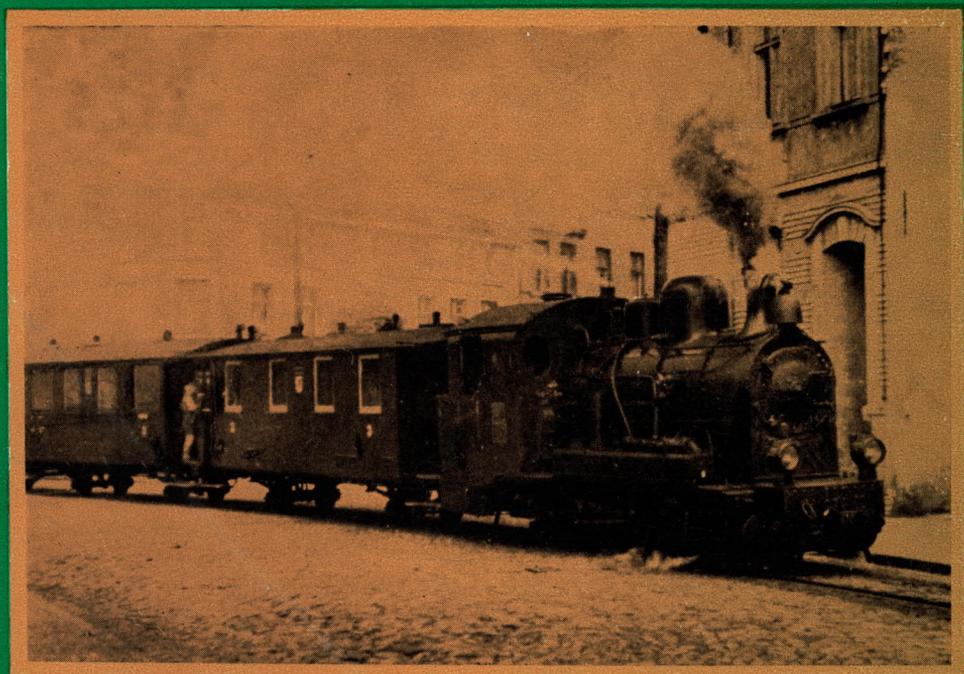




Greifswalder Kleinbahnen

Ein eisenbahngeschichtlicher Rückblick



Inhalt

Vorwort	
1 Greifswald um die Jahrhundertwende	3
2 Die Greifswald — Jarmener Kleinbahn (GJK)	4
3 Die Kleinbahn Greifswald — Wolgast (KGW)	17
4 Die Fahrzeuge	33
5 Kröslin — Wolgast, eine regelspurige Nebenbahn	46
Verzeichnis der Abkürzungen	48

Quellenangaben:

- (1) Aktenbestände folgender Archive:
Staatsarchiv Greifswald, Stadtarchiv Greifswald, Betriebsarchiv der Rbd Greifswald, Archiv der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald
 - (2) Unterlagen aus den Sammlungen von R. Dobbert, L. Nickel, E. Stindt † und der Autoren.
 - (3) Amtlicher Taschenfahrplan für den Bezirk Stettin (Szczecin), Winterausgabe 1932/33
 - (4) Autorenkollektiv: Schmalspurbahn-Archiv.
transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980
 - (5) Autorenkollektiv: 75 Jahre mit dem „Rasenden Roland“ durch die Insel Rügen.
Herausgeber: DMV-Bezirksvorstand Greifswald 1974
 - (6) Autorenkollektiv: Greifswald und seine Umgebung. Akademie-Verlag, Berlin 1968
 - (7) Känel, A. v.: Kleinstädte im östlichen Bezirk Rostock. Dissertation Greifswald 1963
 - (8) Weber, E.: Die Verkehrsgeographie Nordost-Mecklenburgs (Neuvorpommern und Rügen). Dissertation Greifswald 1956
-

2. durchgesehene Auflage 1984

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Arbeitsgemeinschaft 8/9
„Freunde der Eisenbahn“

Text: Dr. Werner Hormann, Greifswald (AG 5/17)
Wolf-Dietger Machel, Berlin (AG 1/11)

Fotos und Foto- K. J. Harder (4), W.-D. Machel (14), G. Meyer (3), E. Stindt (1),
beschaffung: L. Schultz (2), L. Nickel (2), W. Hormann (10)

Zeichnungen: W. Hormann (1), W.-D. Machel (4), L. Nickel (2), L. Schultz (14)

Redaktion und Lothar Schultz, Rostock, AG 8/9
Gestaltung:

Vertrieb: Nur an Mitglieder des DMV

Druck: Ostsee-Druck Rostock BT Wismar II 20 8 C 872/83 - 4335

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

Gekauft, gescannt und als PDF erstellt von Willi177 aka krisch64!

Die Greifswalder Kleinbahnen

Erinnerungen an die
Kleinbahnen des Kreises Greifswald
1897 - 1945

Titelbild

Ein Bäderzug nach Lubmin bei Einfahrt in die Neunmorgenstraße im Jahre 1938

Rücktitelbild

Ein Nachmittagszug der KGW mit der Lok 51M im Hp. Neunmorgenstraße im Jahre 1941

Vorwort

Greifswald, heute Stadt der Energie, Elektronik und Wissenschaft, wurde vor nunmehr 85 Jahren Ausgangspunkt zweier Schmalspurbahnen. Sie führten von Greifswald über Lubmin nach Wolgast und von Greifswald über Gützkow nach Jarmen. Unter den vom Volksmund geprägten Namen „Feuriger Elias“ und „Fliegender Jarmener“ erschlossen sie weite Teile des damaligen Kreises Greifswald. Doch nur wenige Greifswalder haben heute noch in Erinnerung, wie sich die Kleinbahnzüge pfeifend und läutend durch die Straßen der Stadt schlängelten. Oft gab der „so gefährlich“ verlaufende Schienenstrang verschiedenen Behörden und einzelnen Bürgern Anlaß, gegen ihn vorzugehen. Selbst während des Bahnbaues berichtete die „Greifswalder Zeitung“ im August 1898, daß „die Chausseebäume auf der Wolgaster Straße infolge des Rauches der Lokomotiven schwer leiden, vielleicht sogar eingehen werden...“. Dennoch gab es zahlreiche Menschen, die besonders mit ihrem „Feurigen Elias“ sehr verbunden waren und ihn nutzten, um am Wochenende bei schönem Wetter die Stadtgrenze zu verlassen. Ebenso groß war die Bedeutung beider Schmalspurbahnen für die Landwirtschaft. Wenn sich der Herbstnebel über die Felder links und rechts der Schienenstränge ausbreitete, rollten die Rübenzüge Tag für Tag. Bei Wind und Wetter mußte dann das Bahnpersonal mit großem körperlichen Aufwand Umladearbeiten bewältigen. Dies alles gehört nun schon über 35 Jahre der Vergangenheit an, deren kulturhistorische und ökonomische Bedeutung unumstritten ist.

Das Anliegen der vorliegenden Broschüre besteht vorrangig darin, Eisenbahnfreunden und an der Heimatgeschichte interessierten Bürgern die Erinnerung an beide Kleinbahnen wachzuhalten. Die Veröffentlichung wurde durch unersetzliche Milieuschilderungen alter Eisenbahner, die jahrzehntelang ihrem Kleinbahnbetrieb treu blieben, möglich. Sie tragen dazu bei, daß die mehr oder weniger sachlichen Berichte in den von uns ausgewerteten Archivakten entsprechend ergänzt werden konnten.

Deshalb richtet sich unser Dank an viele ehemalige Kleinbahnangestellte, Eisenbahnfreunde und Mitarbeiter der Greifswalder Archive für die gegebene Unterstützung.



Die Greifswalder Bahnhofstraße im Jahre 1900

1. Greifswald um die Jahrhundertwende

Greifswald war Ende des 19. Jahrhunderts Zentrum des gleichnamigen Kreises, der sich damals bis kurz vor die Tore Anklams erstreckte und neben Gützkow auch die Kleinstädte Wolgast und Lüssow umfaßte. Im Jahre 1895 hatte die Kreisstadt Greifswald 22 777 Einwohner. Folgende Faktoren prägten zu jener Zeit das ökonomische Profil der Stadt:

Die im Jahre 1456 gegründete Universität war um 1890 zu einer bestimmenden Säule des städtischen Wirtschaftslebens geworden. 1887 waren erstmals mehr als 1 000 Studenten immatrikuliert. Neuerbaute Universitätskliniken brachten für viele Bürger eine bessere medizinische Versorgung. 2 000 Menschen waren direkt an der Universität beschäftigt, aber noch größer war ihr Einfluß auf Handel, Handwerk und Verwaltung. Die Stadt lebte förmlich von der Universität und ihren Einrichtungen.

Daneben hatte der landwirtschaftliche Großgrundbesitz maßgebliche Positionen inne. Stadt und Universität verfügten selbst über ausgedehnte Ländereien und Forsten. So besaß die Universität in 29 Gütern mit rund 14 200 ha Land und Wald eine wichtige Quelle ihrer materiellen Sicherstellung, während die Stadt aus 24 Gütern mit 8 806 ha Acker und mehr als 1 500 ha Forstbesitz bedeutende Einnahmen bezog. Außerdem spielte das Landjunktum eine wichtige Rolle. So wurde der südliche Teil des Kreises vom rund 7 000 ha großen Besitztum der Grafen von Behr bestimmt. Diese Gutsbesitzer machten in wichtigen Ämtern ihren Einfluß, so als Landrat des Kreises Greifswald, geltend.

Dennoch kündigte sich mit erster Industrie die aufstrebende Arbeiterklasse auch in Greifswald an. Fördernd dafür waren die Umwälzungen im Verkehrswesen. Am 1. November 1863 hatte Greifswald mit der Strecke Angermünde — Pasewalk — Anklam

— Stralsund Anschluß an die Eisenbahn erhalten. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch eine Werkstatt der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft in Greifswald eröffnet.

Dadurch siedelten sich hier die ersten Industriearbeiter an. 1895 waren bereits etwa 500 Arbeiter in der Eisenbahnwerkstatt tätig. Einschließlich weiterer, aber kleinerer Betriebe hatte Greifswald um die Jahrhundertwende immerhin bereits 1 000 Industriearbeiter. Ergänzend sei noch erwähnt, daß Greifswald zwar seit 1858 über eine Gasanstalt und ab 1888 über ein Wasserwerk verfügte, aber ein Elektrizitätswerk erst 1902 und die Kanalisation noch später, im Jahre 1914, in Betrieb genommen worden sind. Somit entstanden auch die allgemeinen Voraussetzungen für die Entwicklung des Kleinbahnwesens im Kreise Greifswald. Die Stadt selbst war durch die Eisenbahn mit der großen Welt verbunden. Die Einführung der modernen Agrokultur, wie zum Beispiel der Anbau von Zuckerrüben und Kartoffeln und die Anwendung der künstlichen Düngung, erforderte jedoch einen neuen Verkehrsträger auf dem Lande.

