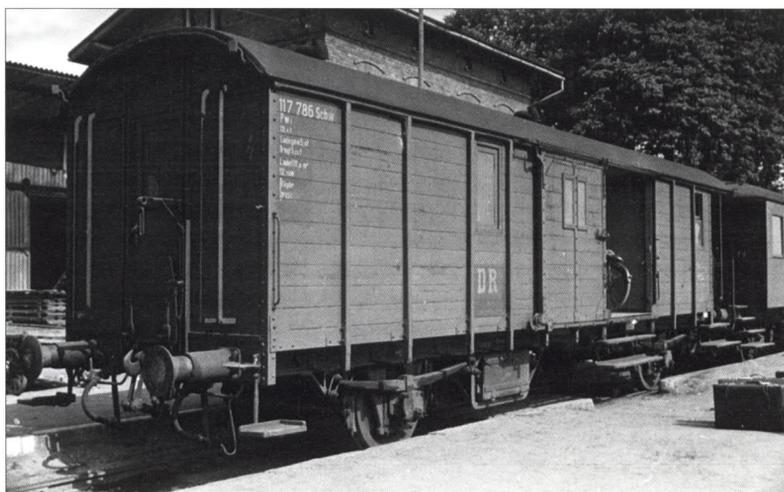


Vor dem noch nicht ganz vollendeten Empfangsgebäude von Graal-Müritz haben sich zur Begrüßung des Eröffnungszuges am 1. Juli 1925 zahlreiche Bewohner und Gäste auf dem Bahnsteig eingefunden. FOTO REPRO ESCHENBURG, SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

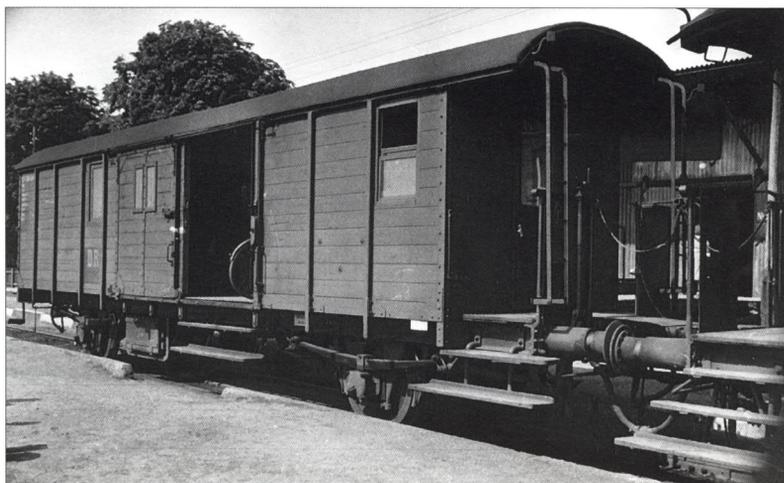
Der 1927 von der Marburger Kreisbahn erworbene Personenwagen vom Typ „Langenschwalbach“ steht als Verstärkungswagen auf dem Bahnhof in Graal-Müritz 1935 abgestellt. Die Fensterpaare lassen Rückschlüsse auf einen 1913 gebauten Wagen mit 1. Klasse-Ausstattung zu. FOTO: SAMMLUNG KLAUS-PETER QUILL



Der zum Gepäckwagen umgebaute ehemalige Post-/ Gepäckwagen am Zugschluss im Jahr 1958 im Bahnhof Graal-Müritz. Der Wagenübergang ist auch für Reisende gestattet, die die Toilette im Gepäckwagen aufsuchen wollen. FOTO: WERNER UMLAUFT



Der 1925 von Beuchelt gebaute Post-/ Gepäckwagen steht hier am Zugschluss des nach Graal-Müritz fahrenden Zuges im Bahnhof Rövershagen. FOTO: WERNER UMLAUFT, 1958



Unternehmers Lenz zur Verfügung. Die beiden (neu) bestellten Personenwagen konnten erst im weiteren Verlauf des Jahres 1925 von der Waggonfabrik in Grünberg in Schlesien geliefert werden. So wurden vom Bahnhof Tribsees der zu Lenz gehörenden Bahnen für den Eröffnungszug zwei Wagen überführt und in den Zug gestellt. Darunter war ein 2./ 3. Klasse-Wagen für die Ehrengäste. Den Eröffnungszug zog eine gebraucht erworbene preußische Tenderlok der Gattung T 3, welche von der Lokomotivfabrik Hagans in Erfurt 1897gebaut wurde.

Die Beschaffung der gebrauchten Wagen für die M.B. erwies sich als schwierig, da die Wagen konkreten Vorstellungen zum Wagenpark für das Unternehmen zu entsprechen hatten. Im Zusammenwirken mit Direktor Witthöft der Vereinigung Vorpommerscher Bahnen zu Stralsund konnten aus Darmstadt zwei Wagen mit Baujahr 1910 erworben werden.

Später, im Jahr 1927, wurde nach Ablehnung des Ankaufes eines Triebwagens durch den Aufsichtsrat der M.B. noch ein gebrauchter Reisewagen von der Marburger Kreisbahn erworben.

Der Verkehr und Betrieb bis zum Ende des 2. Weltkrieges

Das Reiseangebot der 1920er-Jahre

Das fahrplanmäßige Zugangebot bestand ab 1925 aus vier Zugpaaren, die ganzjährig verkehrten. Im Sommer war der Zug mit drei bis vier Personenwagen und dem Gepäckwagen ausgestattet, außerhalb dieser Zeit genügten zwei Personenwagen für die geringere Anzahl von Reisenden. Güterwagen mit Versorgungsgütern und Baustoffen, aber auch mit Brennstoffen wurden fallweise mit befördert. In der Badesaison sind zwei weitere Zugpaare eingesetzt worden, um den Badegästen aus Rostock ein zusätzliches und attraktives Angebot unterbreiten zu können. Die Fahrzeit auf der Gesamtstrecke betrug 25 Minuten, denn die Höchstgeschwindigkeit war mit 30 km/h festgesetzt. Der Haltepunkt Hinrichshagen war ganzjährig als Bedarfshaltepunkt, der Haltepunkt Graal Schwanenberg als Regelhaltepunkt in der Sommersaison eingerichtet.

Der Fahrplan der M.B. war so aufgestellt, dass in Rövershagen und weiter in Rostock alle wichtigen Fernzuganschlüsse gesichert waren. Der lokale Verkehr wurde den Anschlussbeziehungen untergeordnet.

Aus Konkurrenzgründen hat die Deutsche Reichsbahn jedoch auf dem Hauptbahnhof in Rostock keine Fahrplaninformation über den Zugverkehr nach Graal-Müritz bekannt gegeben. Die Fahrplaninformationen musste man sich aus dem Reichskursbuch holen.

Für den Güterverkehr gab es im Fahrplan ein Zugpaar am Tag, wobei aber das tägliche Verkehren des Zuges nicht belegt ist. Die Bedienung

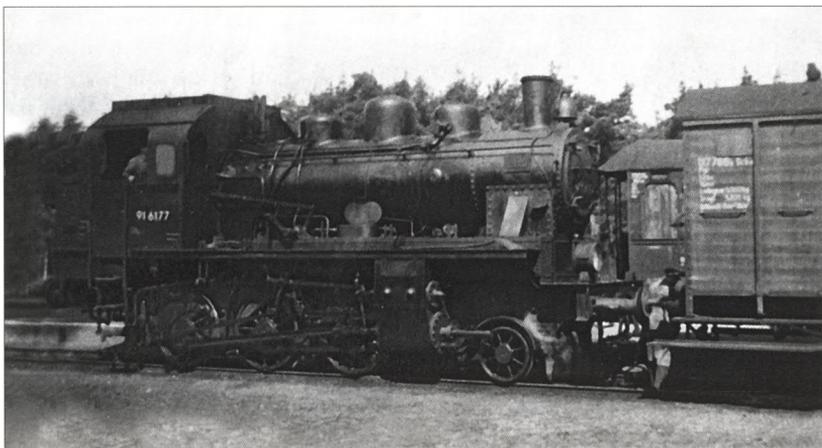
der Holzladestelle erfolgte sporadisch nach Auftragslage von der Forstwirtschaft. Der Anschluss des Holzlagers V in Rövershagen wurde nur selten, in den jeweiligen Fällen mit Auftrag der DR ab Staatsbahnhof Rövershagen bedient. Die Bereitstellung dieser Wagen erfolgte auf dem 1927 errichteten Gleis 6.

Grundsätzlich war auf dieser Strecke stets nur eine Lokomotive im Einsatz, diese erledigte den Zugdienst und den Rangierdienst in den Zugpausen auf beiden Endbahnhöfen. Hier waren die Güterwagen zur Beförderung und zur Boder Entladung auf den entsprechenden Gleisanlagen bereit zu stellen.

Der Haltepunkt Hinrichshagen in der Rostocker Heide. Interessant ist auf dem Bild die 1979 noch stehende Wartehalle aus dem Jahr 1925, die bald darauf von einer Unterstellmöglichkeit aus Betonfertigteilen ersetzt wurde. FOTO: LOTHAR SCHULTZ



Die Lok 91 6177 steht im Bahnhof Graal-Müritz abfahrbereit vor einem Zug nach Rövershagen. Im Hintergrund ist der abgestellte Langenschwalbacher Wagen teilweise zu sehen. FOTO: SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ



Die Verkehrsentwicklung in den 1930er-Jahren und bis Kriegsende

Die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Bahnhof Rövershagen an der nun zur Hauptbahn ausgebauten Strecke Stralsund-Rostock Hbf und den Seebädern Graal und Müritz gestalteten sich auch in den Jahren wirtschaftlicher Krisen 1929 ff. recht stabil. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verzeichnete die M.B. bereits 1932.

1932 wird ein durchgehender Zugverkehr nach Rostock gefordert. Von der RBD Schwerin war als Antwort zu vernehmen, Staatsbahngeleise würden nicht dafür vorgehalten, dass private Bahnen darauf verkehren.

Nachdrücklich forderten die Gemeindevertretungen von Graal und Müritz, dass wenigstens der Morgenzug um 6.54 Uhr ab Graal-Müritz und der Rücklauf um 12.14 Uhr ab Rostock verkehren möge. Nach zähen Verhandlungen kam es schließlich zu einem guten Ergebnis: Noch im bestehenden Fahrplan wurde der Halt des D 120 in Rövershagen bis Fahrplanwechsel im September zugesagt, und im Jahr 1933 erschienen die Züge im Reichsbahn-Aushangfahrplan von Rostock. Acht Zugpaare verkehrten zwischen 6 und 23 Uhr im durchgehenden Verkehr!

Für die Beschäftigten der Berliner Verkehrsgesellschaft wurde ab 1932 ein wöchentlicher Kurswagenlauf von Berlin Stettiner Bahnhof nach Graal-Müritz mit Umstellungen des Wagens in Rostock und Rövershagen eingerichtet. So konnte an den An- und Abreistagen den Gästen das beschwerliche Umsteigen mit Gepäck erspart werden. Ab 1936 verkehrte der Kurswagen

von/zu den Berliner Schnellzügen in Rostock Nr. 9 bzw. 12 täglich.

Mitte der 1930er-Jahre setzte verstärkt eine weitere Erneuerung des Lok- und Wagenparks der Deutschen Reichsbahn ein. Einheitslokomotiven und neue Einheitspersonenwagen bestimmten zunehmend das Bild der Züge. Da wollte die M.B. nicht abseits stehen. Die betrieblichen Erträge für die Erneuerung der Fahrzeuge blieben zwar unter den Erwartungen zurück, weil viel Aufwand zur Erhaltung des rund 30 Jahre alten Fahrzeugpark betrieben werden musste. Man wollte den Teufelskreis jedoch durchbrechen. So entschloss sich der Vorstand der M.B., mit der Beschaffung neuer Lokomotiven und Reisewagen den dadurch gestiegenen Erwartungen auch auf der Nebenbahn Rechnung zu tragen. 1938 sollten als Erstes die beiden Personenwagen von 1910 ersetzt werden. Dazu holte der Vorstand der M.B. nach einem selbst erarbeiteten Lastenheft Angebote von den Waggonbaufirmen ein. Übergangsweise wurden zum Austausch der beiden alten Wagen zwei neue, jedoch wieder gebrauchte Wagen beschafft. Der Vorstand entschied sich für ein Angebot der Waggonfabrik in Wismar. Als es 1940 zur Auftragsvergabe kommen sollte, war der Krieg ausgebrochen. In Folge der Bewirtschaftung wichtiger Rohstoffe kam es nicht mehr zur Lieferung der Wagen.

Als Ersatz für die 1891 bzw. 1897 gebauten Lokomotiven konnten noch Verträge abgeschlossen werden. Die Bemühungen um den Ersatz reichen

Der Verkehr in der Nachkriegszeit

Eine „Aufstellung der wieder verkehrenden Züge“ vom Dezember 1945 beinhaltet einen Zug 8.20 Uhr ab Graal-Müritz, Rövershagen an 8.45 Uhr und zurück um 16.40 Uhr mit Ankunft um 17.05 in Graal-Müritz. Diese Zugverbindung gab es Montags, Mittwochs und Sonnabends. Was das Zug- und Lokpersonal zwischenzeitlich machte, steht dagegen in keinem Dokument. Für das Jahr 1946 wird im „Kursbuch für Mecklenburg“ wieder ein Zugangebot von zwei täglich (früh und abends) und zusätzlich einem werktäglich verkehrenden Mittagzug ausgewiesen. Ab 1947 kommt in den Bade- und Erholungsverkehr neuer Schwung, der jetzt von der neuen Gewerkschaftsorganisation (FDGB) bewerkstelligt wurde. Schrittweise erhöhte sich auch das Zugangebot auf der Hauptstrecke zwischen Rövershagen und Rostock.

Am 10. Januar 1947 war in der Presse zu lesen, dass die Bahn von der Landesverwaltung übernommen und der Straßenbaudirektion zur Verwaltung und Betreuung übergeben wurde. Am 1. März 1947 wird über unklare Besitzverhältnisse berichtet und aufgelistet, dass auf drei Hauptaktionäre 71 % des Kapitals entfallen, während 18 Kleinaktionäre den Rest besitzen. Am 15. März 1947 wird die Sequestrierung (Zwangsverwaltung) angeordnet, worauf die Gemeinden Protest einlegen, da ihr eingebrachtes Kapital nicht kriegswirtschaftlichen Zwecken diene. Dieser Protest blieb jedoch ohne Erfolg.