Die Greifswalder Kleinbahnen sollten dies für die folgenden Jahrzehnte werden.

2. Greifswald-Jarmener Kleinbahn (GJK)

Aus der Geschichte

Bereits ab 1888 wurden auf der Staatsbahn an den Sonntagen Sonderzüge von Greifswald bis zum Bahnwärterhaus Klein Schönwalde eingesetzt, um dem steigenden Ausflugsverkehr in den Pothagener Forst gerecht zu werden. Das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 gab den Anstoß, seit 1893 auch im Kreis-Ausschuß Greifswald Überlegungen für den Bau von Kleinbahnen anzustellen. Am 25. März 1885 waren die Vorstellungen über eine „Kleinbahn Greifswald-Jarmen“ soweit gediehen, daß der Kreis-Ausschuß die Bahn als bauwürdig bezeichnete. Dabei stand vor allem die bessere Verbindung mit den Städten Gützkow, Jarmen und — im Anschluß an die „Demminer Kleinbahnen“ — nach Demmin im Vordergrund. Am 7. Juni 1895 beschäftigte sich der Magistrat der Stadt Greifswald mit

der „Vorlage betreffend den Bau einer Kleinbahn Greifswald“. In einem am 13. Juli 1895 abgefaßten Schreiben an den Landrat von Behr brachte der Magistrat zum Ausdruck, daß „sich zwischen Greifswald und Pothhagen ein größerer Personenverkehr von Vergnügungsreisenden besonders an den Sonntagen entwickeln dürfte“. Die Gutsvorsteher und Pächter der Stadtgüter Helmschlag, Sanz, Dargelin und Neu Negentin wurden veranlaßt, ihre Produkte mit der neuen Bahn befördern zu lassen. Nun begann ein umfangreicher Schriftwechsel über die Trassenführung. Der Magistrat Greifswald schlug als eine Variante vor, „die Kleinbahn das Terrain des zweiten Geleises der Staatsbahn benutzen zu lassen, von dort über Weitenhagen und Pothhagen nach Behrenhoff — Cammin oder über Müsow und Dargezin nach Wieck bei Gützkow zu führen“. Die Projektierung der Trasse im Raum



Das einstige Empfangsgebäude in fast unverändertem Zustand — Aufnahme 1974

Gützkow gestaltete sich zu einem Machtkampf zwischen dem Magistrat der Stadt Gützkow und dem Baron von Lepel. Der Magistrat wünschte die Lage des Bahnhofs an der südöstlichen Stadtseite, während von Lepel die Trasse über seine Ländereien an der westlichen Stadtseite führen lassen wollte. Wie generell in dieser Zeit siegten aber die Interessen der Großgrundbesitzer. Im Sommer 1896 war die Diskussion beendet, und das Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co. steckte die Trasse ab. Am 24. Oktober 1896 wurde die Aktiengesellschaft „Kleinbahngesellschaft Greifswald-Jarmen“ gegründet. Mit dem

1. März 1897 erteilte der Regierungspräsident in Stralsund die Konzession zum Betrieb auf 50 Jahre. Es folgte am 2. Mai 1897 die Gründung der „Bau- und Betriebsabteilung Greifswald“ der Firma Lenz & Co. In nur kurzer Bauzeit wurden die Gleise in 750 mm Spurweite verlegt, so daß bereits am 4. August 1897 die landespolizeiliche Abnahme der Strecke bis Dargezin erfolgen konnte. Ab 5. September 1897 begann ein provisorischer Personenverkehr bis Wieck-Gützkow. Am 15. September 1897 gab der Aufsichtsrat ein Festfrühstück mit anschließender Eröffnungsfahrt. Die offizielle Betriebseröffnung erfolgte einen Tag später

Die GJK verfügte 1912 über folgendes Streckennetz:

Greifswald Staatsbf. — Jarmen ¹⁾	28,86 km
Dargezin — Züssow	11,41 km
Wieck — Gützkow — Gützkower Fähre	6,13 km
Busdorf Abzw. — Klein Zastrow	8,93 km
	53,19 km

¹⁾ ab 1940 Jarmen Nord



Das Bahnhofsgebäude Gützkow 1941

auf den Strecken Greifswald Kleinbahnhof — Jarmen, Dargezin — Züssow und Wieck-Gützkow — Gützkower Fähre. Um in Greifswald einen günstigeren Übergang von der Staatsbahn zur Kleinbahn zu ermöglichen, wurde am 14. Januar 1898 eine Verlängerung von 800 m bis zum Staatsbahnhof eröffnet. Im März 1898 war auch das Hafengeleise in Jarmen fertiggestellt. Rechteigentümer dieses Gleises wurden aber später die Demminer Kleinbahnen. Um auch Wagen der GJK und KGW auf die Greifswalder Hafenbahn überführen zu können, wurde mit regelspurigen Spezialfahrzeugen der GJK am 21. Januar 1903 ein sogenannter Rollbockverkehr eröffnet.

Interessierte Rittergutbesitzer äußerten am 22. Januar 1903 erste Vorstellungen, im südwestlichen Teil des Kreises Greifswald „ein für Locomotivbetrieb geeignetes Anschlußgleis von Grubenhagen über Dargelin und Sestelin nach Klein Zastrow zu bauen“. Es vergingen aber noch 10 Jahre, bis am 23. März 1912 die ausschließlich dem Güterverkehr dienende Anschlußstrecke Busdorf Abzweigung — Klein Zastrow eröffnet wurde.

Mit wachsender Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr wurden mehrmals Gleiserweiterungen und Bahnhofsumbauten vorgenommen. Die bedeutendste Maßnahme war die Entfernung der Gleise aus der Ortslage Behrenhoff im Sommer 1919. Am 22. September 1919 übernahm die „Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen G. m. b. H.“ die Betriebsführung auf der GJK, nachdem sie bereits ab 21. August 1909 nicht mehr Lenz & Co., sondern der Kleinbahnabteilung des Provinzialverbandes von Pommern in Stettin (Szczecin) oblag. In den folgenden Jahren hatte auch die GJK mehrfach Krisen zu überstehen. Inflationszeit, zunehmende Konkurrenz durch den aufkommenden Kraftverkehr und die Weltwirtschaftskrise führten zu rapidem Absinken der Beförderungsleistungen, zu ständigen Tarifierhöhungen und Zugsbeschränkungen. Durch vielfältige Sanierungsmaßnahmen konnte der Bahnbetrieb aufrechterhalten

werden. Mit dem Bau einer von der KGW betriebenen schmalspurigen Anschlußbahn entfiel der erwähnte Rollbockverkehr ab 1919. In diese Zeit fällt auch die Umwandlung der Strecke Wieck-Gützkow-Gützkower Fähre in eine Anschlußbahn ab 23. Juni 1921. Schließlich wurde im Jahre 1927 der Abschnitt Gützkower Fähre (km 6,13) — Stärkefabrik (bis zum km 272) zurückgebaut. Die bis dahin am Fährhafen vorhandene Drehscheibe wurde verkauft. Dennoch war die GJK gegenüber den anderen Greifswalder Kleinbahnen stets in einer besseren wirtschaftlichen Situation. Daher lehnte der GJK-Aufsichtsrat mehrfache Versuche zur Vereinigung mit der KGW ab. Im Konkurrenzkampf gegen private Jarmener Omnibusbesitzer wurde am 1. November 1927 die gemeinsam von GJK und DKBO betriebene Kraftomnibuslinie Demmin—Jarmen—Züssow eröffnet. Zur wesentlich günstigeren Gestaltung des Personenverkehrs konnte mit Aufnahme des planmäßigen Triebwagenumschlages auf der Strecke Jarmen—Greifswald ab 15. Mai 1935 beigetragen werden. Der T 1 wurde im Volksmund bald als „Der Fliegende Jarmener“ bekannt. Doch wirkte nunmehr in immer stärkerem Maße die faschistische Ära in Deutschland auch auf die GJK ein. Bereits 1933 waren Umbesetzungen des Aufsichtsrates im Interesse der Machthaber vorgenommen worden. Die seit 1924 in den Aufsichtsrat delegierten Arbeiter und Angestellten wurden ab dem 1. Oktober 1933 von der Mitgliedschaft ausgeschlossen.

Schrittweise erfolgte die Zentralisierung der Betriebsführung. Am 1. April 1937 war die GJK der am 30. März 1937 gegründeten „Landesbahndirektion Pommern“ zugeordnet worden. Am 1. Juni 1940 übernahmen die mit dem gleichen Datum gegründeten, aber rückwirkend ab 1. Januar 1940 rechtswirksam gewordenen „Pommerschen Landesbahnen“ die GJK als schmalspurige Nebenbahn mit der Bezeichnung „Greifswalder Bahnen“. Einen Tag zuvor wurde die Aktiengesellschaft „Kleinbahn Greifswald—Jarmen“ aufgelöst und aus dem Handels-

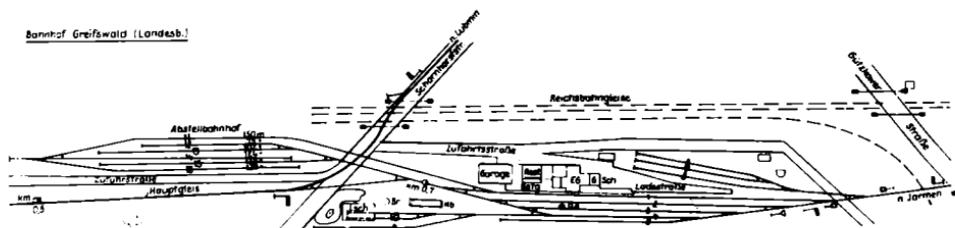
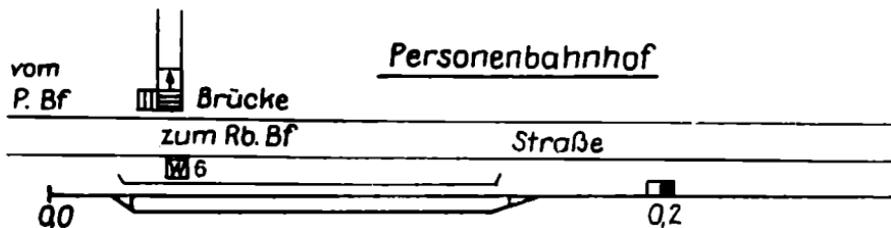
register gestrichen. Zunehmend waren auch auf den ehemaligen GJK-Strecken Auswirkungen des zweiten Weltkrieges zu spüren. Mehrfach mußten Züge für Evakuierten-transporte bereitgestellt werden. Das Bahnhofsgebäude Pothagen-Weitenhagen diente im März 1945 der Einquartierung von Frauen und Kindern. Die Zugpaare wurden immer mehr reduziert, bis ab 1. März 1945 nur noch mittwochs und sonnabends ein Zugpaar die Strecke Greifswald—Jarmen befuhr. Ab dem 30. April 1945 ruhte der Verkehr auf der GJK völlig. Vom 20. Juni bis 12. Juli 1945 wurden sämtliche Gleisanlagen abgebaut und als Reparationsleistungen in die UdSSR abtransportiert. Arbeiter und Angestellte der Greifswalder Bahnen nah-

men jedoch schon im Sommer 1945 mit einer selbst zusammengebauten Zugmaschine und 2 Anhängern den Personenverkehr auf der Straße Greifswald—Gützkow wieder auf. Dieser Betrieb oblag den Nachfolgeeinrichtungen der PLB mit dem späteren Sitz in Demmin. Mehrfach war in den Jahren 1946—1949 der Wiederaufbau der Schmalspurstrasse Greifswald — Jarmen wegen ihrer großen Bedeutung für den Zuckerrüben-transport vorgesehen. Aus Materialmangel konnten diese Pläne aber nicht realisiert werden. Der am 1. August 1949 auf dem Kleinbahnhof Greifswald gegründete „VEB Kraftverkehr Greifswald“ übernahm dann endgültig die Transportaufgaben im Einzugsbereich der ehemaligen Kleinbahnen.

Entlang der Trasse

Eine für die GJK erbaute und 72 m lange Fußgängerbrücke über die Gleise der Staatsbahn ermöglichte den bequemen Zugang zur Haltestelle Greifswald Staatsbahnhof der Greifswalder Kleinbahnen (km 0,0). Nach drei Minuten Fahrt erreichte man den eigentlichen Kleinbahnhof Greifswald (km 0,8). Empfangsgebäude, Gaststätte, Güterboden, Lokschuppen, Garage, Wohngebäude und umfangreiche Gleisanlagen ga-

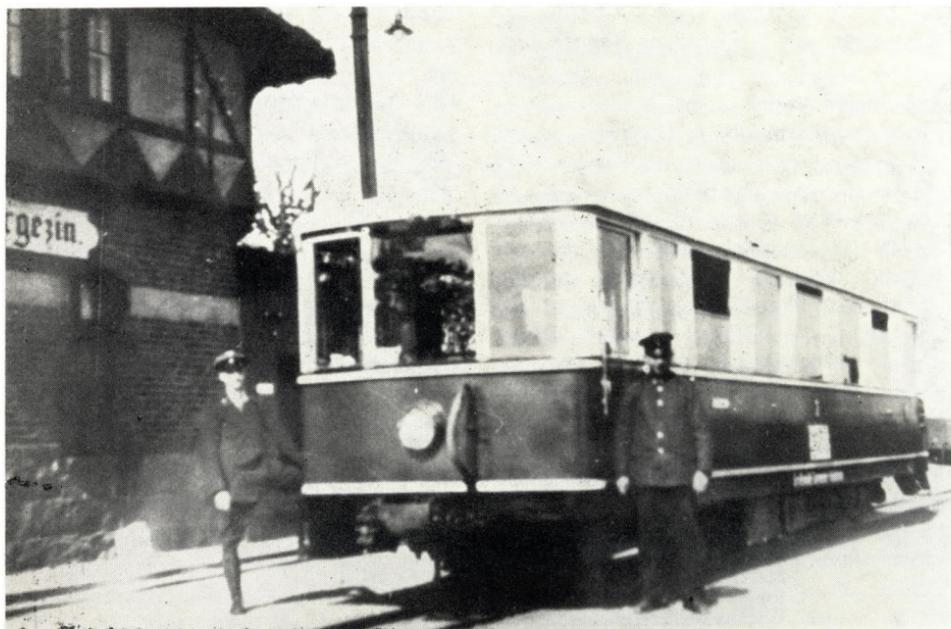
ben dem Kleinbahnhof sein charakteristisches Gepräge (vgl. Lageplan). Angestellte wickelten hier die anfallenden Aufgaben im Betriebs- und Verkehrsdienst beider Kleinbahnen ab. Bei der Ausfahrt in Richtung Jarmen wurden das regelspurige Anschlußgleis zur Mühle Raßmuß und die Gützkower Landstraße (F 96) niveaugleich überquert. Beide waren durch vom Kleinbahnhof zu bedienende GJK-eigene Deckungssignale gesichert.



Gleisplan des Bahnhofs Greifswald Landesbahnen im Ausbaustand 1940

Die ersten 5 km Fahrt verliefen durch flachwelliges Gebiet und das vermoorte Tal der Jungfernwiese mit ihrem reichen Trollblumenbestand. In sanftem Anstieg überquerte die Trasse beim Bahnhof Klein Schönwalde (km 5,31) eine Stauchendmoräne (26 m ü. NN) sowie kurz danach die Weitenhagener Satzendmoräne (36 m ü. NN). Bei klarer Sicht schweifte der Blick über den Greifswalder Bodden bis zur Insel Rügen. Der nun folgende Bahnhof Pothagen-Weitenhagen (km 6,46) war für viele Fahrgäste Ausgangspunkt zu Wanderungen um den Sölkensee.

Zwischen den Bahnhöfen Behrenhoff (km 14,40) und Kammin (km 17,76) erklomm die GJK-Trasse erneut einen Endmoränenzug. In einer Höhe von 42 m ü. NN konnte man bis zur Kirche St. Nikolai in Gützkow sowie zur Zuckerfabrik Jarmen hinüberblicken. Kurz danach war der Trennungsbahnhof Dargezin (km 19,34) erreicht. Hier zweigte die GJK-Strecke nach Züssow ab. Mehrere Gleise dienten zur Bewältigung des Zugverkehrs aus den Richtungen Greifswald, Jarmen und Züssow (vgl. Lageplan). Auf dem Bahnhof wohnte ein Weichenwärter, der gleichzeitig

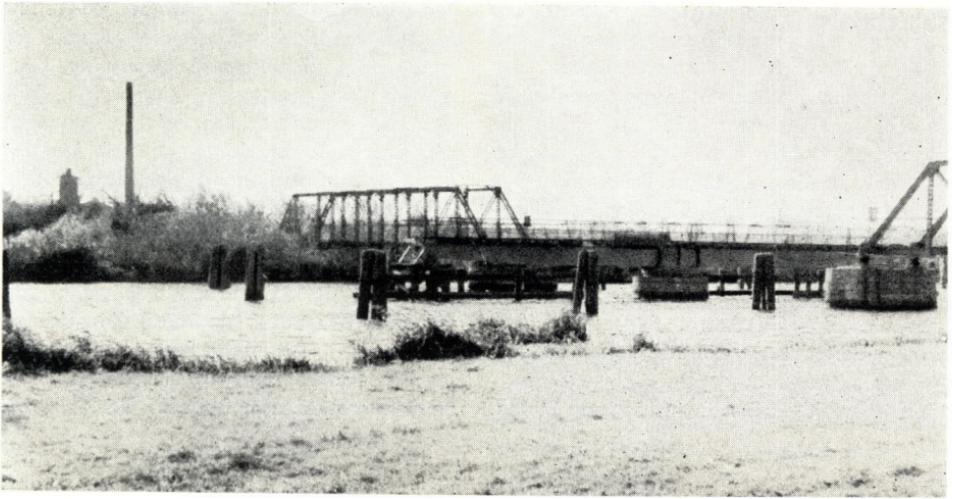


Der Triebwagen Nr. 1 auf dem Abzweigbahnhof Dargezin

Idyllisch verlief die Weiterfahrt durch den Pothagener Wald. Hinter dem Bahnhof Grubenhagen (km 9,86) durchquerte die Trasse das breite, vermoorte Schwingetal. Die von der Firma Beuchelt & Co. gebaute Brücke über die Schwinge wies eine Lichtweite von 6 m auf. Auf dem Betriebsbahnhof Busdorf Abzweigung liefen in der Erntesaison die Güterzüge aus Klein Zastrow ein.

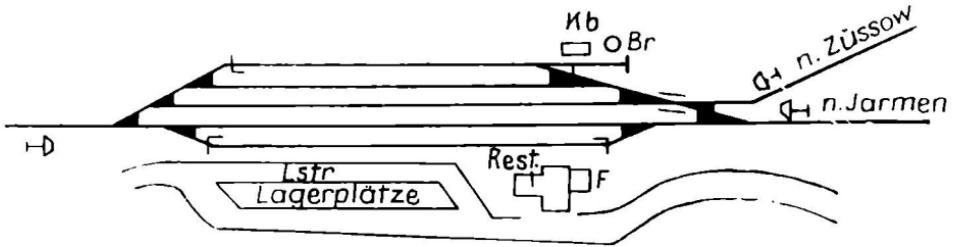
die Gaststätte bewirtschaftete und Fahrkarten verkaufte. Außerhalb der Rübensaison mußten die Abfertigungsgeschäfte vom Zugführer ausgeführt werden.

Die Trasse nach Jarmen verlief nun in leichter Neigung durch Vargatz (km 21,34) zum Bahnhof Wieck-Gützkow (km 22,65). Hier wurden alle Betriebsangelegenheiten von einem Eisenbahner geregelt. Hochbetrieb

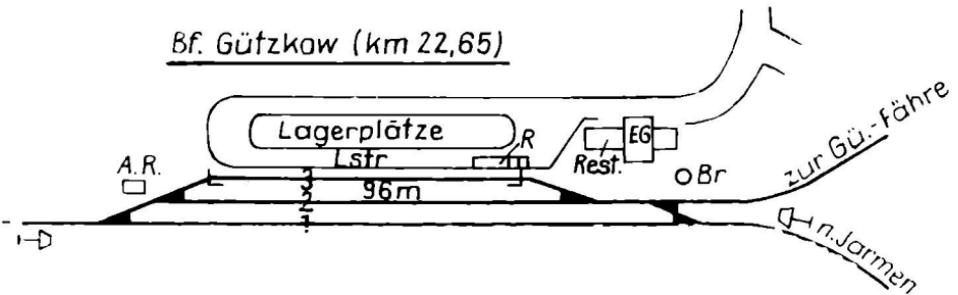


Die ehemalige Drehbrücke der GJK bei Jarmen über die Peene im Jahre 1958. Der Fachwerküberbau wurde für die Fußgängerbrücke am Bw Stralsund umgesetzt.