Am 17. März 1947 kündigte die RBD Schwerin der M.B. den wieder aufgenommenen Zugverkehr bis Rostock auf der Hauptstrecke Rövershagen-Rostock. Das war ein einschneidender Akt im neu entstandenen Berufsverkehr, da die Zuganschlüsse in Rövershagen nicht passten. Auf mehrfache Beschwerden weist der russische General Trofanow entgegen der Anordnung der Rbd Schwerin an, ab 1. April 1947 wieder 2 Zugpaare zwischen Graal-Müritz und Rostock einzulegen. In den Zügen ist jeweils ein reservierter Wagen für die Angehörigen der Sowjetarmee mitzuführen. Die Lazarettedienten nach Kriegsende überwiegend der Roten Armee. Der Fahrplan wurde wie folgt aufgestellt:

07.50	16.25	Graal-Müritz	12.05	20.02
08.15/25	16.50/17.00	Rövershagen	11.38/40	19.32/37
08.57	17.30	Rostock Hbf	11.00	19.00



Nach Ankunft in Graal-Müritz zeigt sich das Lokpersonal der 91 6176 gerne dem Fotografen. Aufnahme 1955. Der Wagen hinter der Lok gehört zu der Reihe umgesetzter Wagen böhmischer Bauart. FOTO: SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

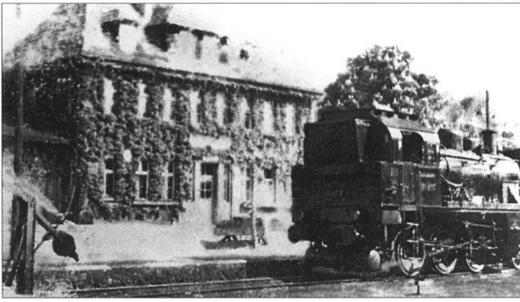
Wegen der ernsten Kohlenlage bestand die RBD auf Extra-Kontingente in „Natura“, das waren 3 t Brikett täglich.

Die Enteignung der M.B.

Die Enteignung der M.B. war beschlossene Sache zwischen Sowjetischer Militäradministration (SMAD) und der Deutschen Wirtschaftskommission. Im Regierungsblatt für Mecklenburg ist unter dem 21. November 1947 veröffentlicht, „... dass die M.B. aufgrund des Gesetzes zur Sicherung des Friedens durch Überführung von Betrieben ... in die Hände des Volkes per 16. August 1946 in das Eigentum des Landes Mecklenburg übergegangen ist. Bisherige Befugnisse des Vorstandes sind erloschen. Der Straßenbahndirektor von Rostock wird als Landesbeauftragter eingesetzt. Bis 20. April 1948 ist der Aktienbesitz anzuzeigen“.

Im Laufe des Jahres 1948 wurde Inventur gemacht und eine Bewertung des Betriebsvermögens vorgenommen. Daraus ein paar Einzelheiten:

- 10,3 km Bahnkörper mit 1% Abschreibung	136 000 RM
- EG Rövershagen	14 000 RM
- Wartehalle Hinrichshagen	332 RM
- EG Graal-Schwanenberg	2 660 RM
- EG Graal-Müritz (mit Nebengebäuden)	42 124 RM



Im Jahr 1955 zeigte sich das Stationsgebäude von Graal-Mürzitz mit Efeu umrankt. Davor steht abfahrbereit die Lok 91 6177 mit ihrem Personenzug nach Rövershagen.

FOTO SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

- Bahnsteiganlagen	6 000 RM
- Lokschuppen und Werkstatanlagen	347 372 RM
- Lok ELNA 141	31 440 RM
- Lok ELNA 142	39 300 RM
- 4 Personenwagen	23 175 RM
- 1 Gepäckwagen	8 725 RM
- 2 Güterwagen	2 678 RM

Ein beim Bahnhofsgleisabbau 1945 von der Sowjetarmee „abgefahrener“ Personenwagen und ein G-Wagen sind als Fehlbestand aufgeführt.

Nach der Währungsreform wies die Abschlussbilanz der MBB vom 25. März 1949 für eine Übergabe Forderungen in Höhe von 2 590,02 DM und Verbindlichkeiten in Höhe von 44 159,65 DM aus. Weiter wurde von einem erheblichen Verschleißzustand von Anlagen und Fahrzeugen berichtet.

Die „Betriebsführung, Verwaltung und Nutzung“ der M.B. ging ab 1. April 1949 an die Deutsche Reichsbahn über. Der Wechsel erfolgte ohne größeres Aufsehen in der Presse oder Bevölkerung. Letztere war ja voller Hoffnung, dass mit dem verkündeten Aufbau des Sozialismus alles besser als zuvor werde. Das gesamte Personal der Bahn wurde übernommen:

- 1 Betriebsleiter
- 1 Fahrdienstleiter Graal-Mürzitz
- 9 Personen Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung
- 1 Verkehrskontrolleur
- 1 Fahrdienstleiter Rövershagen KLB
- 2 Lokführer
- 2 Lokheizer
- 1 Rottenführer
- 1 Bahnwärter
- 8 Bahnhofsarbeiter
- 6 Werkstattarbeiter
- 1 Werkmeister

Übernommen wurden außerdem folgende Vermögenswerte: Kasse 240,- DM, Bankguthaben 1 349,95 DM, Guthaben auf Sperrkonto 81 412,38 DM, Grund und Bodenvermögen 153859 m², Wert Null!

Die Übernahme der Betriebsführung auf der M.B. durch die DR hatte vorerst keine Auswirkungen auf das Zugangebot.

Mit der Übernahme wurde die DR verpflichtet, den reibungslosen Personen- und Güterverkehr zu organisieren und die dafür notwendigen Einrichtungen zu unterhalten. Dazu gehörte auch eine Erweiterung der 1945 reduzierten Gleisanlagen auf dem Bahnhof Graal-Mürzitz

Als Erstes erfolgte die Umkennzeichnung der Betriebsmittel in das Schema der DR. In der Folgezeit wurden die im Krieg vernachlässigten Instandhaltungsarbeiten an den Fahrzeugen und Anlagen vorgenommen.

Die Lok 141, jetzt 91 6176, musste kurzfristig in der Betriebswerkstatt der ehemaligen Lenzschen Bahnen in Tribsees einer HU unterzogen werden. Veranschlagt waren dafür 9 000 DM, die Rechnung vom 25. August 1949 wies dann aber 15 206,04 DM aus.

Aufschwung im Ferienverkehr

Für den Aufschwung des Ferienverkehrs standen nur die drei alten Wagen von 1910 zur Verfügung, die aufgrund ihres Erhaltungszustandes hätten ausgemustert werden müssen. Sie mussten weiterhin den Anforderungen genügen, denn die Rbd Schwerin verfügte nicht

Die ELNA-Lok 91 6177 rangiert in der Ladestelle Müggenburg um 1955. Davor ein Stapel Feldbahngleise, deren Verwendungszweck unklar blieb.

FOTO SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ





Eine Bahnsteigszene in Rövershagen 1959: Auf Gleis 1 steht abfahrtsbereit der Zug nach Graal-Müritz mit Lok 91 1711 und am Bahnsteig 2 steht der Zug zur Weiterfahrt nach Stralsund mit der Lok 38 2434. Beide Lokomotiven waren im Bw Rostock beheimatet.

FOTO GÜNTER MEYER

über genügend Wagen. Wahrscheinlich erst 1953 erfolgte deren Ausmusterung, als fünf Wagen einer hier unüblichen Bauart nach Rostock zum Einsatz auf der Strecke kamen. Es handelte sich um Wagen der sogenannten „böhmischen Bauart“ nach österreichischem Vorbild mit eingezogenem Dach über den geschlossenen und offenen Perrons. Der Gepäckwagen blieb erhalten, das Postabteil wurde ausgebaut und zum erweiterten Gepäckladerraum umgestaltet. Zunehmend waren auch Fahrräder zu befördern, wofür keine Voranmeldung erforderlich war. Trotzdem reichte die Kapazität für den Gepäcktransport oft nicht aus, so dass in Rostock oft ein Rückstau auftrat.

Nach den Hotel- und Pensionsenteignungen im Rahmen der „Aktion Rose“ gewann der FDGB-Feriedienst die Oberhand in der Organisation des Erholungswesens. So wurden 1953 schon 20 200 Erholung Suchende registriert. Vier Reisezugpaare und ein Güterzugpaar waren die Regelverkehre zwischen Rövershagen und Graal-Müritz, jedoch gab es zur allgemeinen Verbesserung der Lebenslage ab 1956 „Sonntags-Ausflugszüge“ von Rostock und Schwerin nach Graal Müritz im Durchlauf. Diese Züge verkehrten gemäß extra

„Bekanntmachungen“. Es galten die zu 33 $\frac{1}{3}$ % ermäßigten Sonntagsrückfahrkarten. Um dem Ansturm der Reisenden gerecht zu werden, sind diese „Extrazüge“ von Rostock aus mit den neuen in Rostock stationierten Doppelstock-Verbundeinheiten (DBv) in zwei- und vierteiliger Version ge-

Zugführer, Schaffner und Aufsicht stellen sich 1955 zu einem Foto am Zug nach Rövershagen auf. FOTO SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ





Die gesamte „Mannschaft“ des Lokbahnhofes Graal-Müritz, zwei Lokpersonale und der Einsatzleiter, stellen sich zu einem Gruppenfoto an der Lok 91 6177 auf.
Foto SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

bildet worden, da sie sonntags im Berufsverkehr nicht benötigt wurden. Bis zur möglichen Beschaffung neuer Wagen vergingen weitere Jahre, die mit Improvisationen überbrückt werden mussten. In den 1960er Jahren zog man aus dem Rbd-Bezirk Schwerin und Greifswald überzählige Triebwagenbeiwagen von ausgemusterten Triebwagen zusammen und bespannte sie mit einer Kleinlok der Baureihe V 15/V18, die mit 180 PS und 30 km/h Höchstgeschwindigkeit ausreichend war.

1966 wird die Marke von 50 000 Urlaubern überschritten. Inzwischen erhielt der Ort den Titel „Seeheilbad“. Zu dieser Zeit war die An- und Abreise mit der Eisenbahn noch eine Selbstverständlichkeit, die individuelle Motorisierung nahm erst ihren Anfang. Für den Gepäck- und Expressgutverkehr wurden Kurswagenläufe vom Fernzugnetz mit Zielort Graal-Müritz eingerichtet. Dieser Service der DR hatte zum Ziel, ein unbeschwertes Reisen zu ermöglichen.

Auch der Güterverkehr nahm stetig zu, Bedarfsgüterzüge wurden gefahren, um Graal-Müritz mit Brennstoffen (Kohle) und Baumaterial zu versorgen. In diese Zeit fällt auch die Erweiterung der Güterladestraße in Graal-Müritz mit der Einteilung in die beiden Bereiche Brennstoffe und Baustoffe. Das waren überwiegend Empfangsgüter, denn im Versand sind keine Gutarten und Mengen erwähnt. Holzverladungen wurden über den Bf Rövershagen abgefertigt.

Diese Verkehrsleistungen führten zum Ende der 60er Jahre zunehmend zu einem schlechter

werdenden Oberbauzustand, denn seit Ende der 1930er Jahre sind keine Erhaltungsarbeiten mehr vorgenommen worden. Kleinreparaturen erfolgten nur zur Erhaltung der Betriebssicherheit. Die DR konzentrierte sich auf die Sicherung und Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauptstrecken zum neuen Überseehafen Rostock. Das musste seinerzeit sein, denn er wurde ab 1958 nur per Schiene mit dem Hinterland verbunden.

Stilllegung der Strecke abgewendet

Der bauliche Zustand der Strecke litt zunehmend unter der Vernachlässigung der Instandhaltung des Oberbaus. Langsamfahrstellen, teilweise waren nur 10 km/h erlaubt, behinderten den Reiseverkehr, der schon im Regelbetrieb mit 30 km/h nicht anspruchsvoll war. Die Fahrzeiten wuchsen bis etwa 1970 auf 45 Minuten für die 10,3 km lange Strecke. Das war nicht mehr attraktiv und viele Fahrgäste wanderten ab. Die Deutsche Reichsbahn war nicht in der Lage, eine zeitgemäße Verbindung zwischen Rostock als Bezirkshauptstadt und dem Seeheilbad vor seinen Toren zu gewährleisten, obwohl damals bereits viele Arbeitskräfte im Umland siedelten

Rationalisieren war inzwischen zu einer wirtschaftlichen Notwendigkeit geworden. So wurden 1966 auch für diese Strecke Untersuchungen zum bestehenden Verkehr mit dem unausgesprochenen Ziel der Betriebseinstellung geführt. Es

Der bis 1990 existierende Bedarfshaltepunkt „Georgschrneise“ in der Heide. Mangels Nachfrage wurde er frühzeitig aufgelassen. Sein Zustand kündigt bereits 1979 davon.
FOTO: LOTHAR SCHULTZ



wundert nicht, dass im Ergebnis eine Rentabilität der Aufwendungen für die DR mit 8,8 % und für den Kraftverkehr mit 101,5 % ausgewiesen wurde. Diese Ergebnisse basieren auf 1,5 Mio Mark Aufwendungen für die Eisenbahn mit jährlichen Selbstkosten von 0,61 Mio Mark gegenüber der Variante Kraftverkehr mit 1,16 Mio Aufwendungen bei 0,01 Mio Mark Selbstkosten jährlich. Wie in damaliger Zeit üblich, wurden die Vorteile des Kraftverkehrs als Fortschritt verkündet:

- keine Bahnübergänge,
- Lok- und Wageneinsparung,
- teilweise Nutzungen der Trasse für Straßenbauprojekte in Graal und im Wald für die Landesverteidigung.

- 7 Minuten Reisezeitverkürzung von Rostock nach Graal-Müritz
- Nutzung vorhandener Straßen.