Bf. Dargezin (km 19,34)



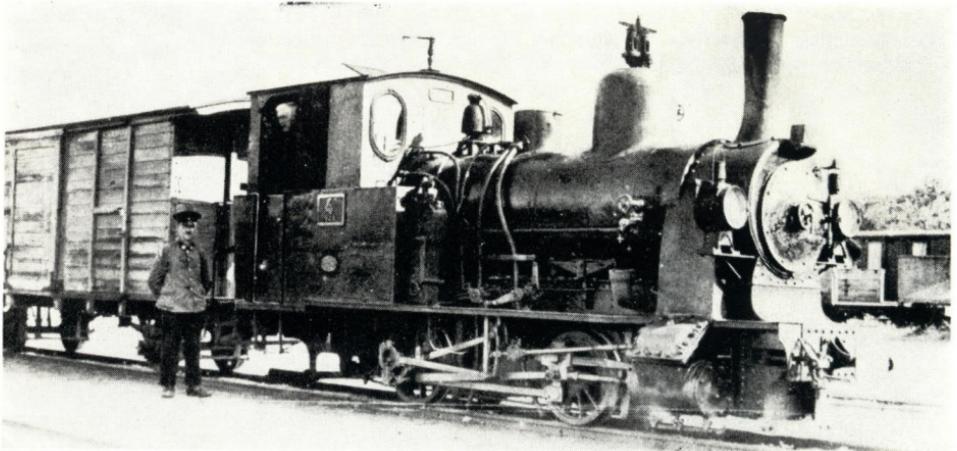
Bf. Gützkow (km 22,65)



herrschte auf dem Bahnhof während der „Saison“, wenn die Rübenzüge der GJK und KGW zur Zuckerfabrik Jarmen rollten.

Vom Bahnhof Wieck-Gützkow zweigte die Strecke zur Gützkower Fähre ab, um, in allmählichem Gefälle die Swinow auf einer von Beuchelt & Co. erbauten Brücke von 6 m Lichtweite überquerend, hinunter ins Peenetal zu führen. Beim ehemaligen Sägewerk bog das Gleis in den rechtsseitig liegenden Sommerweg des 1892 gebauten Steindammes ein. Die Gützkower Fähre war über Jahrhunderte hinweg ein traditionell bedingte Verbindung der alten Post- und Heerstraße Greifswald—Gützkow in Richtung Süden.

Rübenschnitzel, Kartoffelstärke, Kies und Feldsteine verlud man auf die Dampfer der Ippen-Linie, die ihrerseits Steinkohle, Düngemittel und gebrannte Ziegel von Oder und Haff heranbrachten. Ab 1927 existierte die Anschlußbahn dann nur noch bis zum km 2,72 zur Bedienung der Stärkefabrik. Die Stammstrecke der GJK führte dagegen vom Bahnhof Wieck-Gützkow, parallel der F 111 folgend, vorbei am Chausseehaus (von 1903 bis 1917 Haltepunkt), weiter zum Bahnhof Neuendorf (km 26,15). Kurz danach mußte das 1,5 km breite Peenetal überquert werden. Hier befand sich am km 27,47 das wohl interessanteste Bauwerk der GJK, die



Ein Güterzug der GJK mit Lok 4^m auf dem Bahnhof Greifswald

Schon im 13. Jahrhundert setzten hier Fährleute zu den rechtsseitig der Peene liegenden Lehnsgeländen der damaligen Grafenschaft Gützkow über. Seit 1855 befand sich die Fähre im Besitz derer von Lepel zu Wieck — Grund genug, eine Kleinbahnverbindung durchzusetzen. Von 1897 bis in die zwanziger Jahre wurden Güterzüge vom Bahnhof Wieck-Gützkow bis zur Gützkower Fähre geschoben. Hier befand sich eine Wagendrehmaschine, mit der die Wagen im Handbetrieb auf das Gleis parallel zum Peenestromwerk gedreht und geschoben wurden.

von Beuchelt & Co. konstruierte und hergestellte Peenebrücke. Sie setzte sich aus drei Überbauten zusammen. An jeder Seite befand sich ein fester Brückenteil mit 30 m Stützweite. Der 28,8 m lange Mittelteil war als horizontal drehbarer Brückenteil ausgeführt. Er ruhte auf dem Mittelpfeiler und konnte durch ein Zahnradgetriebe von Hand ein- und ausgeschwenkt werden. Der zur GJK gehörende Brückenwärter fuhr bei Bedarf von der Jarmener Uferseite mit einem Kahn zum Mittelpfeiler und bediente mittels Steckschlüssels die Drehvorrichtung. Bei ver-

Der Güterverkehr

An erster Stelle stand im Güterverkehr der Rübentransport zur 1896 gebauten Zuckerfabrik Jarmen. Der Bau und Betrieb der GJK hatte eine starke Erweiterung der Rübenanbauflächen in ihrem Einzugsbereich nach sich gezogen. Von 3 000 ha Zuckerrübenflächen des Jahres 1913 im Kreise Greifswald lagen allein 800 ha im Bereich der GJK-Trasse. So machte der Rübentransport im Durchschnitt 50 bis 70 % der Güterbeförderungsleistungen aus. Eine große Bedeutung besaß die GJK auch als „Durchgangsbahn“. Die Rübenzüge der KGW, von Kröslin, Kühlenhagen bzw. Kemnitz kommend, fuhren zumeist durchgehend nach Jarmen. Auf dem Rückweg wurden feuchte und trockene Rübenschnitzel transportiert. Bei guten Zuckerrübenerten erließ die GJK ermäßigte Ausnahmetarife für Rüben und Rübenschnitzel (z. B. am 23. Oktober 1903 und am 15. September 1925). Für die Zuckerfabrik Jarmen wurden dann die Anschlußgebühren herabgesetzt. Schlechte Zuckerrübenerten (z. B. 1924 und 1927) oder Verringerung der Rübenanbauflächen (1931/32) verminderten das Güterverkehrsaufkommen erheblich.

Große Bedeutung kam auch dem Kartoffeltransport zu. Er wurde vorrangig zur Stärkefabrik Gützkow abgewickelt. Im Rücklauf war Kartoffelstärke das Ladegut. Auch hier gab es in guten Erntejahren (z. B. 1908) Ausnahmetarife für feuchte Stärke auf dem Streckenabschnitt Stärkefabrik — Gützkow — Jarmen.

Aber auch die Getreidebeförderung war auf der GJK nicht unbedeutend. Diese Gutart wurde zum größten Teil zur Kunstmühle Jarmen transportiert. Das hier hergestellte Mehl lieferte die Jarmener Motormühle bis 1929 auf der GJK über Dargezin nach Züssow. Von dort wurde es auf der Staatsbahn weiter transportiert. Als dann die Verlagerung des Mehltransportes auf die Straße erfolgte, brachte das der GJK erhebliche Verkehrseinbußen.

Vor allem in den ersten zwei Jahrzehnten des Bahnbetriebes war der Transport von Kies und Feldsteinen in die Städte erheblich, wovon mehrmalige Ausnahmetarife zeugen.

Anfänglich war auch der Abtransport von Holz aus dem Universitätsforst Pothagen und dem Stadforst Sanz eine wichtige Einnahmequelle. Bis 1921 wurde Buchenholz zur Gützkower Fähre befördert und dort auf Schiffe nach Stettin (Szczecin) umgeladen. Im Antransport industriemäßiger Produkte zu den Gütern und Gemeinden dominierten Düngemittel, Kohle und gebrannte Ziegel. Zum größten Teil kamen sie per Umschlag von den Staatsbahnhöfen Züssow und Greifswald. Bis in die zwanziger Jahre hinein wurden diese Gutarten auch vom Schiff an der Gützkower Fähre übernommen. Von der großen Bedeutung der GJK für den Gütertransport zeugen mehrmalige Erweiterungen der Gleisanlagen auf den Verladestellen: 1912 in Jarmen, Fritzow, Gribow; 1913 in Kammin, Ranzin, Klein Schönewalde, Züssow; 1915 in Neuendorf; 1931 in Pothagen-Weitenhagen; 1938 in Ranzin und schließlich 1939 in Gützkow.

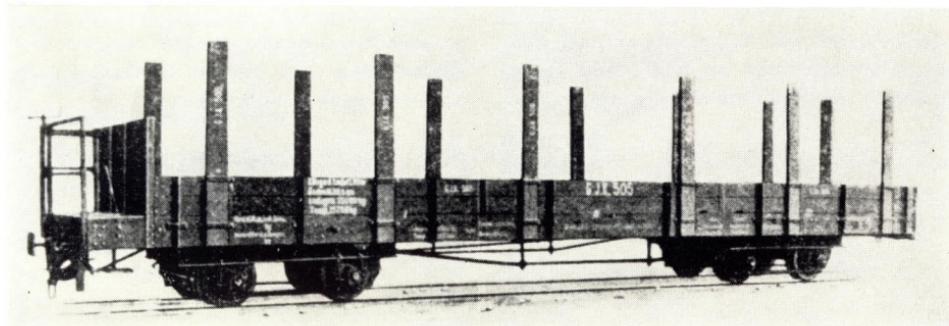
Das Aufkommen im Güterverkehr wies (saisonbedingte) Unterschiede auf.

In der Rangfolge der Monate ergibt sich folgendes Bild:

1. November
2. Oktober
3. Dezember
4. September

Übrige Monate in etwa gleichgroßes Aufkommen.

Insgesamt besaß die GJK aufgrund der umfangreichen Rübentransporte im Güterverkehr eine solide Existenzgrundlage.