Die Betriebseinstellung stand bevor, aber seitens der Militärverwaltung gab es Einspruch. Nahe des Hp Hinrichshagen war für die Landesverteidigung ein militärisches Objekt in der Heide (nahe dem früheren Wallenstein-Lager) errichtet worden, welches die Aufrechterhaltung des Zugverkehrs erforderte. Die DR wurde veranlasst, erstmalig in die Sanierung Strecke zu investieren. Nach Abschluss der Streckensanierung der Hauptstrecke Stralsund-Rostock 1971 wurde anschließend die Graal-Müritzer Strecke mit wiederverwendungsfähigen Materialien von der

In dieser Aufnahme erkennen wir die frühere Bahnsteigsituation des ehemaligen Bahnhofes Rövershagen Klb. Zum Aufnahmezeitpunkt im Herbst 1986 war das Empfangsgebäude ausschließlich den Wohnzwecken gewidmet.
FOTO: LOTHAR SCHULTZ





Das Empfangsgebäude von Graal-Müritz nach einer Renovierung im Jahr 1979. Davor steht auf dem Rampengleis ein G-Wagen, der langjährig als zusätzlicher Gepäcklagerraum genutzt wurde.
FOTO LOTHAR SCHULTZ

Hauptbahn erneuert. Ab 23. Mai 1971 verkehrten wieder 7 Zugpaare, für einen gewissen Zeitraum aber nur bis Graal-Müritz-Schwanenberg, weil die Brücke über den Torfgraben gesperrt war und

erneuert werden musste. Die Weiterfahrt erfolgte als Schienenersatzverkehr. Die Züge verkehrten mit je einer Lok an der Spitze und am Schluss des Zuges, weil ein Umsetzen der Lok in Graal-Müritz-Schwanenberg nicht möglich war. Der Oberbau wurde für 20 t Achslast ausgebaut, wieder in Kiesbettung verlegt, und die Fahrgeschwindigkeit auf 50 km/h erhöht. Das Verkehrsangebot stabilisierte sich, beschränkte sich aber wegen nicht ausreichender Streckenkapazität auf der Hauptbahn auf den Pendelverkehr zwischen Rövershagen und Graal-Müritz.



In der zweiten Hälfte der 70er Jahre kamen von der Rbd Schwerin erneute Bestrebungen auf,



Der ehemalige Lokschuppen steht in Graal-Müritz noch im Jahr 2006. Der Verfall des ungenutzten Gebäudes, welches noch bis 1994 teilweise (Gleis 3) für die Unterstellung der Diesellok vom Typ V 100 (BR 112) diente, ist offensichtlich.
FOTO LOTHAR SCHULTZ

sich von der Last dieser „nur 10 km langen“ Nebenbahn zu verabschieden, die allerdings wegen der Forderungen seitens des Militärs nicht abgebaut werden durfte und befahrbar bleiben musste. Die beharrliche Arbeit der Stadt Rostock und des (damaligen) Landkreises Rostock bewirkte, dass der Zugbetrieb im Zeitraum des Sommerfahrplans aufrecht erhalten blieb und nur im Winterfahrplanabschnitt ein „Schienenersatzverkehr“ für den Berufs- und Schülerverkehr eingerichtet wurde. Für den allgemeinen Verkehr wurde eine ganzjährige und ganztägliche Omnibuslinie Rostock–Graal-Müritz eingerichtet, die auf Dauer weiteres Fahrgastpotential für sich einwarb. Die kommunalen Forderungen, morgens und abends wenigstens einen durchgehenden Zug für den Berufsverkehr bis Rostock zu führen, wurden seitens der Rbd Schwerin abgelehnt. Die Zunahme des Schienengüterverkehrs, insbesondere aus dem Hafenumschlag, auf der Hauptstrecke

zwischen Rövershagen und Rostock, ließ keine weiteren Zugfahrten der Verkehrsrelation von und nach Graal-Müritz zu. Absolute Priorität hatten die Züge, die mit dem Seehafen und dem Berufsverkehr zum Seehafen direkt verknüpft waren. Auf dem eingleisigen Streckenabschnitt Rostock-Kassebohm–Rostock Hbf mit der Warnowquerung mussten Prioritäten gesetzt werden. Es gab in den geforderten Verkehrszeiten keine freien Streckenkapazitäten. Als nach 1981 Politik und Wirtschaft auf eine Verstärkung des Schienenverkehrs hinwirkten, wurde der ganzjährige Zugbetrieb von Rövershagen nach Graal-Müritz wieder aufgenommen. Um die Betriebssicherheit zu erhöhen und vertretbare Fahrzeiten einzuhalten, erfolgte bis 1983 noch mal eine Durcharbeitung der Kiesbettung und des Oberbaus. Die Nachfrage nach den Zugangeboten hielt sich in Grenzen; viele Menschen setzten jetzt verstärkt auf die individuelle Motorisierung.

Die Infrastruktur und die Hochbauten der M.B.

Wie unter Kapitel 3.4. bereits genannt, ist die Eisenbahn 10,3 km lang und in Normalspur mit 1435 mm Spurweite errichtet. Der kleinste Bogenhalbmesser beträgt 300 m, die Steigungen übersteigen den Wert 1: 150 nicht. In den Bahnhöfen sind Weichen mit dem Radius von 190 m im abzweigenden Strang verlegt, die das Befahren mit bis zu 40 km/h Geschwindigkeit zulassen. Ingenieurbauwerke sind nicht erforderlich gewesen, abgesehen von der Stromgrabenbrücke nördlich des Hp Graal Schwanenberg, deren eiserner Überbau eine lichte Weite von 4 Metern aufwies.

Für verkehrliche Zwecke wurden eingerichtet:

Bahnhof Rövershagen Klb	km 0,0
Anschluß Forst (Holzlagerplatz)	km 0,3
Haltepunkt Hinrichshagen	km 2,9
Haltepunkt Georgschneise (erst 1933 oder 1936)	km 4,7
Anschluß Müggenburg (Holzverladestelle)	km 6,1
Haltepunkt Graal Schwanenberg	km 8,2
Bahnhof Graal-Müritz (bis 26.9.1999 in Betrieb)	km 10,2

Zu dieser Strecke sind Bahnhofgebäude errichtet worden in

- Rövershagen Klb mit Dienstraum, Warteraum und Wohnung im Obergeschoß
- Hp Hinrichshagen eine Wartehalle
- Graal Schwanenberg mit Dienstraum, Warteraum und Wohnung im DG.
- Graal-Müritz mit Dienstraum, Vorsteherdienstzimmer, Warteraum, Gastwirtschaft und zwei Wohnungen.
- weiterhin sind im Endbahnhof, der auch der Betriebsleitstelle war, ein Güterschuppen für Stückgut, Gepäck und Expressgut, eine Seitenrampe, und ein kombinierter Lokschuppen mit Werkstatt errichtet worden.
- Alle Bahnsteige erhielten eine geschlämmte Sand/Kiesschicht als Oberfläche. Die Oberkante betrug 0,34 m ab Schienenoberkante. Die Kante war aus getränkten Altschwellen der DR mit Stützen aus Altschienen errichtet.
- Eine Telegrafenerleitung sicherte die Kommunikation zwischen den Dienststellen auch von der Strecke aus.



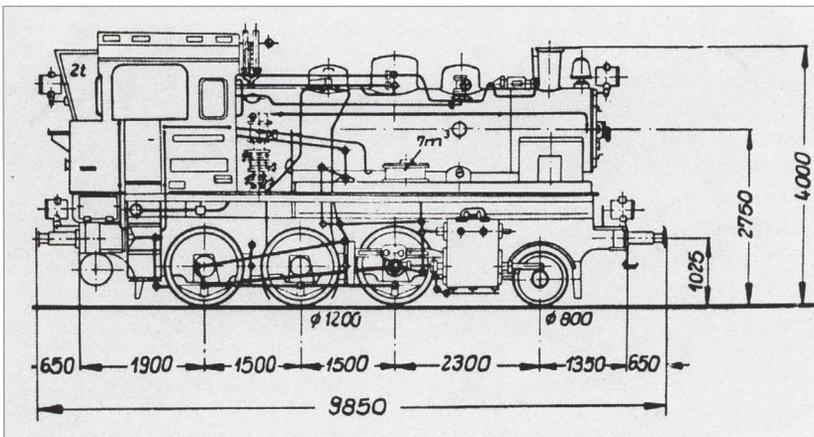
1986 verfügte der Haltepunkt Graal-Müritz Schwanenberg noch über einen Warteraum im Empfangsgebäude. Die ehemaligen Diensträume waren schon zur Wohnung umgebaut.
FOTO LOTHAR SCHULTZ

Betriebsmittel der Mecklenburgischen Bäderbahn

Die Lokomotiven

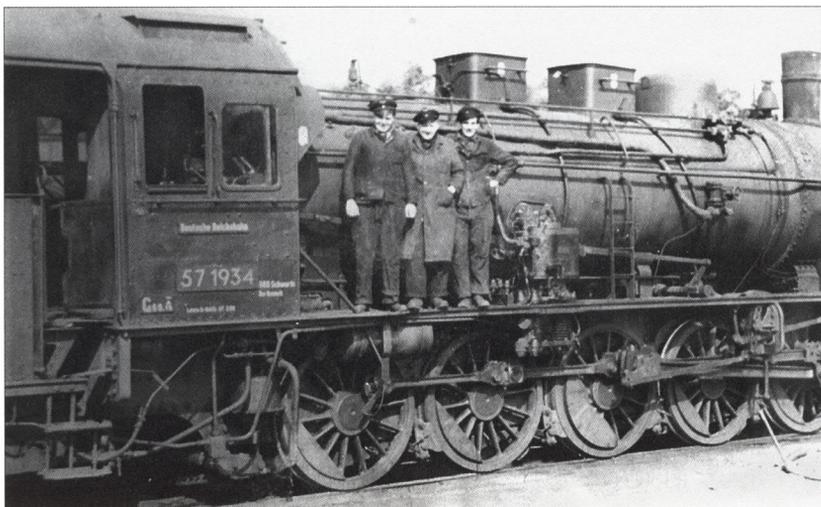
Zur Betriebseröffnung standen wie eingangs erwähnt, 2 dreifach gekuppelte Tenderlokomotiven der Gattung T 3 zur Verfügung. Die Lokomotiven waren preußische Regelbauarten und 1925 bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft entbehrlich geworden. Sie stammten von den Lokomotivfabriken Hagans 1897 (Fabrik-Nr. 343) und Henschel 1891 (Fabrik-Nr. 3457). Im Jahr 1934 wurden erste Anstrengungen zur Erneuerung der Lokomotiven gemacht. Weil Stahlkontingente wegen der einsetzenden staatlichen Rohstoffbewirtschaftung nur längerfristig bereitgestellt werden konnten, meldete die M.B. ihren Bedarf für zwei neue

Lokomotiven vorsorglich an und hoffte nach Beendigung der Rohstoffkrise, etwa 1937/38, ein Stahlkontingent zugeteilt zu bekommen. Wie bereits erwähnt, erhielt die M.B. 1938 und 1941 je eine Dampflokomotive vom Typ ELNA 2, Bauart 1'Ch2t. Nach Lieferung der ersten Neubau Lok wurde die Henschel-T 3 abgestellt und 1940 in der Werkstatt der Lenzschen Bahnen in Tribsees verschrottet. Für die 17410 kg Stahlschrott gab es einen Erlös von 296 RM, für das Altkupfer 143,84 RM. Nach der Lieferung der zweiten Neubau-Lok 1941 wurde die Hagans-T 3 1942 an die schlesischen Zellstoffwerke AG in Hirschberg in Schlesien verkauft.



Maßskizze der 1938/40 gelieferten ELNA-Lokomotiven für die M.B. Ihr Einsatz endete auf der Strecke 1958.
SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

Nach Aussonderung der ELNA-Lokomotiven 1958 sind vom Bw Rostock je nach Verfügbarkeit auch Lokomotiven der BR 57 zum Einsatz auf der Strecke nach Graal-Müritz gekommen. Auf dem Umlauf während des Wendeaufenthaltes in Graal-Müritz präsentiert sich das Lokpersonal für ein Bild. SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ



Die Neubaulokomotiven kosteten laut Rechnung 52 342,50 RM bzw. 51 932,50 RM. Die DR stellte der M.B. für die Überführung der Lok 142 von Kassel nach Graal-Müritz am 14. November 1941 den Betrag von 377,37 RM zuzüglich einer Versicherungsprämie von 84,85 RM in Rechnung.

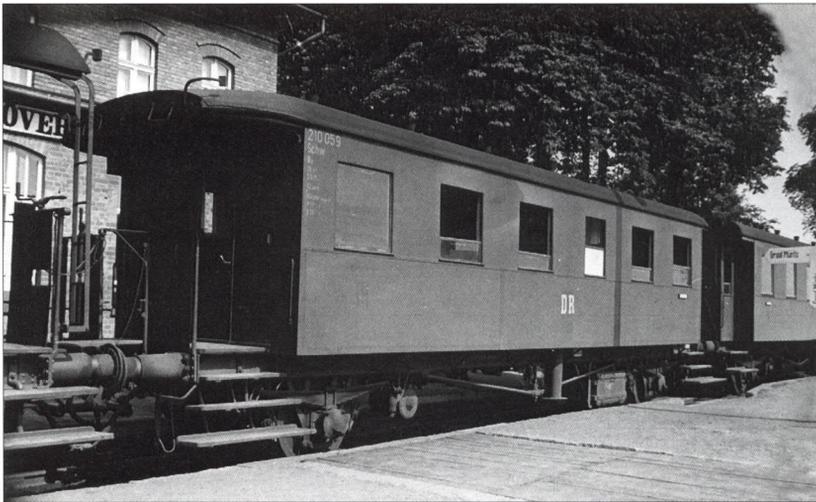
Die ELNA-Lokomotiven kamen 1949 in den Betriebspark der DR. Sie erhielten die Betriebsnummern 91 6176 und 91 6177. Bis Ende 1958 versahen sie auf ihrer Stammstrecke Dienst. Anschließend sind sie zum Bw Arnstadt gekommen (Einsatz auf der Nebenbahn Arnstadt-Ichtershausen) und dort bis zu ihrer Ausmusterung 1968 nachgewiesen.

Als Ersatz für die ELNA-Lokomotiven stellte das Bahnbetriebswerk Rostock Lokomotiven der BR 91 3-18 (pr.T9³) für den Zugdienst zur Verfügung. Bis zur Ausmusterung dieser Lokomotivgattung Mitte der 60er Jahre übernahmen diese Lokomotiven alle Zugförderleistungen zwischen Rostock/Röverhagen und Graal-Müritz. Mitunter kamen je nach Verfügbarkeit auch andere Dampflokomotiven aus dem Bestand des Bahnbetriebswerkes Rostock und neu zugewiesene Diesellokomotiven zum Einsatz. Zeitzeugen sprechen vom Sommer 1967 von einem Einsatz der BR V 15 und 1968 von einer Lok der Baureihe V 60 (ab 1970: DR

106, später DB 346). Diese Lokomotiven besaßen jedoch keine Heizeinrichtungen für die Personenzüge. Im Winterfahrplan 1969 und ab 1973 ist die Diesellok Baureihe V 100 (ab 1970: DR110 später DB 201 und 202) eingesetzt worden. Diese Gattung wurde die Stammlok für die Strecke bis zur generellen Ablösung durch die Triebwagen 1996.