Rungenwagen Nr. 505; 1911 von der Waggonfabrik Wismar geliefert

Der Personenverkehr

Ihre größte Bedeutung in der Personenbeförderung besaß die GJK durch den Ausflugsverkehr von Greifswald nach Potthagen-Weitenhagen. Bereits im ersten Geschäftsjahr wurden auf diesem Streckenabschnitt zusätzliche „sonntägliche Bedarfszüge“ bereitgestellt. Der Bau der Kleinbahn förderte um die Jahrhundertwende maßgeblich die Entwicklung der Gaststätten in Weitenhagen und Potthagen. Das wirkte sich wiederum fördernd auf die Zunahme des Personenverkehrs aus. Hauptreisezeiten waren in der Rangfolge die Monate Juli, August, September und Mai. Deshalb wurden bereits ab 15. Mai 1903 im Sommer Rückfahrkarten von Greifswald nach Potthagen-Weitenhagen zum Preise von 30 Pfennig ausgegeben und seit dem 7. Oktober 1904 sogar ganzjährig täglich. Viele Ausflügler wanderten dann durch den Potthagener Wald zum Söllkensee und tranken anschließend in der Bahnhofsgaststätte Kaffee. Die Jugend zog es mehr in die Restaurants „Zur Schwedenschanze“ (Weitenhagen) und „Zum Söllkensee“ (Potthagen), wo sonntags Tanzveranstaltungen stattfanden. Die Gastwirte begleiteten ihre Gäste im Winter abends mit der Laterne zum Kleinbahnhof. Der Sonntagsausflugsverkehr steigerte sich bald so, daß die Züge im Pendelverkehr fahren mußten. Der Einsatz des Triebwagens

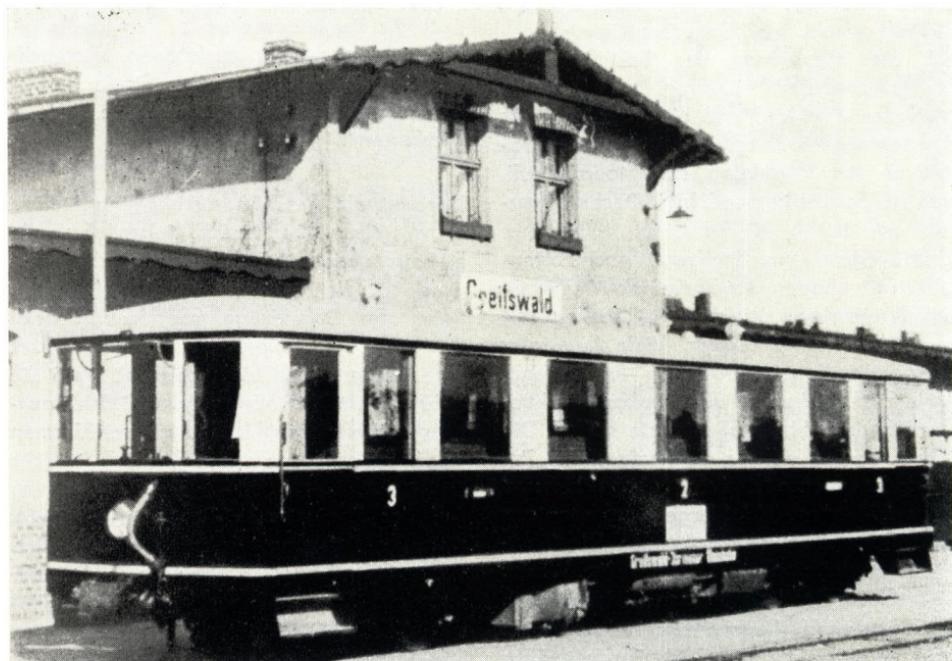
ab 1935 erweiterte den Aktionsradius der Ausflugsfahrten. Auch von Jarmen, Gützkow und Dargezin setzte der Zustrom von Naherholern ein, so daß hier ab 1936 ebenfalls verbilligte Rückfahrkarten nach Potthagen-Weitenhagen eingeführt wurden. Mehrmalig mußte das dortige Bahnhofsgebäude einschließlich der Gaststätte umgebaut und erweitert werden. Nicht zu unterschätzen war auch der Personenverkehr zu den Greifswalder und Jarmener Markttagen mittwochs und sonnabends. Von allen Stationen der GJK aus gab es bis 1932 spezielle „Marktfahrkarten“.

Der normale Geschäftsverkehr ging Anfang der dreißiger Jahre zurück. Lieber fuhren die Einheimischen mit dem Fahrrad nach Greifswald, als die fast zwei Stunden dauernde Fahrt der Dampfzüge von Jarmen nach Greifswald in Anspruch zu nehmen. Auch hier verkürzte der Triebwagen ab 1935 die Fahrzeit erheblich. Er wurde schließlich ausgesprochen gerne für Fahrten von Jarmen nach Greifswald genutzt.

Auf der Zweigstrecke Dargezin — Züssow war der Personenverkehr so gering, daß überwiegend nur ein Zugpaar werktäglich verkehrte. Ab 1927 fuhr allerdings zusätzlich die GJK/DKBO-Omnibuslinie nach Züssow. Die Postbeförderung erfolgte auf der GJK bis zum 31. März 1932.

Besonderheiten waren im Personenverkehr „Schülerzüge“ von Grubenhagen nach Pott-
hagen-Weitenhagen ab 1930 sowie „Thea-
terzüge“ von Pottthagen-Weitenhagen nach

Greifswald von 1932 bis 1944. Insgesamt war
es jedoch der Ausflugsverkehr, der mit dem
Güterverkehr das Verkehrsaufkommen der
GJK maßgeblich mitbestimmte.



Triebwagen T 1 im Bahnhof Greifswald

Tabelle 1: **Stationsverzeichnis der GJK**

Stationen	km	Dargezin — Züssow	
		Anschluß Dargezin Gut	0,61
		Bf Fritzow	2,07
Greifswald — Jarmen Nord		Anschluß Kölzin	3,30
Hst. Greifswald Staatsbahnhof	0,00	Bf Gribow	5,41
Greifswald Kleinbahnhof	0,80	Bf Ranzin	7,79
Bf Klein Schönwalde	5,31	Anschluß Oldenburg	9,39
Bf Pothagen-Weitenhagen	6,46	Züssow Kleinbahnhof	11,41
Bf Grubenhagen	9,86	Wieck-Gützkow — Gützkower Fähre	
Bf Busdorf Abzw.	12,30	Rübenverladestelle	0,90
Bf Busdorf	13,05	Stärkefabrik	2,58
Bf Behrenhoff	14,40	Gützkower Fähre	3,98
Anschluß Behrenhoff	15,00	Busdorf Abzweigung — Klein Zastrow	
Anschluß Stresow Weiche	16,15	Bf Neu Dargelin	1,51
Bf Kammin	17,76	Bf Dargelin	2,78
Bf Dargezin	19,34	Bf Alt Negentin	5,04
Bf Vargatz	21,34	Bf Neu Negentin	6,23
Bf Wieck-Gützkow	22,65	Bf Sestelin	7,16
Bf Neuendorf	26,15	Bf Klein Zastrow	8,93
Bf Jarmen Nord	28,86		

Tabelle 2:

Anschlußgleise der GJK

km 8,4:	Privatanschlußgleis, 750 mm Spurweite, 0,08 km Länge
Bf Grubenhagen (km 9,86):	Feldbahn nach Subzow — Dersekow — Friedrichsfelde, 750 mm Spurweite, 9 km. Außerdem 750 mm-Anschlüsse Gut Sievers, 2,9 km Länge
Bf Busdorf Abzw (km 12,3):	GJK — Abzweigung Klein Zastrow
Bf Behrenhoff (km 14,4):	Anschluß Gut, 750 mm Spurweite und Feldbahn 600 mm Spurweite
Bf Kammin (km 17,76):	Feldbahn von Müssow, 600 mm Spurweite
Bf Wieck-Gützkow (km 22,6):	GJK — Anschlußbahn zur Stärkefabrik und Gützkower Fähre
Bf Neuendorf (km 26,15):	Feldbahn von Kuntzow, 600 mm Spurweite
Bf Jarmen (km 28,1):	GJK — Anschlußgleis zum Hafen
Bf Fritzow (km 2,07):	Anschlußgleis Gut, 750 mm Spurweite und Feldbahn von Upatel, 600 mm Spurweite
Bf Ranzin (km 7,79):	Feldbahn nach Wolfradtshof, 600 mm Spurweite, 4,30 km Länge
Bf Klein Zastrow (km 3,93):	Feldbahn des Gutes, 650 mm Spurweite, 2,00 km; bis 1912 außerdem Strecke bis Busdorf, 600 mm Spurweite, 5,285 km Länge

Tabelle 3:

Aktienkapital der GJK	
Preußischer Staat	407 000 Mark
Provinzialverband Pommern	459 000 Mark
Regierungsbezirk Stralsund	3 000 Mark
Kreis Greifswald	304 000 Mark
Stadt Greifswald	242 000 Mark
Universität Greifswald	9 000 Mark
Stadt Gützkow	5 000 Mark
Gemeinde Weitenhagen	1 000 Mark
13 Rittergutsbesitzer und andere zusammen	63 000 Mark
Aktienkapital-Konto 1923	1 493 000 Mark

Tabelle 4:

Verkehrsaufkommen der GJK			
Geschäftsjahr	beförderte Personen	transportierte Güter in t	+ Überschuß — Unterbilanz
1898/99	66 227	22 114	+ 23 037,20 M
1904/05	103 190	36 521	+ 25 765,97 M
1909/10	135 827	40 369	+ 55 059,12 M
1913/14	167 618	106 938	+ 94 473,36 M
1919/20	157 654	54 147	— 162 678,82 M
1924/25	74 998	51 435	— 36 569,20 RM
1930/31	69 644	89 220	+ 80 627,18 RM
1935/36	84 264	60 030	+ 20 435,66 RM
1940(+)	267 446	142 620	+ 191 390 RM

+ Greifswalder Bahnen insgesamt, ohne bahneigenen Kraftverkehr

3. Die Kleinbahn Greifswald-Wolgast (KGW)

Aus der Geschichte

Für die Entstehung dieser technisch außerordentlich interessanten Schmalspurbahn waren zwei grundsätzlich verschiedene Verkehrsbedürfnisse im östlichen Gebiet des damaligen Kreises Greifswald maßgebend. So forderte die Gemeinde Kröslin bereits im Mai 1890 den Bau einer regelspurigen Nebenbahn nach Wolgast. Dieses am Peenestrom liegende Dorf war in jenen Jahren das Zentrum eines Fischereibezirkes von internationaler Bedeutung. Doch die Forderung nach einer solchen Verkehrsverbindung stieß bei der Königlichen Regierung in Stralsund zunächst auf strikte Ablehnung. Erst mit Inkrafttreten des preußischen Kleinbahngesetzes entstanden neue Projekte zum Bau einer Kleinbahn, um die zwischen Greifswald und Lubmin liegenden Güter zu erschließen. Andererseits sollte in diesem Zusammenhang aber auch das Fischerdorf Kröslin einen Bahnanschluß erhalten. Am 17. August 1895 wurden die ersten Vorstellungen über den Verlauf der künftigen Kleinbahn durch den Kreis-Ausschuß des Kreises Greifswald festgehalten. Im Oktober 1896 entfachte das „Bürgerschaftliche Collegium“ in Greifswald einen heftigen Streit über die Trassenführung. Maßgeblichen Einfluß im Verlauf der Strecke hatte auch die Greifswalder Universität, die unter der Bedingung, daß ihre eigenen Güter mit einem Schienenstrang erschlossen werden, eine solide Kapitalbeteiligung zusicherte. Und da diese Mittel dringend zur Finanzierung des Bahnbaues benötigt wurden, stimmte man dem Bau einer — wie das Kollegiumsmitglied Fuchs schon damals feststellte — „Zickzacklinie“ zu. In der Tat war diese durchaus berechtigte Bemerkung einer der Gründe, weshalb die spätere KGW nach dem ersten Weltkrieg in eine wirtschaftliche Sackgasse geriet und diese auch nicht mehr verlassen konnte.