Zu Beginn der 1970er Jahre verkehrten sonntags Doppelstock-Einheiten aus dem Berufsverkehr von Rostock mit einer Diesellok BR 110 auf der Nebenbahn. Im Bild steht der Sonntagszug nach Rövershagen oder Rostock abfahrtsbereit am Bahnsteig in Graal-Müritz. SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ



Der Personenwagen böhmischer Bauart, Betriebsnummer 210 059 im Zugverband des Pendelzuges Rövershagen–Graal-Müritz auf dem Bahnhof in Rövershagen. Aufnahme aus dem Jahr 1958. FOTO WERNER UMLAUF, SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

Der Wagenpark

Auf Grund der reduzierten Aktienanteile der BVG in Berlin standen für die Wagenbeschaffung nur begrenzte Mittel zur Verfügung. So wurden nur zwei Personenwagen neu und zwei Personenwagen gebraucht von anderen zu Lenz & Co gehörenden Eisenbahnen angeschafft. Die Neubauwagen erhielten die Betriebsnummern 21 und 22, sie sind belegt mit den Zeichnungen nach Entwürfen 92-I und der Gepäckwagen nach Entwurf 93-I (s. Abb. S. 18). Die Lieferung der Personenwagen verzögerte sich wegen hohem Auftragsbestand der Waggonfabrik Beuchelt in Grünberg/ Schlesien. Nur der Gepäckwagen der gleichen Firma stand rechtzeitig zur Verfügung. Er erhielt die Betriebsnummer 51. Die Personenwagen erhielten keine Toiletten, man konnte die Toilette im Gepäckwagen nutzen. Den erreichte man über die offenen Bühnen der Wagenübergänge.

Die Beschaffung der gebrauchten Wagen erwies sich als schwierig, da die MB eindeutige Vorstellungen vom Charakter des Verkehrs zum Seebad hatte. Ein Angebot der DRG wurde trotz des günstigen Preises von 2 000 RM/ Stück nicht berücksichtigt, da es sich um Abteilwagen ohne Durchgang handelte. Auf der Suche nach geeigneten Wagen wurde man im Raum Darmstadt fündig. Von der Butzbach-Licher Eisenbahn wurden die Wagen Nr. 1054 mit vier Abteilen, 4,5 m Radstand, und Wagen Nr. 1733 mit fünf Abteilen, 6,5 m Radstand, beide 1910 bei Her-

brandt in Köln gebaut, erworben. Es erfolgte ein Umbau der Wagen für die Bedürfnisse der M.B. Er beinhaltete im Mai 1925 die Erneuerung der Gepäcknetze, den Einbau einer Niederdruck-Dampfheizung, einer Gasbeleuchtung und einer Bremsdruckleitung sowie den Anbau von Übergangsbrücken. Die Gesamtkosten beliefen sich auf 4000 RM zuzüglich 1020,05 RM je Wagen für die Laufbescheinigung und Überführung von Darmstadt.

Der Vorstand lehnte 1926 den Ankauf eines Triebwagens ab, bewilligte jedoch den Ankauf weiterer gebrauchter Wagen. Am 27. Januar 1927 wurden auf Grund günstiger der Geschäftsergebnisse aus dem Jahr 1925/26 für den Erwerb eines zusätzlichen Wagens 6000 RM bewilligt. Auf dieser Basis konnte im April 1927 von der Marburger Kreisbahn ein vierachsiger, 10 m langer Wagen mit 60 Plätzen, Baujahr 1913, mit wenig Nacharbeitsaufwand für 4100 RM zuzüglich 542,80 RM Überführungskosten erworben werden. Anfängliche Bedenken wegen des Alters des Wagens wurden zerstreut, da der Wagen nur an voraussichtlich 20 bis 30 Tagen im Jahr als Verstärkungswagen und höchstens 10 Jahre zum Einsatz kommen sollte. Der Wagen gehörte zur so genannten „Langenschwalbacher Bauart“; er erhielt die Nr. 2021. Er hat schon eine bewegte Geschichte vorzuweisen. Vermutlich war er als 1. Klasse-Wagen gebaut

und irgendwann zum 3. Klasse-Wagen umgebaut worden. In diesem Zustand ist er von der Marburger Kreisbahn übernommen worden. Der Wagen selbst gehörte einer kleinen Serie für Privatbahnen an und stellte für Mecklenburg durchaus einen exotischen Typ dar.

Die Neubauwagen von der Waggonfabrik Beuchelt in Grünberg entsprachen der Bauart Ci mit Tonnendach ohne Oberlicht sowie offenen Einstiegsbühnen. Diese Bauart wurde an andere Lenz-Bahnen sowie an weitere private Bahngesellschaften geliefert.

Die 1925 von der Butzbach-Licher Eisenbahn übernommenen beiden Personenwagen vom Baujahr 1910 sind wegen ihres schlechten Zustandes 1937 abgestellt worden. Sie wurden ersetzt durch zwei ebenfalls von der Butzbach-Licher Eisenbahn erworbenen Wagen aus dem Jahr 1909, die einen besseren Erhaltungszustand aufwiesen. Die neuen Wagen erhielten wieder die Betriebsnummer 23 und 24. Diese Beschaffung sollte eine Übergangslösung für neu zu beschaffende Personenwagen sein. Im Jahr 1936 trug sich der Vorstand mit dem Gedanken, zwei oder drei weitere fabrikneue Personenwagen als Ersatzbeschaffungen für die Wagen aus den Baujahren 1910 und 1913 zu tätigen. Die finanzielle Situation war noch nicht entspannt und so plante die M.B. die Beschaffungen für die Jahre 1938 bis 1940. Von verschiedenen Waggonfabriken wurden 1937 Angebote eingeholt. Die Ausstattung sollte folgende Vorgaben berücksichtigen:

- Hochdruckdampfheizung,
- elektrische Beleuchtung,
- ohne Toilette,
- Übergangsbühnen von Wagen zu Wagen,
- 60 Sitzplätze in Bestuhlung 3 + 2 und Mittelgang,
- große, versenkbare Fenster und zulässige Fahrgeschwindigkeit bis 90 km/h

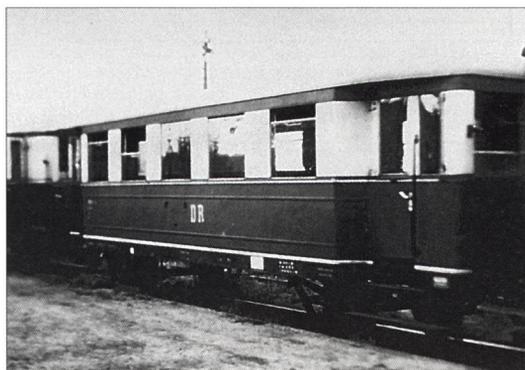
Das Angebot der Waggonfabrik Wismar kam hinsichtlich Ausführung und Preisgestaltung den Vorstellungen der Geschäftsführung am meisten entgegen. Sie stellte 1938 einen Antrag an den Aufsichtsrat, der eine Beschaffung für 1940 genehmigen wollte. Nachdem der Krieg 1939 ausgebrochen war, ist eine Beschaffung nicht mehr möglich geworden, weil der Auftrag von den Behörden als „nicht kriegswichtig“ eingestuft wurde.

Von der DR sind die genannten Personenwagen 1949 übernommen worden, jedoch ohne



Nach Aussonderung der alten Länderbahn-Personenwagen sind ersatzweise Triebwagen-Beiwagen als Zugverband mit einer Kleindiesellok zum Einsatz gekommen. Im Bild ist der abfahrtsbereite Zug mit einem preußischen Nebenbahn-Gepäckwagen in Rövershagen Klb 1967 zu sehen.

FOTO: DR. WERNER HORMANN

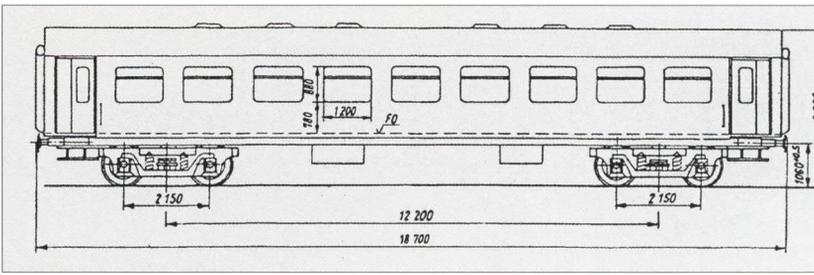


Im Bild ist der Triebwagen-Beiwagen der stillgelegten Boizenburger Stadt- und Hafenbahn zu sehen. FOTO: DR. WERNER HORMANN

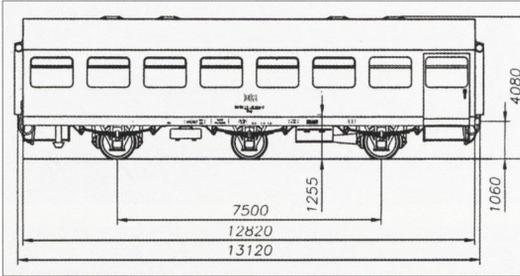
In Graal Müritz steht der „Triebwagenzug“ mit Kleinkok Typ V 18 (BR 102) zur Abfahrt nach Rövershagen bereit.

FOTO DR. WERNER HORMANN





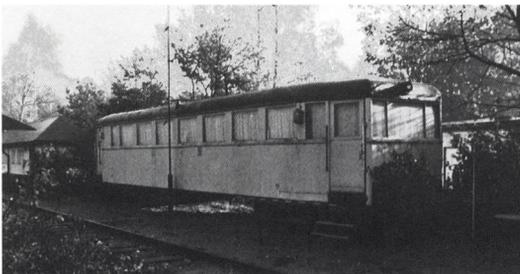
Mit vierachsigen Bghw-Wagen und Diesellokomotiven der Baureihe 110 wurde auf der Bäderbahn ein zeitgemäßer Reisekomfort erreicht. Die Zeichnung zeigt eine Seitenansicht der Wagenattung. SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ



Zeichnung eines dreiachsigen Baag-Reko-Wagens. SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

Zweckbestimmung für die Bäderbahn. Der Wagen 21, von der Roten Armee abgezogen, blieb verschollen. Die Ausmusterung der gebraucht erworbenen Wagen von 1909 zu Beginn der 50er Jahre wurde durch Abteilwagen aus dem Bestand der DR ausgeglichen. Sie stammten von der ehemals mit Dampf betriebenen Berliner Stadtbahn und waren zuletzt im Rostocker Bestand. Es kamen aber auch Wagen der böhmisch/österreichischen Bauart (diese Wagen liefen u.a. auch zwischen Stralsund und Barth) hier zum Einsatz. Der kombinierte Post-/Gepäckwagen von 1925 hat sich bis 1966 auf der Strecke gehalten,

Dieser Triebwagen der ehemaligen Prenzlauer Kreisbahn stand von 1972 bis 1992 auf dem Bahnhof in Graal-Müritz als Ferienunterkunft für zwei Familien. Über Schwerin ab 1950 und Güstrow ab 1972 gelangte er auf den Bahnhof des Seebades. FOTO 1979, LOTHAR SCHULTZ



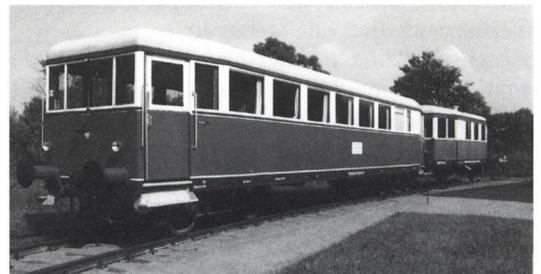
ten, nur das Postabteil ist nach Einstellung der Postbeförderung ausgebaut und zum erweiterten Gepäckladeraum umgebaut worden. Bis zur Indienststellung moderner Wagen sollten noch viele Jahre vergehen.

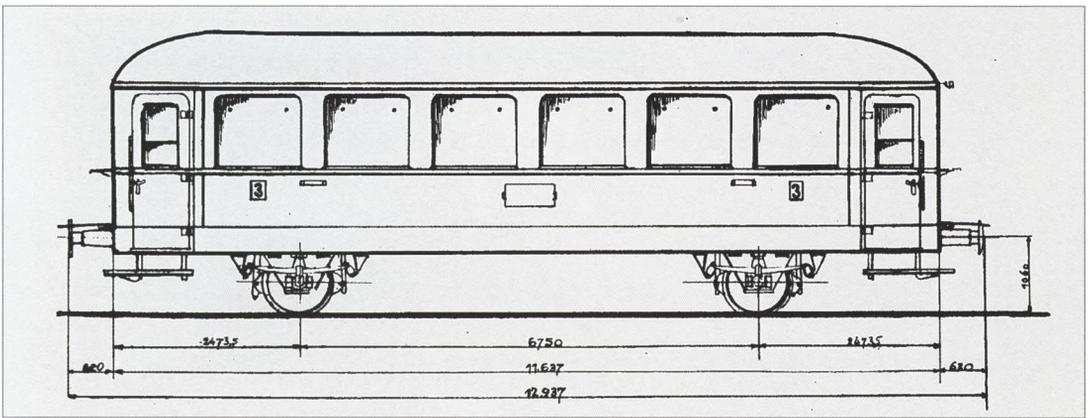
Triebwagen-Beiwagen bereicherten das Erscheinungsbild auf der M.B.-Strecke ab 1967/68, da keine anderen Wagen für diese Strecke bereitgestellt werden konnten. Sie stammten vom Bw Hagenow von der Strecke Boitzenbug-Boitzenburg Stadt, vom Bw Stralsund von der Strecke Velgast-Tribsees und auch aus dem Perleberger Raum.

Die Güterwagen sind aus dem überzähligen Bestand der DR für diese Strecke aus Hannover 1925 beschafft worden. Sie hatten ein Ladegewicht von 15 t und entsprachen der Verbandsbauart von 1910. Sie liefen als Privatwagen der Firma Lenz & Co im Wagenpark der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft. Der Kaufpreis betrug 2000 RM für die G-Wagen, 1580 RM für den O-Wagen.

Die unvollendete Absicht der Betriebsleitung, für die M.B. Triebwagen zu beschaffen, scheiterte zweimal an der ablehnenden Haltung des Aufsichtsrats der Bahn: 1926, als für den schwachen Verkehr in der Winterzeit ein zweiachsiger motorgetriebenen Wagen angeschafft werden sollte

Nach Restaurierung des Wagenkastens und Ausbau des „Wohninterieurs“ steht der im Bild 34 gezeigte Triebwagen als Ausstellungsstück auf dem Bahnhof Gramzow, seiner ersten Heimat, der Prenzlauer Kreisbahnen. FOTO: BRANDENBURGISCHES MUSEUM FÜR KLEIN- UND PRIVATBAHNEN, GRAMZOW





Ansichts- und Maßzeichnung des bei der Waggonfabrik Wismar bestellten, aber nicht mehr gelieferten Wagentyps für die M.B. 1940.
ZEICHNUNG NACH ORIGINAL: LOTHAR SCHULTZ

und ebenso 1934, als die Waggonfabrik in Dessau einen Triebwagen anbot.

Es blieb auf der Bäderbahn bei lokbespannten Reisezügen, überwiegend mit altbrauchbaren Reisezugwagen. Erst ab 1973 war es möglich, Reko-Wagen vom Typ Baag (zwei- und dreiachsig) bereitzustellen. Da für die abgestellten Triebwagen-Beiwagen kein weiterer Verwendungszweck bestand, verblieben zwei auf dem Bahnhof im Bereich des ehemaligen Gleises 4 als Ferienunterkunft für Eisenbahner. Sie wurden vor Ort entsprechend hergerichtet.

Der Vollständigkeit halber sei angeführt, dass von 1972 bis 1992 noch ein vierachsiger Triebwagen der Bauart „Mosel“, von der Waggonfabrik Wismar 1939 gebaut, auf dem Bahnhof im Bereich des bis 1945 bestehenden Ausziehgleises von Gleis 2 als Ferienunterkunft stand. Mit der Fabriknummer 21 118 war er an die Prenzlauer Kreisbahnen geliefert worden und ist dort als VT 04 gelaufen. Nach einem Einsatz auf der Oderbruch-Bahn ab 1940 ist er 1950 nach Schwerin als VT 137 527 gekommen und bis 1966 für Sondereinsätze genutzt worden. Nach Z-Stellung und Ausmusterung 1971 kam er als Unterkunftswagen nach Güstrow, wurde aber kaum genutzt. So wurde er von dort 1972 nach Graal-Müritz überführt und auch als Ferienunterkunft für zwei Familien bis 1992 hergerichtet. Prenzlauer Eisenbahnfreunde entdeckten ihn dort und holten ihn in seine ursprüngliche Heimat zurück. Nach Rückbau der Einrichtungen steht er jetzt als Ausstellungsexponat auf dem Museumsbahnhof Gramzow der ehemaligen Prenzlauer Kreisbahnen.

Die ab 1973 eingesetzten Reko-Wagen wiesen in den 1980er Jahren zunehmende Verschleißerscheinungen auf, so dass die Rbd Schwerin Ersatzwagen für Rostock bereitstellen musste. Da der Wagenmangel inzwischen weitestgehend überwunden war, konnten ab 1986 die vierachsigen Neubauwagen vom Typ Bghw zum Einsatz kommen. Die Züge bestanden jetzt aus drei Bghw-Wagen mit einem Gepäckwagen.

Die Bghw-Wagen zeigten um 1990 nach rund 20-jährigem Einsatz bereits erhebliche Verschleißerscheinungen, insbesondere an der Innenausstattung. So stand wiederholt die Frage Rekonstruktion oder Wagenneubeschaffung. Der nach der Wende entstandene Wagenüberhang im Fernverkehr mit der Einführung der Interregio-Züge setzte die in den 1980er Jahren gebauten Bme Wagen aus dem Schnell-

Ein Blick von der Ladestraße in Graal-Müritz auf das Gelände des Lokbahnhofs. Links neben dem Lokschuppen Reste des Kohlenbansens aus der Zeit der Dampflokomotiven und im Hintergrund die abgestellten Triebwagen-Beiwagen des Prignitzer Nebenbahnnetzes, ebenfalls als Bungalow als Ferienunterkunft der Eisenbahner hergerichtet. FOTO 1986, LOTHAR SCHULTZ





202 420, am ehemaligen Hp Georg Schneise, auf Fahrt nach Graal-Müritz, 18. Juni 1995.

FOTO: PETER WILHELM

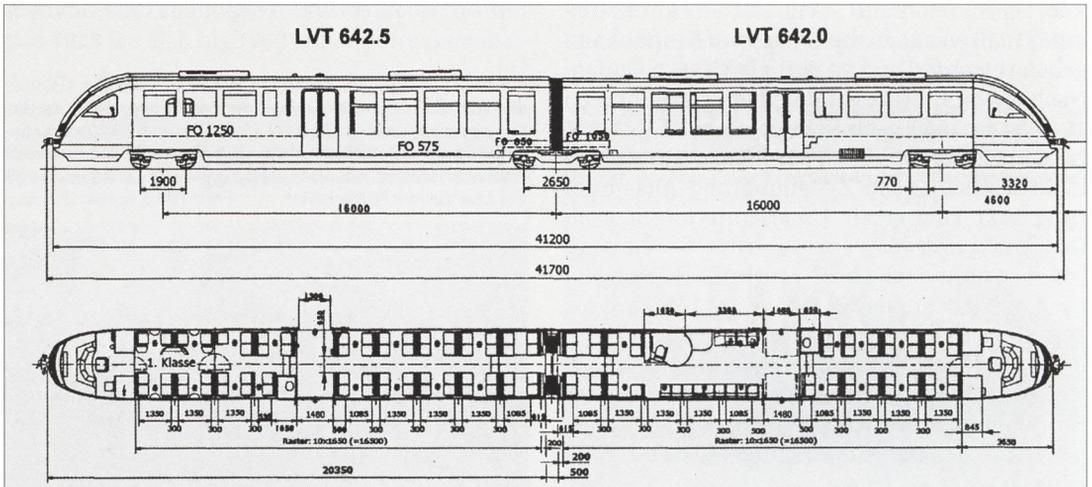
zugangebot der DR frei. So kamen 1995 und 1996 diese ursprünglichen Schnellzugwagen mit Eingangstüren an den Wagenenden und innerem Seitengang in der beige/chromoxydgrünen Farbgebung auch auf der Bäderbahnstrecke zum Einsatz. Die Zugbildung bestand aus

2 Sitz- und einem Gepäckwagen, gezogen von einer Lok der BR 202 (ex DR 112).

Sie stellten zwar eine neue Qualität im Zugangebot dar, waren aber von der Konzeption völlig ungeeignet, was sich auch im Vandalismus innerhalb der Abteile im Schülerverkehr zeigte. Mit

Seitenansicht und Grundriß des Triebwagentyps „DESIRO“ von Bombardier.

SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ





202 420 hat in Graal-Müritz für die Rückfahrt umgesetzt, 18. Juni 1995.

FOTO: PETER WILHELM

diesen Erkenntnissen konnten vom Betriebshof Kiel Triebwagen der BR 628 erworben und zum Einsatz gebracht werden. Die Innenräume waren übersichtlich und die Einstiegsbedingungen waren bei den niedrigen Bahnsteighöhen auch für behinderte Fahrgäste wesentlich besser. Der Triebwageneinsatz begann erst zum Sommerfahrplan ab 29. Mai 1996. Mit den aus Kiel nach Rostock umstationierten Triebwagen der BR 628 wurde der Reisezugverkehr attraktiver bei gleichzeitiger Senkung der Kosten. Am 25. September 1999 endete der Zugverkehr auf der Gesamtstrecke, weil diese für eine grundlegende Sanierung gesperrt wurde. Nach der Grundsanierung der Strecke 2004 sind auf der Graal-Müritzer Strecke neu gelieferte Triebwagen der BR 642 (Desiro) von der DB Regio im Einsatz. Sie stellen zeitgemäßen und attraktiven Komfort im Regionalverkehr dar.

Wartung und Unterhaltung der Fahrzeuge

Die private Bahngesellschaft hatte mit der Konzessionserteilung einen öffentlichen Betrieb zu gewährleisten. Dazu gehörten neben den planmäßigen Reise- und Güterzügen auch die

laufenden Instandhaltungen des Schienennetzes und der Fahrzeuge. Für die Fahrzeugunterhaltung errichtete die M.B. eine Werkstatt und stellte das erforderliche Personal ein.

In Graal-Müritz wurde ein Lokschuppen gebaut, in dem die Reservelok, die Betriebslok und im Winter nicht benötigte Personenwagen untergestellt waren. Der Lokschuppen erhielt eine Untersuchungsgrube und die notwendige Werkstattausrüstung für einfache Lokomotiv- und Wagenreparaturen. Größere Reparaturen mussten in der Betriebswerkstatt Tribsees von Lenz & Co durchgeführt werden.

Bei dem Alter der zur Betriebseröffnung beschafften Fahrzeuge ist nachvollziehbar, dass im Alltag zahlreiche Reparaturen anfielen. Sorgen bereiteten der M.B. vor allem die beiden gebrauchte erworbenen Personenwagen von Herbrandt, Köln, Baujahr 1910, mit ihren hölzernen Wagenkästen.

Viel Aufwand steckte man auch in die Erhaltung der Lokomotiven, die einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten hatten. Auch wenn im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts solide Handwerksarbeit für eine lange Nutzung Gewähr gab, ging das nur bei sorgfältiger Wartung und Pflege.



202 750-6 (Bh Rostock) mit RB 14523 (Ostseebad Graal-Müritz–Rövershagen) im Bahnhof Ostseebad Graal-Müritz am 7. August 1995.
FOTO: MARTIN STERTZ

202 750-6 ist mit RB 14527 (Ostseebad Graal-Müritz–Rövershagen) am 7. August 1995 im Bf Rövershagen (Kleinbahn) angekommen und setzt um.
FOTO: MARTIN STERTZ



Alltagsgeschäft im Bahnhof Graal-Müritz am 7. September 1991. Diesellokomotive 112 509 hat ihren kurzen Reisezug am Bahnsteig abgestellt und setzt um.

FOTO: PETER WILHELM



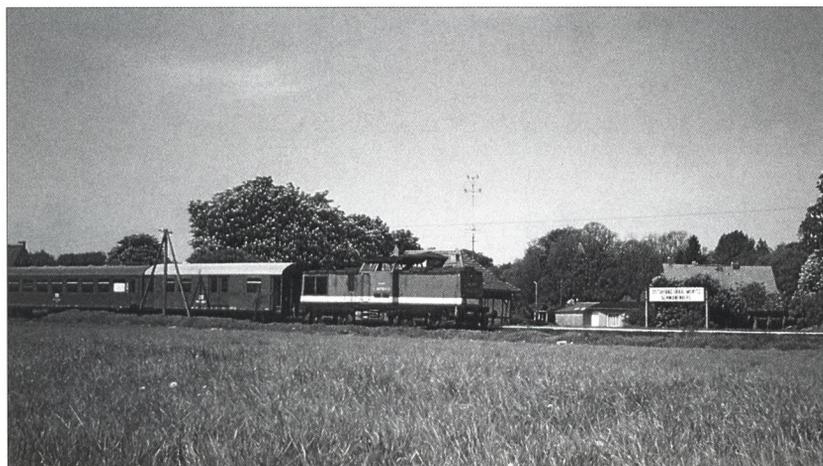
Während der Umsetzfahrt von Lokomotive 112 509 gelang auch diese Aufnahme mit dem nicht mehr genutzten Lokschuppen.

FOTO: PETER WILHELM



Im Sommer 1993 entstand dieses Bild eines einfahrenden Zuges in den Haltepunkt Graal-Müritz Schwanenberg, bestehend aus einem dreiachsigen Reko-Gepäckwagen und zwei vierachsigen Personenwagen vom Typ Bghw. Zuglok ist die 110 123-8.

FOTO LOTHAR SCHULTZ





Seit den 1990er Jahren gab es Direktverbindungen zwischen Graal-Müritz und Rostock. Triebwagengarnitur 628/928 697 (SE 4878 Graal-Müritz–Wismar) überquert den bereits stillgelegten Rostocker Güterbahnhof am Abzweig Warnowbrücke West, 18. März 1999.

FOTO: PETER WILHELM

Triebwagen 628/928 700 in Torfbrücke, 2. Mai 1999.

FOTO: PETER WILHELM





Triebwagen 628/928 699-8 (Zuglauf Wismar–Graal-Müritz) in Rostock am Abzweig Warnowbrücke Ost, 19. Juni 1999.

FOTO: PETER WILHELM

628/928 656 kurz vor dem ehemaligen Hp. Hinrichshagen auf der Fahrt Richtung Rövershagen, Zuglauf Graal-Müritz–Wismar, 4. Februar 1998

FOTO: PETER WILHELM





Aus dem Januar 1996 stammt diese Aufnahme eines Triebwagenzuges vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofes Graal-Müritz. Graffitschmierereien und unsaubere Züge waren damals noch alltäglich. FOTO LOTHAR SCHULTZ

Kursbuchszüge der Sommerfahrpläne 1960, 1967, 1980.