Am 14. September 1897 erfolgte nun die Gründung der Aktiengesellschaft „Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Wolgast“ (KGW) in Greifswald.

Doch erst Monate später erteilte der Regierungspräsident in Stralsund durch seine Genehmigungsurkunde vom 21. Juli 1898 die Betriebskonzession für 50 Jahre. Inzwischen war aber der Bahnbau durch die Firma Lenz & Co. längst in Angriff genommen worden. Bereits am 1. Oktober 1898 konnten die Streckenabschnitte Greifswald — Wolgast Schlachthof und Kemnitz — Boltenhagen landespolizeilich abgenommen werden. Schließlich fanden am 19. Dezember 1898 die offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten mit geladenen Gästen statt. Einen Tag später wurde dann der Personen- und Güterverkehr eröffnet, sozusagen als vorfristiges „Weihnachtsgeschenk“ für das „reisende Publikum“.

Ab 16. Mai 1899 war mit Inbetriebnahme des 700 m langen Streckenabschnittes zwischen Wolgast Schlachthof und Wolgast Hafen ein weiterer Staatsbahnanschluß geschaffen. Gleichzeitig ging der langgehegte Wunsch der Krösliner in Erfüllung, mit einem durchgängigen Schienenstrang über Wolgast hinaus verbunden zu sein. Wenn dieser vierschienige Abschnitt auch nur mit schmalspurigen Triebfahrzeugen bedient werden durfte, gestattete er doch die beschleunigte Abfertigung von Wagenladungen mit frischen Heringen ohne nochmalige Umladung in Wolgast.

Bereits im Januar 1901 entstanden die ersten wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Der Aufsichtsrat des Kleinbahn-Unternehmens beantragte daraufhin ein Darlehn in Höhe von 110 000 Mark beim Regierungspräsidenten in Stralsund. Schon damals stand fest, daß eine wirtschaftliche Betriebsführung nur durch eine gewaltige Steigerung der Transportleistungen möglich war. Deshalb

folgte 1905 eine Vorlage zur Erweiterung des bestehenden Streckennetzes. Die am 26. Juni 1907 eröffnete Zweigstelle von Lubmin (später Lubmin Dorf) bis zum eigentlichen Badeort Lubmin brachte eine attraktivere Verbindung im Bäderverkehr.

Vorwiegend zur Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse diente die ab 3. Juli 1907 betriebene Strecke von Boltenhagen nach Kühnshagen.

Nach dem ersten Weltkrieg konnte durch die Gewährung eines Kredites der Bau eines eigenen Anschlußgleises zum Greifswalder Hafen finanziert und als „Notstandsarbeit“ ausgeführt werden. Bereits am 21. November 1919 erfolgte die landespolizeiliche Abnahme der 910 m langen Hafenbahn. Nach dem 1898 in Eldena errichteten Hafengleis verfügte die KGW nun über zwei derartige Anlagen. Doch die erhoffte Wirtschaftlichkeit blieb abermals aus. Inflation, Weltwirtschaftskrise und der sich entwickelnde Kraftverkehr ließen die Schulden immer weiter anwachsen.

Am 13. Januar 1926 beschloß daher der Aufsichtsrat, im Einzugsbereich der KGW bahneigene Kraftverkehrslinien mit dem Ziel einzurichten, die Konkurrenz privater Busunternehmer auszuschalten. Nachdem am 1. April 1926 die Linie Greifswald — Eldena — Lubmin eröffnet wurde, folgten kurze Zeit später die Verbindungen Greifswald — Diedrichshagen, Lubmin — Wolgast, Freest — Wolgast und schließlich Züssow — Wolgast. Somit wurde nun auch das seit 1912 von einigen Greifswalder Stadtvätern diskutierte Projekt über eine elektrische Straßenbahn mit einer Überlandlinie nach Eldena ad acta gelegt. Ab 1928 erfolgte der Betrieb auf der Linie Greifswald — Eldena gemeinschaftlich durch die KGW und den Pommerschen Kraftverkehr. Im Oktober 1933 übernahm der Stadtbusverkehr Greifswald endgültig den alleinigen Betrieb auf der Eldenaer Linie, ohne daß in den Jahren zuvor die wirtschaftliche Lage der KGW stabilisiert werden konnte.



Zug der KGW mit der Lok 2^m auf dem Hohenzollernplatz (heute Platz der Freiheit)



Rotte der KGW in der Wolgaster Straße 1921

Ebenfalls aus wirtschaftlichen Gründen stellte man ab 1. Januar 1933 den Personen- und Stückgutverkehr auf der Strecke Kemnitz — Kühlenhagen ein. Erst im Jahre 1934 wurden die ersten Schritte unternommen, um die für den Reiseverkehr umständliche Schienenverbindung zwischen Greifswald und Lubmin zu verbessern. So sollte bei einem Kostenaufwand von 215 000 RM der Neubau einer Strecke Eldena — Neuen-dorf die verkehrspolitische Fehlentscheidung von 1897 revidieren. Doch niemand stellte dem total verschuldeten Unternehmen diese finanziellen Mittel zur Verfügung. So wurde als spärlicher Rest dieses Projektes im Juni 1934 die 700 m lange Verbindungskurve hinter Vierow nach Seebad Lubmin angelegt. Dadurch konnte auf das zeitaufwendige Zurückdrücken von Lubmin Dorf auf das in die Strecke nach Wolgast eingemündete Stichgleis zum Seebad verzichtet werden.

Mitte der dreißiger Jahre verfügte die KGW über folgendes Streckennetz:

Greifswald — Lubmin Dorf — Kröslin	41,10 km
Kröslin — Wolgast Hafen	7,65 km
Kemnitz — Kühlenhagen	7,36 km
Hafenbahn Greifswald	0,91 km
Verbindungsstrecken	
Vierow — Lubmin Seebad	1,40 km
Lubmin Dorf — Lubmin Seebad	58,42 km

Die Betriebsführung der KGW wurde analog zur GJK von den gleichen Einrichtungen auch jeweils während der dort genannten Zeitabschnitte wahrgenommen. Mit Übernahme durch die Pommerschen Landesbahnen entfiel auch hier der Rechtsstatus als Kleinbahn. Mit den ehemaligen GJK-Strecken erfolgte nunmehr ein Gemeinschaftsbetrieb unter dem Namen „Greifswalder Bahnen“.

Aufgrund zunehmender Unrentabilität erfolgte noch am 1. Juni 1939 die Stilllegung der Strecke Lubmin Dorf — Kröslin. Die faschistische Wehrmacht veranlaßte jedoch, daß zur eisenbahnmäßigen Absicherung des jenseits des Peenestroms gelegenen Versuchsgeländes Peenemünde dieser Abschnitt nicht abgebaut werden durfte, obwohl hier nie Militärzüge fuhren!

Nach Einstellung des gesamten Busverkehrs infolge des Kraftstoffmangels im Jahre 1943 wurde der Betrieb nicht nur wieder zwischen Lubmin und Wolgast aufgenommen, son-

dern auch der Vorortverkehr Greifswald — Eldena auf die Schiene verlegt.

Diese Scheinblüte der ehemaligen KGW nahm jedoch mit der Kapitulation Deutschlands unwiderruflich ein Ende. Ab 30. April 1945 ruhte auf allen Strecken der Betrieb. Unmittelbar danach erfolgte der Abbau aller schmalspurigen Gleisanlagen, die zusammen mit den Fahrzeugen als Reparationsleistungen in die UdSSR geliefert wurden.

Erhalten blieb lediglich der regelspurige Streckenabschnitt Kröslin — Wolgast.

Entlang der Trasse

Die in Richtung Lubmin eingesetzten Reisezüge wurden ebenfalls auf dem Kleinbahnhof Greifswald gebildet und anschließend zur Haltestelle Greifswald Staatsbahnhof zurückgeschoben. Von hier aus klapperten die Züge, ohne nochmals den Kleinbahnhof zu berühren, nach 600 m Fahrt schienengleich im Bereich der Scharnhorststraße über die Staatsbahn Angermünde — Stralsund. Diese aus heutiger Sicht durchaus kurios anmutende Kreuzung wurde staatsbahnseitig durch zwei der KGW gehörende Deckungssignale gesichert. Für die Züge aus Richtung Lubmin war zusätzlich eine Schutzweiche vorhanden. Außerdem befand sich im Zuge der Scharnhorststraße eine Schrankenanlage.

Die Deckungssignale konnten also nur dann „Fahrt frei“ zeigen, wenn die Abzweigweiche der KGW auf das Wolgaster Gleis gestellt war.

So kam es durchaus vor, daß ein dampfender Kleinbahnzug mit anderen Verkehrsteilnehmern warten mußte, um erst einmal die „große Eisenbahn“ vorbeizulassen. Im km 0,8 befand sich der Haltepunkt Neunmorgenstraße. Mit einer scharfen Linkskurve — in der es übrigens oft zu Entgleisungen kam — bog das Gleis in die Lange Reihe (heute Dr.-Wilhelm-Külz-Straße) ein.

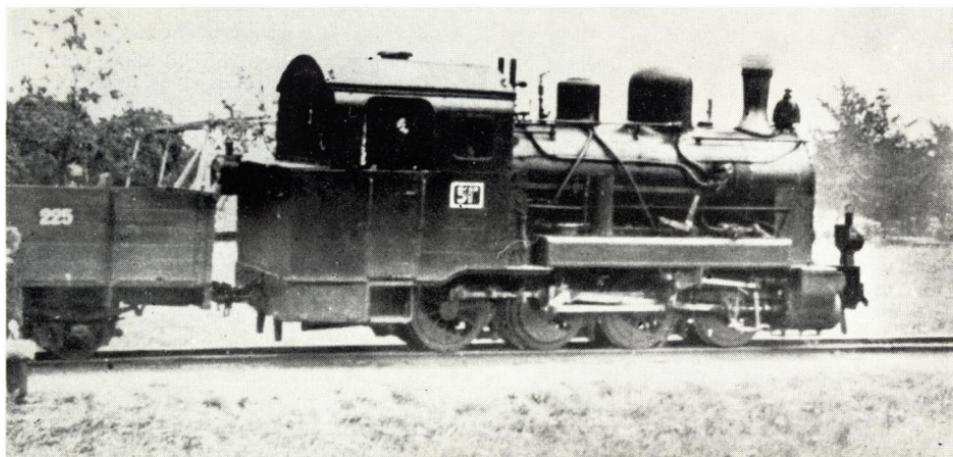
Schließlich erreichten die Züge mit dem in vielen Vorstadtstraßen Greifswalds zu hörenden Geläute der Lokomotiven den früheren Bahnhof Roßmarkt, der ab 1915 die Bezeichnung Hohenzollernplatz, (nach 1945 Platz der Freiheit) trug (km 1,86). In einer Holzbude wurden hier anfänglich bei starkem Ausflugsverkehr Fahrkarten verkauft.