SAMMLUNG LOTHAR SCHULTZ

121 s Rövershagen — Ostseebad Graal-Müritz															Alle Züge 2. Klasse															
ab Rostock Hbf 121r															an															
km Zug Nr. Rbd Schwerin Zug Nr.															km Zug Nr. Rbd Schwerin Zug Nr.															
4.53	6.36	9.01	...	13.39	15.56	17.32	21.75	...	6.16	7.45	12.55	...	17.56	21.35	3647	8.01	3651	...	3655	3657	3659	3663	...	3666	3668	3650	3654	3656	3658	8686
0.1	a	H.11	10.10	...	14.06	16.31	18.05	21.46	...	0.0	ab Rövershagen 121r	...	5.49	7.15	9.44	12.23	15.09	17.29	...	0.0	0.4	...	15.09	17.29	...	0.20.04	...			
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.9	...	Hinrichshagen	...	X.5.43	X.7.09	X.9.38	X.12.17	X.15.03	X.17.24	...	...	...	X.15.03	X.17.24	...	...	19.57	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	4.7	...	Georg-Schneise	...	...	X.7.04	X.9.34	X.12.12	X.14.58	X.17.19	...	...	...	X.14.58	X.17.19	...	...	19.51	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8.2	...	Ostseebad Graal-Müritz Schwaneb.	...	...	5.31	6.56	9.26	12.04	14.51	17.12	...	...	...	14.51	17.12	...	19.31	...
6.23	a	8.52	10.45	...	14.30	16.54	18.30	22.11	...	10.3	an Ostseebad Graal-Müritz	...	5.25	6.50	9.20	11.58	14.45	17.06	0.19.24	...	

o Zug kann von Zwischenbahnhöfen bis zu 10 Minuten vor Plan verkehren

123 a Rövershagen — Ostseebad Graal-Müritz															Alle Züge 2. Kl.															
ab Rostock Hbf 123															an															
km Zug Nr. Rbd Schwerin Zug Nr.															km Zug Nr. Rbd Schwerin Zug Nr.															
5.54	7.24	10.02	13.51	...	16.31	17.39	21.29	...	6.17	7.44	9.06	...	13.05	16.29	18.59	3647	3649	8681	8685	...	3657	3659	3663	...	3646	3648	3650	8684	3656	3658
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	0.0	ab Rövershagen 123	...	...	5.41	7.12	9.05	12.37	15.36	18.29	...	...	...	...	...	...	...	...	18.29	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.9	...	Hinrichshagen	...	X.5.32	X.7.03	8.56	X.12.27	X.15.27	X.18.20	...	...	...	...	...	...	...	...	18.20	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	8.7	...	Georg-Schneise	...	...	X.6.56	8.50	X.12.21	X.15.21	X.18.14	...	...	...	...	...	...	...	...	18.07	...
6.19	7.50	10.31	14.19	...	17.25	19.05	22.14	...	...	...	Ostseebad Graal-Müritz Schwaneb.	...	...	5.15	6.45	8.30	12.09	15.10	18.07	...	...	...	...	...	...	...	...	18.07	...
6.25	7.56	10.38	14.26	...	17.32	19.11	22.20	...	...	10.3	an Ostseebad Graal-Müritz	...	...	5.09	6.39	8.33	12.02	15.03	17.55	...	...	...	...	...	...	...	...	17.55	...

a verkehrt bis 15. X. 87 und ab 11. IV. 88 täglich, vom 18. X. 87 bis 10. IV. 88 X

951 Rövershagen — Ostseebad Graal-Müritz und zurück															Alle Züge 2. Klasse														
ab Rostock Hbf 951															an														
km Rbd Schwerin Zug Nr.															km Rbd Schwerin Zug Nr.														
0.0	Rövershagen 950	...	...	...	6.13	7.02	9.01	10.10	12.55	14.14	...	15.57	16.51	...	18.10	19.11	22.50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.9	Hinrichshagen X (w)	...	...	...	6.17	7.06	9.05	10.14	12.59	14.14	...	16.01	16.55	...	18.14	19.15	22.54	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4.7	Georg-Schneise (w)	...	...	...	6.20	7.09	9.08	10.17	13.02	14.21	...	16.04	16.58	...	18.17	19.18	22.57	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2	Ostseebad Graal-Müritz Schwaneb. Y	...	...	...	6.25	7.15	9.14	10.23	13.08	14.27	...	16.10	17.04	...	18.23	19.24	23.03	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10.3	Ostseebad Graal-Müritz an	...	...	...	6.28	7.18	9.17	10.26	13.11	14.30	...	16.13	17.07	...	18.26	19.27	23.06	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
0.0	Ostseebad Graal-Müritz ab	...	...	...	5.27	6.35	8.13	9.26	...	12.21	13.46	15.18	16.21	...	17.27	...	18.41	20.53	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.1	Ostseebad Graal-Müritz Schwaneb. X	...	...	...	5.31	6.39	8.17	9.30	...	12.25	13.50	15.22	16.25	...	17.31	...	18.45	20.57	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.6	Georg-Schneise X (w)	...	...	...	5.36	6.44	8.22	9.35	...	12.30	13.55	15.27	16.30	...	17.36	...	18.50	21.02	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.4	Hinrichshagen X (w)	...	...	...	5.39	6.47	8.25	9.38	...	12.34	13.58	15.30	16.32	...	17.39	...	18.53	21.05	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
10.3	Rövershagen 950	...	...	...	5.43	6.51	8.29	9.42	...	12.37	14.02	15.34	16.36	...	17.44	...	18.57	21.10	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Das Bahnwärterpersonal (für die Gleisanlagen) und das Werkstattpersonal halfen sich gegenseitig, wenn es ein bestimmter Arbeitsauftrag erforderte.

Die Strecke war aus Kostengründen 1925 auch mit altbrauchbaren Schienen auf getränkten Weichholzschwelen in Kiesbettung errichtet

worden. Daraus ergab sich für die Gleisanlage ein erhöhter Instandhaltungsaufwand. Die beim Streckenbau und der Fahrzeugbeschaffung gesparten Kosten waren die Ursache dafür, dass sich bereits Mitte der 1930er-Jahre die Notwendigkeit der grundlegenden Erneuerung von Gleisanlagen und Fahrzeugpark abzeichnete.

Verkehr auf der Bäderbahn durch die Deutsche Reichsbahn bis 1993

Im Kapitel „Stilllegung der Strecke abgewendet“ sind die Schwierigkeiten der DR für die Aufrechterhaltung des Verkehrsangebotes auf der Strecke bis zum Ende der 1970er-Jahre bereits dargelegt worden. Die Durcharbeitung der Strecke 1983 sicherte für die nächsten Jahre zunächst den Betrieb. Jetzt kamen die 960 PS starken Diesellokomotiven der Baureihe 110 vom Bahnbetriebswerk Rostock zum Einsatz. Der Wagenpark, aus fünf zwei und dreiachsigen Baag (Reko-) Wagen gebildet, war bis 1986 im Einsatz. Anschließend wurden die Wagen verschrottet. Die Wagenkästen zeigten erhebliche Verschleißerscheinungen. Ursprünglich wurden die Wagen ab 1958 vom dama-

ligen Reichsbahn-Ausbesserungswerk (Raw) Halberstadt gebaut, um den überalterten Wagenpark der Deutschen Reichsbahn zu erneuern. Es folgten für den Betriebseinsatz die im gleichen Werk ab 1966 neu gebauten vierachsigen Personenwagen der Gattung Bghw, die sich allgemeiner Beliebtheit erfreuten. Die Züge wurden mit 3 Wagen gebildet und boten damit rund 180 Sitzplätze an.

Seit dem Ende der 1970er Jahre benutzten fast nur noch Schüler die Reisezüge. Daneben gab es geringen Gelegenheitsverkehr zwischen Rövershagen und Graal-Müritz. Das rückläufige Verkehrsaufkommen, hauptsächlich zurückzuführen auf den weiter bestehenden Umsteigeverkehr

628/928 700-7 (SE 4881 Neubukow–Graal-Müritz) am ehemaligen Hp. Georg-Schneise, 1. Januar 1999 FOTO: PETER WILHELM





Die Strecke, das Gleis ist noch in Kiesbettung verlegt, am ehemaligen Haltepunkt Hinrichshagen, 4. Februar 1998.
FOTO: PETER WILHELM

und die zunehmende individuelle Motorisierung, führte zum Ende der 1980er Jahre wieder zu der Absicht, den Verkehr einzustellen, weil dieser nicht mehr den Bedürfnissen der Reisenden entsprach. Zwar blieb der Reisezugverkehr weiter bestehen, jedoch verringerte man die Zugstärke auf zwei Sitzwagen. In allen Fällen wurde noch ein Gepäckwagen mitgeführt.

Es verkehrten in den 60er- und 70er-Jahren sieben Zugpaare im Sommerfahrplan, aber nur drei im Winterfahrplan. Die vier Zugpaare

in Differenz zum Winterfahrplan verkehrten als Schienenersatzverkehr mit Omnibus im Anschluss an die Züge von und nach Rostock. Die Nachfrage nach diesem Angebot hielt sich in Grenzen, oft fuhren die Busse auch ohne Fahrgäste.

Mit Beginn des Sommerfahrplanes 1991 wurden die Schienenersatzverkehre eingestellt, ganzjährig erfolgte jetzt wieder der Schienenverkehr. Der Haltepunkt Hinrichshagen wurde Bedarfshaltepunkt, der Bedarfs-



Vom ehemaligen Haltepunkt Georg-Schneise, Blick Richtung Rövershagen am 4. Februar 1998, ist nichts mehr zu sehen.
FOTO: PETER WILHELM

Bauzustand im Bahnhof Rövershagen, ehemalige Kleinbahnseite, 21. November 2004.

FOTO: PETER WILHELM



Haltepunkt Georgschneise aufgelassen. Die Fahrzeit betrug noch immer 20 Minuten. Fiel die Unterwegshalte weg, kamen die Züge bis zu 3 Minuten vor Plan am Endbahnhof an. Eine Neuerung waren die Züge im Durchlauf bis Rostock Hbf. Das war möglich geworden, weil nach der politischen Wende der Güterverkehr drastisch zurückgegangen war und nun freie Streckenkapazität vorhanden war. Ab 1993 sind alle 11 Zugpaare durchgehend geführt worden, weil in diesem Jahr der Bau der

zweiten Warnowbrücke bei Kassebohm abgeschlossen wurde.

Der Güterverkehr auf der Nebenbahn kam bereits 1991 zum Erliegen. Die DR schloss Güterverlade- und Rangierbahnhöfe zum Personalabbau und weil die Betriebe ihre Transporte zunehmend auf die Straße verlagerten. Offiziell wurde der Gütertarifbahnhof Graal-Müritz zum 31. Dezember 1992 geschlossen. Seitdem erfolgten Brennstoff- und Baustofftransporte per Lastkraftwagen.

Bauzustand im Bahnhof Rövershagen, Bahnübergang im Zug der Bundesstraße B 105, 21. November 2004.

FOTO: PETER WILHELM





Sanierung der Strecke:
Bauzustand am nördlichen
Ortsrand Rövershagen,
Das neue Gleis mit
Y-Schwellen ist im Schot-
terbett verlegt, 21. No-
vember 2004.
FOTO: PETER WILHELM

Die Deutsche Bahn AG übernimmt den Verkehr ab 1994

Verkehr bis zur Streckenstilllegung 1999

Der Zusammenschluss von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG (DB AG) am 1. Januar 1994 brachte für den Verkehr auf der Kursbuchstrecke 966 vorerst keine Veränderungen. Auf der Strecke wurden mit Beginn des Winterfahrplans 1996 die lokbespannten Züge durch Triebwagen der Baureihe 628 aus dem Gebiet von Schleswig-Holstein

Im September des Jahres 2001 entstand diese Aufnahme von der Regel-Gestellung der Züge im verkürzten Zuglauf von Rostock nach Rövershagen mit Wendezug-Steuerwagen, Sitzwagen und Lok BR 143 des Bh Rostock. Das Bild zeigt die Gegenrichtung zum Bild S. 62 oben nach Fertigstellung des 2. Gleises zwischen Rostock Hbf und Rostock-Kassebohm. FOTO LÖTHAR SCHULTZ



abgelöst. Die Triebwagen bewirkten für die Reisenden eine erste Komfortverbesserung, für die Eisenbahn bedeuteten sie Einsparung von Lok-, Zug- und örtlichem Stationspersonal. Der Triebwagenführer war gleichzeitig Zugführer und Fahrkartenverkäufer.

Der neu geschaffene Konzernbereich „Netz“, für die Infrastruktur zuständig, sah keine Veranlassung, die zunehmenden Oberbaumängel durchgreifend zu beseitigen. Besonders die Entwässerung des Gleises und die Verfüllung vorhandener Moorlinsen an verschiedenen Stellen unter dem Bahnkörper bedurften einer gründlichen Bearbeitung. Ein Durcharbeiten der Kiesbettung reichte bei weitem nicht aus.

Der Zustand der Strecke verschlechterte sich zusehends, Langsamfahrstellen machten das Reisen völlig unattraktiv. Die Fahrgeschwindigkeit wurde auf 20 km/h, teilweise sogar auf 10 km/h begrenzt. Wegen der Oberbaumängel musste ab 26. September 1999 die Strecke gesperrt werden.

Die DB plante und beantragte die dauernde Stilllegung der unwirtschaftlichen Nebenbahn. Auf Gemeinde- und Kreisebene wuchs zunehmend die Erkenntnis, eine vernünftige Schienenverbin-

Die Stromgrabenbrücke musste bei der Streckensanierung komplett erneuert werden. Im Bild von 2004 sehen wir das neue Betonbauwerk mit geringerer lichter Weite als der Vorgängerbau mit eisernem Überbau.
 FOTO LOTHAR SCHULTZ



dung ist wichtig für die wachsende Bedeutung des Ostseebades Graal-Müritz. Die Auffassung der Gemeinde setzte die 1996 gegründete „Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern m.b.H.“ um, in dem sie die Reisezüge nach Graal-Müritz bei der DB AG nicht abbestellte. Die Deutsche Bahn AG sah sich dadurch veranlasst, für einen zeitgemäßen Schienenverkehr Sorge zu tragen. Zunächst widerstrebend nahmen die zuständigen Stellen der DB die Planungen zur Sanierung der

Strecke auf. Der zeitliche Ablauf dieser Phase erweckte gelegentlich den Eindruck, als sollte das Projekt durch verzögerte Bearbeitung doch noch zu Fall gebracht werden. Die Sperrung sollte nach einem Jahr Bauzeit aufgehoben werden. Nachdem mehrere Jahre keine Bauaktivitäten festzustellen waren, schalteten sich die lokalen Politiker wieder ein und erinnerten die Bahn an ihre Zusage, die Strecke zu sanieren. Ende 2003 keimte Hoffnung auf, die Strecke würde genauso schnell und

Der Bahnsteig im Haltepunkt Rostock Torfbrücke (ehemals Craal-Müritz Schwanenberg) ist aufwändig neugestaltet worden. Reisende müssen ihn nur noch beleben, er scheint vereinsamt im Vorfeld von Graal-Müritz zu liegen.
 FOTO LOTHAR SCHULTZ





642/942 185 am neuen End-Haltepunkt Graal-Müritz, 22. Januar 2005.

FOTO: PETER WILHELM

Bahnhof Rövershagen fährt von Gleis 1 ein Zug nach Graal-Müritz aus.

FOTO: LOTHAR SCHULTZ





Ein Triebwagen des Ostsee-Recknitz-Bahn am Endbahnhof Graal-Müritz, 20. Juli 2006.

FOTO LOTHAR SCHULTZ

642/942 185 an der ehemaligen Holzverladestelle Müggenburg, 22. Januar 2005.