Außerdem zweigte vom Hohenzollernplatz die durch die Marienstraße geführte Hafenbahn ab. Das Gleis verlief nun weiter durch die Wolgaster Straße (heute Wilhelm-Pieck-Allee), vorbei am alten Greifswalder Friedhof um im km 3,1 den Haltepunkt Normandie zu erreichen.

Obwohl alle Lokomotiven über ein kräftiges Lätewerk verfügten, kam es auf dem 2,5 km langen Stadtgleis zumindest häufiger zu Unfällen als auf anderen Streckenabschnitten.

Viele Bürger und auch örtliche Presse nahmen diese „Vorkommnisse“ zum Anlaß, gegen die KGW Rechtsverfahren zu eröffnen.

Beispielsweise beschwerte sich der Fuhrunternehmer Betge im Jahre 1900 beim Regierungspräsidenten darüber, daß „das Tempo, mit welchem die Kleinbahn in hiesiger Stadt dahinnrase, ein derartiges ist, daß Unglücksfälle unvermeidbar sind“.



**Lok 51M mit Rübenzug im Bf Wieck-Eldena
(im Hintergrund die heute denkmalgeschützte Klappbrücke)**

Hinter der „Normandie“ führte die Trasse parallel zur Straße bis zum Bahnhof Wieck-Eldena (km 5,94). Die hier 1886 erbaute Holländer-Brücke ist weit über die Grenzen des Kreises Greifswald bekannt geworden. Über dieses Bauwerk führte eine feldspurige mit Pferden betriebene Wirtschaftsbahn nach Ladebow zur Rübenanfuhr. Der Schienenstrang folgte nun der Dänischen Wieck. Hier befand sich bis Ende des ersten Welt-

krieges der ausschließlich dem Reiseverkehr dienende Haltepunkt Strandhotel. Rechts lag die Ruine des 1199 gegründeten Klosters Eldena. Dahinter befanden sich das 300 m lange Anschlußgleis zum Gut Eldena sowie das am km 6,27 abzweigende Gleis zu der bis 1958 noch in Betrieb gewesenen Spiritbrennerei.

Kurz danach wurde der Bahnhof Elisenhain (km 7,66) erreicht. Das 407 ha große gleich-



Ein Vorort-Pendelzug mit der GJK-Lok 2m in Eldena, Sommer 1943

namige Gebiet steht heute unter Naturschutz. Es diente bereits zur Eröffnung der KGW den Greifswaldern als Ausflugsziel. In unmittelbarer Nähe befand sich eine Gastwirtschaft. Hier spielte im Sommer sonntags die Greifswalder Stadtkapelle für die Besucher. Den Elisenhain durchquerend verlief das Gleis bis zum Bahnhof Weiße Buche (km 8,89). Von hier aus führte der Schienenstrang über die Karbow-Weitenhäger Endmoräne bis nach Diedrichshagen, wo sich ein bis 1927 der Universität gehörendes Gut befand. Die Züge rollten nun parallel zur heutigen Landstraße F 109 durch den Diedrichshäger Forst, wo noch heute im Jahre 1775 ausgepflanzte Lärchen, nunmehr unter Naturschutz stehend, zu sehen sind. Hinter dem seinerzeit ebenfalls der Universität gehörenden Gut Hanshagen mit Bahnhof (km 13,95) wurde nach einer scharfen Linkskurve der mitten im Wald liegende Bahnhof Hanshagen Dorf (km 15,0) erreicht. In unmittelbarer Nähe befindet sich die Hanshäger Mühle, in der bis 1855 Papier hergestellt wurde und die noch bis 1952 zur Getreideverarbeitung diente.

Dort, wo die KGW-Trasse den Wald verließ, eröffnete sich dem Fahrgast ein schöner Blick über die Dänische Wieck bis zur Rügenschens Küste. Auch ein Universitätsgut war das nun folgende Kernitzerhagen (km 17,25). Am km 16,78 überquerte die KGW den Hanshäger Bach auf einer 16 m langen, von Beuchelt & Co. erbauten und am 14. Dezember 1898 freigegebenen genieteten Blechträgerbrücke. Schließlich erreichte das Gleis im km 18,48 den außerhalb des Ortes liegenden Bahnhof Kernitz. Bis 1921 gehörte auch das hier vorhandene Gut der Greifswalder Universität. Vom Bahnhof Kernitz zweigte die Stichbahn nach Kühlenhagen ab.

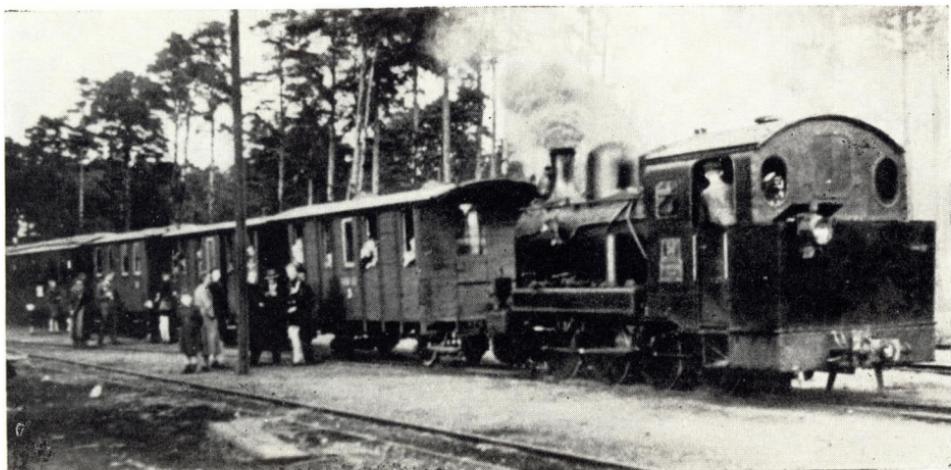
In Richtung Lubmin verlief der Schienenstrang durch das 1 bis 3 km breite und vermoorte Ziesetal, dessen Entstehung auf den Schmelzwasserabfluß in der Weichseleiszeit zurückzuführen ist. Am km 18,94 überquerte die Bahn auf der am 14. Dezember 1898 in

Betrieb genommenen und mit 4 m Lichtweite und eisernem Überbau ausgerüsteten Brücke die Ziese. Im km 19,18 folgte der Anschluß „Stilower Weiche“, von dem ein 1570 m langes Gleis zu einer Feldverladestelle abzweigte. Hinter Neuendorf (km 20,5) lag die Trasse parallel der Loissiner Chaussee bis zu dem gleichnamigen Bahnhof (km 23,78). Hinter Loissin bot sich wiederum vom Zuge aus ein herrlicher Blick auf den Greifswalder Bodden. Nach den Bahnhöfen Gahlkow (km 25,15) und Vierow (km 26,00) erreichten die Züge nach ihrer krümmungsreichen und meist 100 minütigen Fahrt den Bahnhof Lubmin Dorf (km 29,94). Von hier aus wurden bis zur Eröffnung der direkten Verbindungskurve die Züge zum Bahnhof Seebad (km 30,36) zurückgeschoben.

Die einstige Staatsdomäne und Fischergemeinde Lubmin erhielt durch den Bahnanschluß zunehmend Bedeutung als Badeort. Erholten sich hier 1889 nur 325 Urlauber, waren es 1911 bereits 2 455. Im Jahre 1914 beabsichtigte die KGW, den Betrieb auf dem Bahnhof Lubmin Dorf weitestgehend zu reduzieren und im Bahnhof Seebad zu konzentrieren. Zu diesem Vorhaben gehörte auch der Bau eines Lokschuppens. Lubminer Pensionsbesitzer, Fischer, Bäcker und Fleischer protestierten energisch gegen den Schuppenbau, da, wie sie einem Greifswalder Rechtsanwalt mitteilten, „die zu unserer Existenzgrundlage gehörenden Urlauber das Bad wegen der ewig im Schuppen qualmenden Lokomotiven meiden werden“. Tatsächlich gewannen den daraufhin eingeleiteten Prozeß gegen die KGW diese Bürger. Daher mußten alle in Lubmin stationierten Maschinen nach wie vor im Lokschuppen des „Dorfbahnhofes“ abgestellt werden.

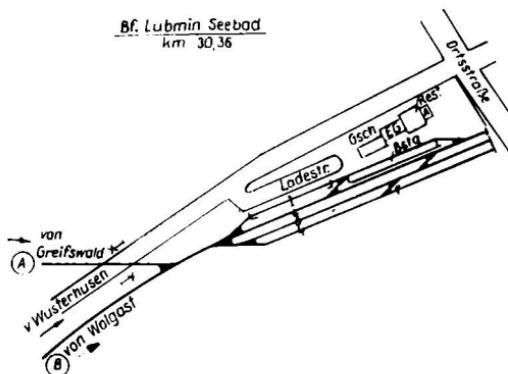
Heute erreichen die Erholungssuchenden Lubmin nicht nur mit KOM-Linien, sondern auch mit der am 31. Mai 1970 für den Reiseverkehr eröffneten eingleisigen Hauptbahn Greifswald — Lubmin der Deutschen Reichsbahn in einer Fahrzeit von nur 23 Minuten.