FOTO: PETER WILHELM



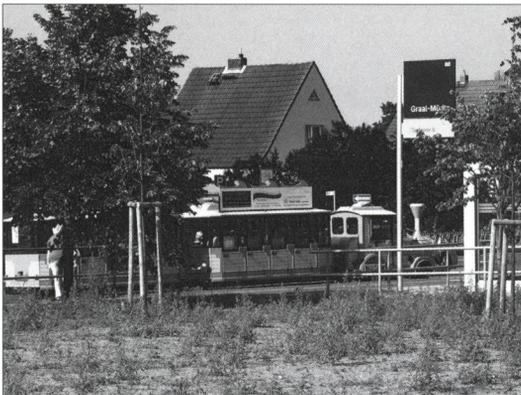


Oben und Mitte: Der Bahnsteig in Rövershagen Klb ist für die wenigen einsetzenden Züge nur in einfacher Bauweise erneuert worden, da das Betriebskonzept einem dauerhaften Verkehr über den Hauptbahnteil des Bahnhofes Rövershagen vorsieht.

FOTO LOTHAR SCHULTZ



Zur Weiterfahrt in den Ortsteil Müritz lädt ab Endhaltepunkt der Regionalbahnlinie 12, dem sogenannten Bahnhof, eine neue „Bäderbahn“ mit mehreren Unterwegshaltestellen ein. Weiterhin wird auf den Regionalbus verwiesen. FOTO LOTHAR SCHULTZ



gut saniert wie dies bei den vergleichbaren Nebenstrecken Lietzow-Binz und Bergen-Putbus-Lauterbach auf Rügen geschehen war.

Sanierung der Strecke

Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG und Landesregierung folgten, weil die DB nicht bereit war, die Kosten für die Streckensanierung einseitig zu übernehmen. Schließlich übernahm die Landesregierung die Kosten aus dem Fördermittel-Fonds zur Verbesserung der Infrastruktur. Die Bauleistungen wurden im zweiten Quartal 2004 ausgeschrieben und der Bauauftrag im August 2004 vergeben. Am 10. September 2004 begannen die Bauarbeiten mit der vollständigen Demontage der alten Gleisanlagen.

Die Planung aus dem Jahr 2000 sah Kosten von 10,2 Millionen Euro vor. Angesichts der Preisentwicklung musste die Planung aktualisiert und den Verkehrsbedürfnissen angepasst werden. Im Klartext hieß das: Auffassung des bestehenden Bahnhofes Ostseeheilbad Graal-Müritz und Gleise mit einem neuen Bahnsteig im km 9,7 vor einem Straßenübergang. Dadurch konnten rund 3 Mio Euro eingespart werden.

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit sollte nach Ende der Bauarbeiten durchgängig 80 km/h betragen. Im Leistungsumfang war nicht nur die Oberbauerneuerung enthalten, sondern der gesamte Bahnkörper musste saniert und im Moorbereich vor Rövershagen und bei Graal-Müritz vor dem Stromgraben stabilisiert werden. Die Stromgrabenbrücke wurde einschließlich der Widerlager komplett erneuert. Mit der Bausausführung wurde die Firma Schwalbe aus Preetz i.H. beauftragt. Der Auftraggeber bescheinigte ihr nach Abschluß der Arbeiten eine sehr gute Zusammenarbeit und hohe Qualität der Bausausführung.

Wie bereits erwähnt, endet die Strecke nicht mehr am alten Bahnhof, sondern an einem Prellbock 500 m davor. Damit wurden eine Wegkreuzung und -übergangssicherungsanlage für die Straße zur Jugendherberge eingespart. Der Zugang vom Ortsteil Graal hat sich durch die Verlagerung des Halteplatzes der Züge verbessert. Zur Weiterfahrt nach Müritz wird der Anschlussbus oder die „Bäderbahn“ genannte Touristenbahn für Rundfahrten im Ort empfohlen. Das inzwischen zugewachsene Bahnhofsgelände steht

nach Beräumung anderweitig zur Verfügung. Das Empfangsgebäude wurde verkauft, saniert und beherbergt jetzt eine Gaststätte mit Griechischem Restaurant. Der ehemalige Haltepunkt Graal-Müritz Schwanenberg erhielt einen normgerechten Bahnsteig aus Betonfertigteilen und heißt, weil auf Rostocker Stadtgebiet gelegen, jetzt „Rostock Torfbrücke“. Beide Bahnsteige, der in Rostock-Torfbrücke und am Streckenendpunkt, sind für starken Verkehrszuwachs und Doppeltraktion von Triebwagen der BR 642 ausgelegt.

Vom westlichen Bahnsteigabgang in Rostock Torfbrücke kommt man direkt nach Überqueren der Straße zum Ostseecamp, der Bungalow-Siedlung, ehemals „Schwanenberg“, und dem Campingplatz an der See. Der zugewachsene östliche Bahnsteigabgang zum Ortsteil Graal wird hoffentlich bald wieder hergerichtet, denn er bietet sich als Fußweg an. Die Wegübergänge sind reduziert bzw. verlegt worden, für den Straßenübergang Schwanenberg im km 8,4 ist eine Haltlichtanlage errichtet worden. Die Gemeinde Rövershagen hat den Einbau einer Wegübergangssicherungsanlage an der Köhlerstraat (zur Köhlerei Wiethagen) wegen finanzieller Probleme nicht rechtzeitig fertigstellen können, so dass hier bis zur Installation einer Halbschrankenanlage im Jahr 2005 eine Langsamfahrstelle mit 10 km/h vorhanden war.

Generell hat die Gemeinde Rövershagen, die im Jahr 2005 ihr 700jähriges Jubiläum beging, kein Interesse am Wiederaufbau der Bahn gezeigt; offizielle Gemeindevertreter sind der Eröffnungsfahrt nach der Sanierung ferngeblieben.

Im Bäderbahn-Bahnhof von Rövershagen ist das Bahnsteiggleis mit dem zugehörigen Bahnsteig erneuert worden. Die Einfahrt in den Bahnhof ist mit 40 km/h auch für das stumpf endende Gleis 8 geregelt und wird durch neue Lichtsignale angezeigt. Das Lokwendegleis 7 wurde abgebunden, es wird mit den Übergabegleisen 4 und 5 sowie dem Abstellgleis 6 nach gegenwärtigen Erkenntnissen erst mit dem generellen Umbau des Bahnhofes Rövershagen im Rahmen des Verkehrsprojektes 1 Deutsche Einheit rückgebaut. Die Kreuzung mit der Bundesstraße 105 ist komplett erneuert worden wobei das alte Erdreich bis ein Meter Tiefe ausgehoben werden musste. Hier ist die frühere Halbschrankenanlage, die signalabhängig gesteuert wird, aufgearbeitet und wieder installiert worden. Das Anschlussgleis der Forstwirtschaft, heute einem Flüssiggaslager die-



Nach Auflassung und Verkauf des ehemaligen Empfangsgebäudes in Graal-Müritz an Privat ist das Gebäude ansehnlich saniert und zu einer Erlebnisgaststätte umgebaut worden. Von der Birkenstraße macht es 2006 einen einladenden Eindruck.

FOTO LOTHAR SCHULTZ



Triebwagen mit „Selbstbedienung“ im Haltepunkt Graal-Müritz.

FOTO LOTHAR SCHULTZ

Aus einem früher unbefestigten Wegübergang der Köhlerstraat in Rövershagen wurde eine mit automatischen Schranken gesicherte Straßenkreuzung mit der Schiene. Das kostenaufwändige Vorhaben ist 2005 realisiert worden.

FOTO LOTHAR SCHULTZ





Auf dem erneuerten Bahnsteiggleis in Rövershagen KlB ist der Eröffnungszug für die Ehrengäste am 17. Dezember 2004 bereitgestellt worden (oben). Statt eines Bandes durchfährt der Eröffnungszug eine Traube rot-weißer Luftballons. FOTOS (2) LOTHAR SCHULTZ



gend, blieb erhalten und ist mittels ortsbedienter Weiche wieder an das Streckengleis angebunden. Westlich des Streckengleises betrieb zu DDR-Zeiten das Ingenieur- und Tief- und Verkehrsbaukombinat eine Asphaltmischanlage mit zwei Anschlussgleisen zum Bahnhof Rövershagen zur Anlieferung der Grundstoffe. Da diese Produktionsstätte nach 1990 aufgegeben wurde, sind die Anschlussgleise nicht wieder errichtet worden.

Abgesehen von der vorgenannten Anschlussweiche gibt es auf der Strecke keine Weiche und betrieblich gesehen auch keinen Bahnhof mehr. Für den Streckenneubau wurden 7,5 Mio Euro verbraucht, die vom Bund und vom Land (600 000 Euro) bereitgestellt wurden – rechnerisch bedeutet das für die 9,7 km lange Strecke 773 200 Euro je Kilometer. Einige interessante bauliche Details sind:

- die Tiefenentwässerung im km 0,3 bis 1,1
- Einbau von S 54 Schienen auf Y-Stahlschwellen
- auf vier Kilometern Länge Verlegung des Gleischotters auf Geotextil
- 24 000 t Schotter aus Schweden wurden über den Seehafen bezogen und verbaut
- Reduzierung der Überwege auf acht
- Bahnsteigbau in Rostock Torfbrücke mittels acht Meter langer Gründungspfähle
- Neubau der Stromgrabenbrücke mit schnellhärtendem Beton.

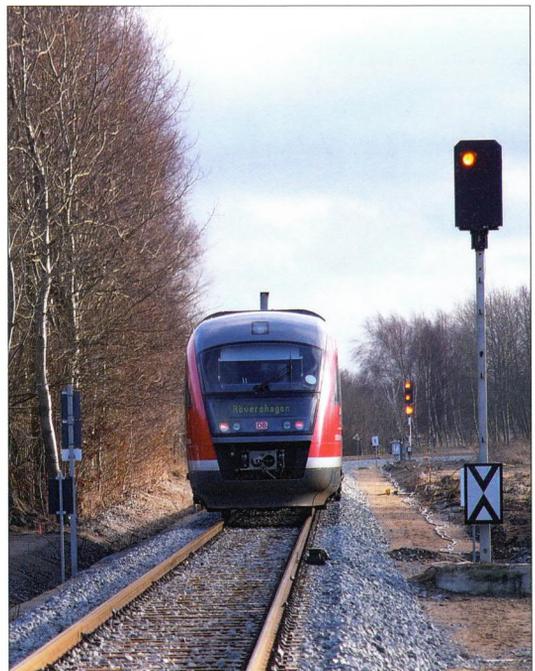
Die Forstwirtschaft stellte uneigennützig ihre Lagerplätze entlang der Strecke für die Zwischenlagerung von Bau- und Abbruchmaterial zur Verfügung. Die Beräumung erfolgte nach den abschließenden Arbeiten zum Streckenbau.

Interessant ist noch, dass die Überwege in der Heide nur durch die Forst und andere Berechtigte befahren werden dürfen, denn die Schienen sind für private Autofahrer gesperrt.

Alle Bahnsteige sind als Nichtraucherzonen mit Raucherpoints ausgebildet und entsprechend ausgeschildert. Die Bahnsteige wurden mit der aktuellen Ausstattung von Unterstellmöglichkeit und vandalismusresistenten Sitzen ausgestattet. Eine ungewohnte, fast überdimensionierte Beleuchtung sorgt für taghelle Verhältnisse auf den Bahnsteigen.

Wiedereröffnung der Eisenbahnstrecke

Die Wiedereröffnung der Strecke war ursprünglich für 2000 vorgesehen, war aber erst



Ein Zug vor dem Einfahrsignal Rövershagen, 12. Januar 2005.
FOTO: LOTHAR SCHULTZ

zum Fahrplanwechsel mit Beginn des Jahresfahrplanes 2004/2005 am 12. Dezember 2004, fast 80 Jahre nach der Ersteröffnung, möglich. Verzögerungen im Bauablauf behinderten auch diesen Termin, wenn auch nur geringfügig. Bauabnahme und Restarbeiten nahmen noch eine zusätzliche Woche in Anspruch. Der Eröffnungszug verkehrte am Freitag, dem 17. Dezember 2004, mit Ehrengästen aus Politik und Wirtschaft.

Für die Inbetriebnahme der Strecke wurden durch DB Regio drei neue Zuggarnituren der Baureihe 642 beschafft, die Triebwagen 642 183 bis 185.

Zur Eröffnungs Sonderfahrt am 17. Dezember 2004 wurde zur Mitfahrt um 10.10 Uhr ab Haltepunkt Rövershagen eingeladen. Rund hundert Gäste fanden sich ein. Nachdem der Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Herr Ebnet, den Abfahrtauftrag erteilt hatte, durchbrach der Zug nicht das übliche Band, sondern einen Pulk aus bunten Luftballons. In Graal Müritz wurde der Zug von etwa 300 Einwohnern und Gästen erwartet. Leider spielte das Wetter nicht so mit, aber die Menschen ließen



Für den Schienersatzverkehr von 1999 bis 2004 erhielt das private Busunternehmen Schubert aus Tessin den Zuschlag. Im Bild stehen zwei Busse an der Haltestelle auf dem Bahnhofsvorplatz von Rövershagen. FOTO LOTHAR SCHULTZ



Zur 2. Eröffnung der Bäderbahnstrecke am 18. Dezember 2004 verkehrte ein Sonderzug mit Eisenbahnfreunden von Rostock nach Graal-Müritz. Im Bild ist die Ankunft auf dem Bahnhof zu sehen. FOTO LOTHAR SCHULTZ

Am 17. Dezember 2004 fand die Eröffnungsfahrt mit geladenen Vertretern statt. Auf dem Bild ist die Unterweisung des Wirtschaftsministers von Mecklenburg-Vorpommern, Otto Ebnert, zur Erteilung des Abfahrtauftrages zu sehen. FOTO LOTHAR SCHULTZ



es sich nicht nehmen, der Veranstaltung beizuwohnen. Es wurden vom Wirtschaftsminister, der auch den Fördermittelbescheid überreichte, und von der Vertreterin von DB Regio aus Berlin kurze Ansprachen gehalten. Mit einem Empfang im Festzelt fand der Tag seinen Höhepunkt.

Für die Bevölkerung sollte der Sonnabend, 18. Dezember 2004, Höhepunkt der Eröffnungsfeierlichkeiten werden, als mit einem dampflokbepannten Sonderzug mehrere Fahrten durchgeführt wurden. Schweriner und Berliner Eisenbahnfreunde hatten die Dampflokomotive 52 8177 und den Veltener Traditionszug in der Nacht nach Rostock überführt, um hier im Norden dem Ereignis einen angemessenen Rahmen zu geben. Gut besetzt ging die Fahrt um 10.10 Uhr ab Rostock Hbf mit Zwischenhalt in Rövershagen, wo weitere Fahrgäste zusteigen konnten, nach Graal-Müritz. Der Zug pendelte dann noch zweimal gut besetzt nach Rövershagen, ehe er die Rückfahrt nach Rostock antrat. Graal-Müritz hatte für diesen Tag ein Bahnhofsfest vorbereitet. Ein sonniger Tag mit gelungenem Fest eröffnete das neue Eisenbahnzeitalter des Ostseebades. Musik und gastronomische Betreuung rundeten diesen Tag ab, der genauso wie der 1. Juli 1925 in die Geschichte des Ortes eingehen wird.

Mit der Regionalbahnlinie 12 begann am Sonntagmorgen, 19. Dezember 2004, um 6.40 Uhr ab Rövershagen der planmäßige Verkehr nach Graal-Müritz im Stundentakt. Die durchgehende Verbindung nach Rostock bildet das Grundkonzept für diese Linie. Die Fahrzeit von 25 Minuten von Graal-Müritz nach Rostock ist mit dem Kraftfahrzeug auf der Straße nicht zu schaffen. Hier hat die Eisenbahn einen Wettbewerbsvorteil für sich erarbeitet.

Wenn frühere und verloren gegangene Fahrgäste zurückgewonnen werden sollen, müssten die Vorteile der Bahnfahrt noch intensiver bekannt gemacht werden. Nur ein Abdruck in regionalen Fahrplänen reicht dafür wohl nicht aus.

Das Verkehrsangebot im Taktverkehr

Morgens und nachmittags gibt es je drei Zugdurchläufe bis zur Kreisstadt Bad Doberan. Damit ergibt sich in den Hauptverkehrszeiten zwischen Rostock und Bad Doberan ein Halbstundenverkehr. Von Rostock nach Bad Doberan



Graal-Müritz Koppelweg: Bahnsteigbau mit CFK-Rohren, die mit Beton verfüllt die tragenden Elemente aus Stahl für den Bahnsteig aufnehmen. Bauzustand 5. Oktober 2006. FOTO LOTHAR SCHULTZ

Am 15. November sind die ersten Stahlträger für den Bahnsteig montiert.

FOTO LOTHAR SCHULTZ





Am 13. Dezember 2006 zeigt sich der Bahnsteig nach der Inbetriebnahme am 10.12.06 in seinem endgültigen Zustand mit behindertengerechten Zugang.
 FOTO LOTHAR SCHULTZ

gänge aus Glasfaser-Verbundwerkstoffen (GFK) errichtet wurde. Die Gründung erfolgte durch 110 mit Beton verfüllten GFK-Pfahlrohre. Ausser geringeren Baukosten für den 100 Meter langen Bahnsteig soll dieser langlebig und pflegeleicht sein. Die Kosten in Höhe von 335 000 Euro für das Versuchsprojekt der Schweriner Ingenieurbau HTG übernahm das Wirtschaftsministerium des Landes in Schwerin.

Hier endet einstweilen die Geschichte der Eisenbahnstrecke von Rostock nach Graal-Müritz. In ihrem mehr als 80 jährigen Bestehen war die als private Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs gegründete Bäderbahn wichtiges Bindeglied zwischen der Ostseegemeinde und der Stadt Rostock sowie dem Netz der Deutschen Reichsbahn, ab 1994 der Deutschen Bahn AG.

Mit der Modernisierung von Strecke und Fahrzeugen sind die Weichen für einen zeitgemäßen und komfortablen Bahnbetrieb gestellt. Mögen der Bäderbahn und dem Ostseeheilbad Graal-Müritz in Zukunft eine lebhaftere Nutzung durch Einheimische und Gäste beschieden sein.

Quellenverzeichnis

- Materialsammlung des Autors 1979 –2005
- Hansestadt Rostock, Stadtarchiv: Akten zur Aktiengesellschaft und zum Bau der Strecke
- Rbd Schwerin: Berechnungen zur Wirtschaftlichkeit der Nebenbahn
- Baumaßnahmen zur Betriebssicherheit der Strecke
- Landeshauptarchiv Schwerin: Akten, die M.B. betreffend und Übergang zur DR 1949
- Pressenotizen, „OstseeZeitung“ u.a. mit Kurzberichten zu Ereignissen die Eisenbahn nach Graal-Müritz betreffend.

Rövershagen–Graal-Müritz

Kursbuch Nr. 184, früher auch 108d, 121s, 121h, 951, 166)

Stationsverzeichnis

Stationsname	km	Art	Besonderheiten
Rövershagen	0,0	Bahnhof	EG, Übergabegleise zur DR/DB,
Anschl Forst	0,3	Anschluss	Privatladestelle
Hinrichshagen	2,9	Haltepunkt	bis 28.5.1994
Georgschneise	4,7	Bedarfs-Hp	1936-1991
Müggenburg	6,0	Ausweichast.	Ladestelle Forstwirtschaft bis 1966
Graal-Müritz Schwanenberg	8,2	Haltepunkt	ab 19.12.2004 Rostock Torfbrücke
Graal-Müritz Koppelweg	9,0	Haltepunkt	ab 10.12.2006
Graal-Müritz	9,7	Haltepunkt	ab 17.12.2004
Graal-Müritz	10,2	Bahnhof	bis 25.9.1999, Güterverk. bis 1992

Auszug aus Geschäftsberichten der M.B.

Position	1930	1938	1940	1942	1943
Zug km	34 931	36 286	30 131	34 297	33 733
Beförderte Personen	86 035	108 236	180 329	190 770	214 085
Gepäckbeförderung (t)	173	188	183	251	224
Güterverkehr (t)	9 455	7 263	8 513	10 137	13 252
Einnahmen ges. (RM)	90 497	76 938	68 507	129 519	164 495
Ausgaben ges. (RM)	78 720	60 838	53 271	68 664	104 575

Lokomotiven der Mecklenburgischen Bäderbahn AG

Betr.-Nr.	DR Nr.	Bauart	Baujahr	Hersteller	Fbr.Nr.	Anmerkungen
21	-	Cn2t	1897	Hagans	343	pr. T 3, Erfurt 6133, 1925 an Lenz&Co, 1942 an schlesische Zellstoffwerke Hirschberg, nach 1945 an PKP, Nr Tkh 100-12.
22	-	Cn2t	1891	Henschel	3457	pr.T 3, Erfurt 1760, dann Halle 1712, Halle 6113, 1925 zu Lenz&Co, 1940 ausgemustert, 1942 in Tribsees zerlegt.
141	91 6176	1'Ch2t	1938	Henschel	23726	bis 1958 eingesetzt, ausgemustert im Bw Arnstadt am 22.10.1968
142	91 6177	1'C2ht	1940	Henschel	24924	bis 1958 eingesetzt, ausgemustert im Bw Arnstadt am 22.02.1968

Wagenpark der Mecklenburgischen Bäderbahn AG

Betr.-Nr.	DR Nummern	Gattung	Hersteller	Baujahr	Anmerkungen
Reisezugwagen					
21	-	Ci	Beuchelt	1925	1945 verschollen
22	98 753, 310-810	Ci	Beuchelt	1925	Verbleib nach 1949 unbekannt
?	-	Ci	Herbrand	1910	1937 abgegeben, Verbleib unbekannt.
?	-	Ci	Herbrand	1910	1937 abgegeben, Verbleib unbekannt
23	98 701, 310-654	Ci	Uerdingen	1909	1937 gekauft, 1958 letzter Nachweis in Rostock
24	98 702, 310-655	Ci	Görlitz	1909	1937 gekauft, 1958 letzter Nachweis in Rostock
2021	79 511,	C4i	van der Zypen	1909	1927 von Marburger Kreisbahn, ca.1956 Ausgemustert.
51	117786,710-411	PwPosti	Beuchelt	1925	1966 ausgemustert
Güterwagen					
101	?	G-Wagen	?	ca.1913	1925 von DR gekauft
102	?	G-Wagen	?	ca. 1913	1925 von DR gekauft
111	?	O-Wagen	?	ca. 1913.	1925 von DR gekauft
112	?	O-Wagen	?	ca. 1913	1925 von DR gekauft

Siemens Desiro Triebwagen der DB Baureihe 642

Im Betriebshof Rostock der Ostsee-Recknitz-Bahn stationiert:

Motorwagen	642 048 - 642 054,	642 548 - 642 554
	642 183 - 642 185	642 683 - 642 685

Technische Daten

Achsfolge	Bp + ABp
Sitzplätze 1./ 2. Klasse // Stehplätze	12/113 // 90
Hersteller	Siemens Verkehrstechnik
Baujahr	ab 2000
Fahrzeuglänge	41.700 mm
Eigengewicht	82 t
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Motorleistung	2 x 275 kW



Bei technisch bedingtem Ausfall der Regionalbahntriebwagen verkehrten ersatzweise lokbespannte Züge mit der Zugbildung Lok+ein oder zwei Sitzwagen+Lok. Die Weiterfahrt ab Rövershagen erfolgte mit Bussen im Schienenersatzverkehr. Im Juni 1999 wurde Lok 202 885 vom Bh Rostock mit ihrer Ersatzleistung für einen Triebwagenzug aus Rövershagen nach dem Passieren der 1992 fertiggestellten neue Warnowbrücke im Bild festgehalten. Rechts daneben ist noch die alte Warnowbrücke von 1932 zu sehen, die im Oktober 1999 zerlegt wurde.

FOTO LOTHAR SCHULTZ

Der erste Schneefall im Januar 2005 lässt einen romantischen Anblick des Zuges bei der Fahrt in der Rostocker Heide am 19. Januar 2005 entstehen.

FOTO LOTHAR SCHULTZ





Die Ostsee-Recknitz-Bahn ist am neuen Haltepunkt eingefahren. Weil der Haltepunkt ohne regionale Bekanntmachung in Betrieb genommen wurde, blieb er von Fahrgästen in den ersten Tagen ungenutzt. Aufnahme 13. Dezember 2006. FOTO LOTHAR SCHULTZ

Ein Triebwagen bei der Ausfahrt aus der Rostocker Heide Richtung Rövershagen.

FOTO LOTHAR SCHULTZ



Die neue Bäderbahn spricht

Es waren junge und alte Propheten
Im Land herum und in den Städten,
Die sagten: „Ein Bahnbau kostet Geld,
Und Geld gibt's nicht mehr auf dieser Welt“.
Sie sprachen von unüberbrückbaren Sümpfen,
Von vielen im Boden lauernden Stümpfen,
Und was da sind der Einwände mehr--,
Heut rutsch vergnügt ich darüber her.

Die mich erbauten, sind kühn deutsche Meister,
Besiegten lachend die unkenden Geister,
Denn heut steigt man ein an der Spree,
Um auszusteigen an der See.
Das Kind, dem Licht und Luft so sehr fehlten,
Die Mädchen und die Frau'n, die die Nerven schwer quälten
Der Mann aus heißem Steinhäusermeer,,
Der Tag für Tag sich abrackerte sehr.

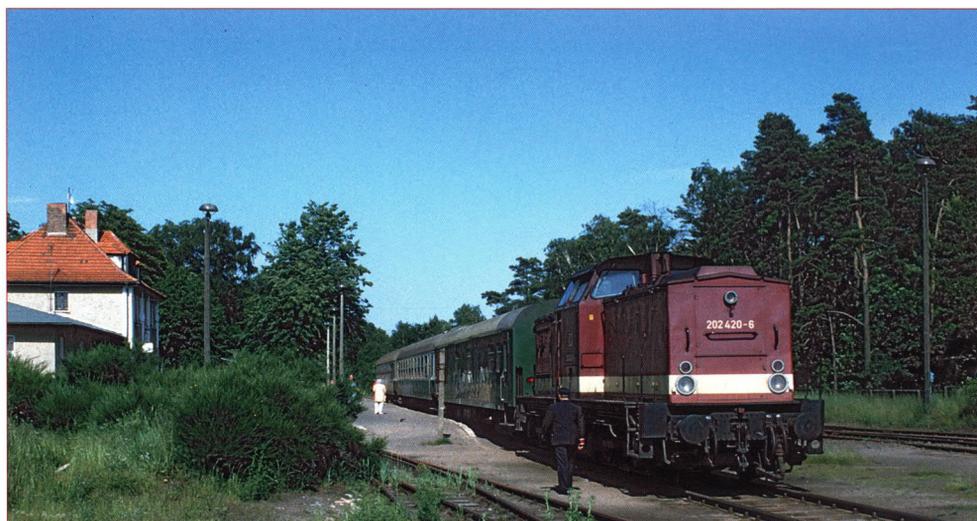
Sie wollen alle- nach Sorgen und Trabem-
Am Strand der See mal Ruhe haben,
Im schneeweißen Sand sich freu'n in der Sonne,
Sich Mutter Natur selig anvertrauen
Und Wunder hier über Wunder schauen,
Voll Wald- und Seeluft sich pumpen in die Lungen,
Dass Alte sich so fühlen wie die Jungen.

Rastlos will ich nun durchrollen die Heide,
Will bringen Gesundheit, Erholung und Freude,
Will schleppen fortan zum grünen Graal
Und blauen Müritz Gäste ohne Zahl,
Will Stadt und Land ohne Unterschied dienen,
Ausstrecken, wenn's geht, noch weiter die Schienen:
Bei blauer See und Riesenbäumen-
Muß nicht auch ich vom Wachsen träumen?

Wilhelm Schmidt, 1925



Was wäre das Seebad Graal-Müritz ohne Verkehrsverbindung? Zweifellos hätte sich der Ort Graal-Müritz nicht so entwickeln können, wie er sich heute darstellt. Er hat gleichermaßen beste Voraussetzungen für einen Bade- und Genesungsaufenthalt. Wald- und Seeluft tragen wie bei kaum einem anderen Ort an der Küste dazu bei. Gegenwärtig wird mit 90 000 Gästen jährlich gerechnet, von denen viele mit der Eisenbahn an- und abreisen. Für die Besucher und regionalgeschichtlich Interessierte soll mit dieser Broschüre die Geschichte dieser rund 10 km langen Eisenbahnstrecke aufgezeichnet werden.



€ 9,80



9 783933 254795

ISBN 978-3-933254-79-5