Hinter Lubmin erreichte der Schienenstrang, einen Endmoränenbogen durchquerend, sei-

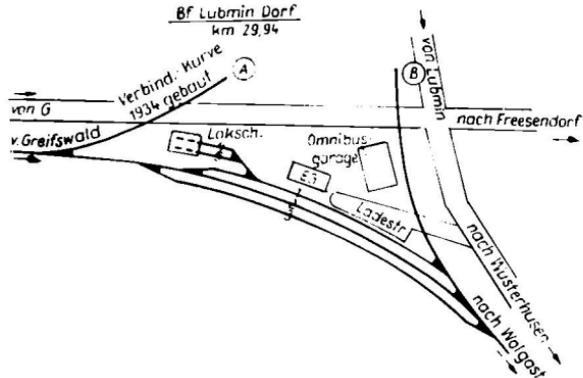


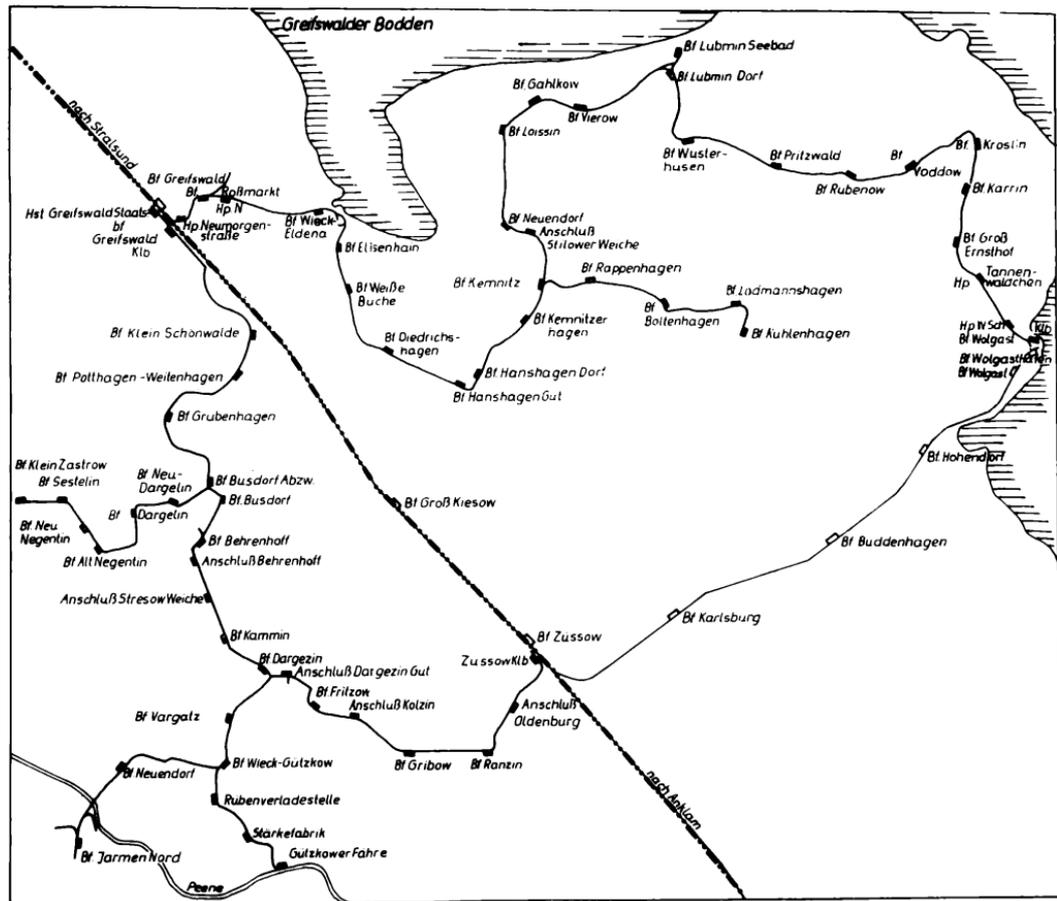
Ein Bäderzug in Lubmin — abfahrtsbereit nach Greifswald mit Lok 51M

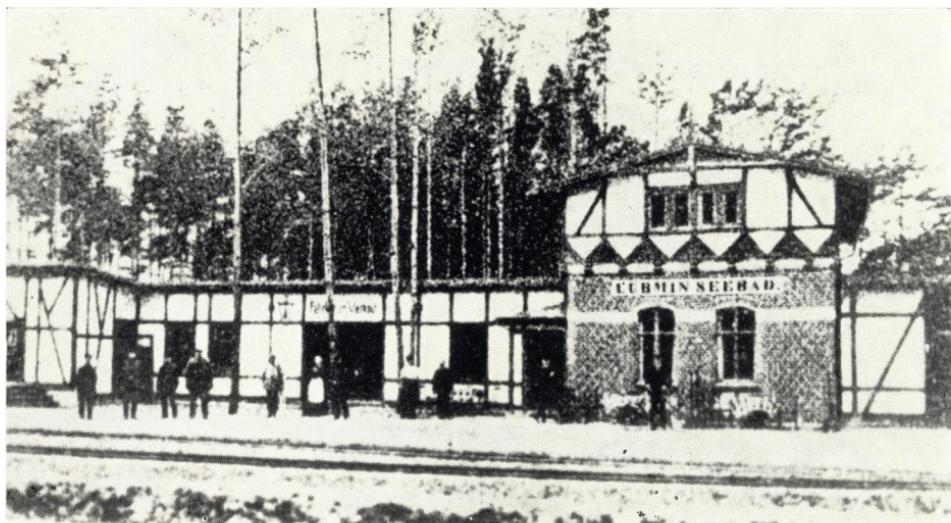
Bf. Lubmin Seebad
km 30,36



Bf. Lubmin Dorf
km 29,94

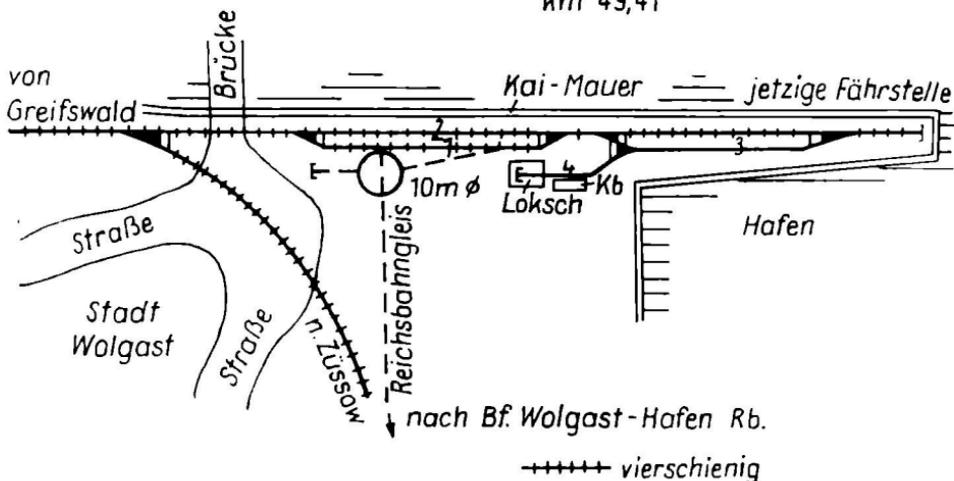
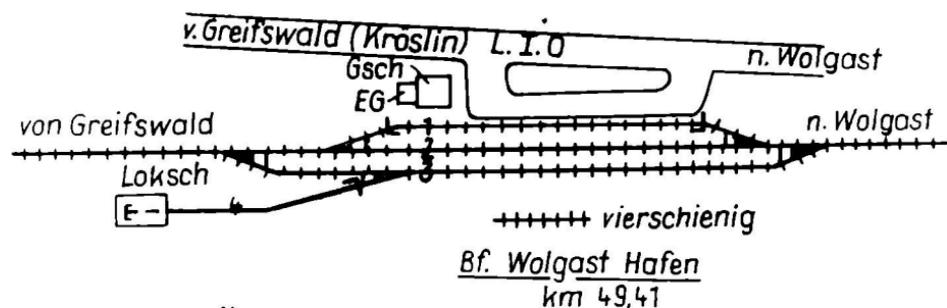






Das Empfangsgebäude des Bf. Lubmin Seebad um 1905

Bf. Kröslin
km 41,76





Einer der letzten Züge der Strecke Kröslin — Wolgast im Bahnhof Wolgast (Hafen) zur Abfahrt nach Kröslin im Jahr 1939

nen höchsten Punkt mit 30,0 m über NN. Im km 32,10 lag der Bahnhof Wusterhusen.

In unmittelbarer Nähe befindet sich eine 1271 errichtete frühgotische Feldsteinkirche. Es folgte nun der Bahnhof Pritzwald (km 34,99). Von hier aus verlief die Strecke über Rubenow (km 37,33), Voddow (km 39,27) weiter bis zum am km 41,76 liegenden Bahnhof Kröslin. Die ab Kröslin vierschienig ausgelegte Trasse erreichte mit leichtem Gefälle den Bahnhof Karrin (km 43,45) und schließlich Groß Ernstthof (km 45,02). Nachdem der Schienenstrang die Straße überquert hatte, folgte der Haltepunkt Tannenwäldchen. Von hier aus offenbarte sich bereits ein herrlicher Blick auf die alte pommersche Herzogstadt Wolgast mit dem weithin sichtbaren Turm der Petrikirche. Unmittelbar dem Peenestrom folgend wurde die KGW nun wieder zur „Straßenbahn“. Hinter dem Hal-

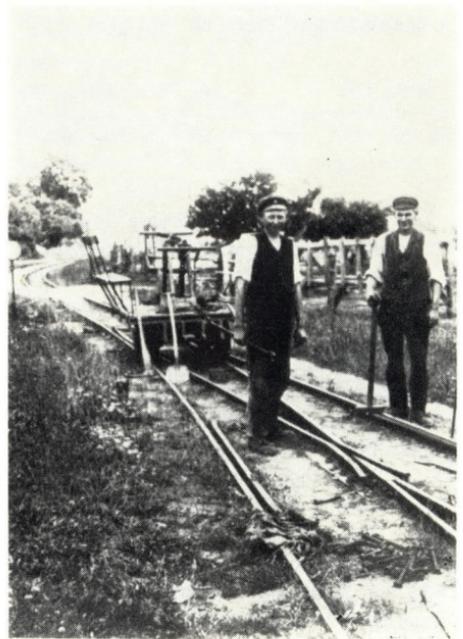
tepunkt Schlachthof mußte das Gleis nach Inbetriebnahme noch eingepflastert werden, da einige Geschäftsleute und Anlieger Behinderungen des Fuhrverkehrs befürchteten. Etwa 100 m vor dem km 49,41 des Bahnhofes Wolgast Hafen, wo die Strecke genau an der heutigen Fährstelle endete, zeigte sich viele Jahrzehnte ein für Wolgast typisches Bild: Wenn zu den Markttagen frische Fische in Schmalspurwagen aus Richtung Lubmin eintrafen, wurden sie hier — sozusagen auf der freien Strecke — gleich verkauft. Vor den abgestellten Wagen baute man Verkaufstische auf, und bevor die Fischfrauen weit hörbar die „Meereserzeugnisse“ anboten, fanden sich regelmäßig mit Ankunft des Güterzuges viele Wolgaster Katzen ein, in der Hoffnung, etwas von der begehrten Nahrung abzubekommen.

Im Gegensatz zu den Bahnhöfen Lubmin Dorf und Seebad sowie Kröslin war der KGW-Bahnhof Wolgast betrieblich unbesetzt. Kleinbahnseitig war seit 1926 ein Lok-

schuppen vorhanden, ein Wellblechschuppen, der in der Regel zum Abstellen der hier eingesetzten Lok benutzt wurde.



13 Jahre nach Betriebseinstellung der KGW wurden in der Wolgaster Straße die Gleise entfernt.



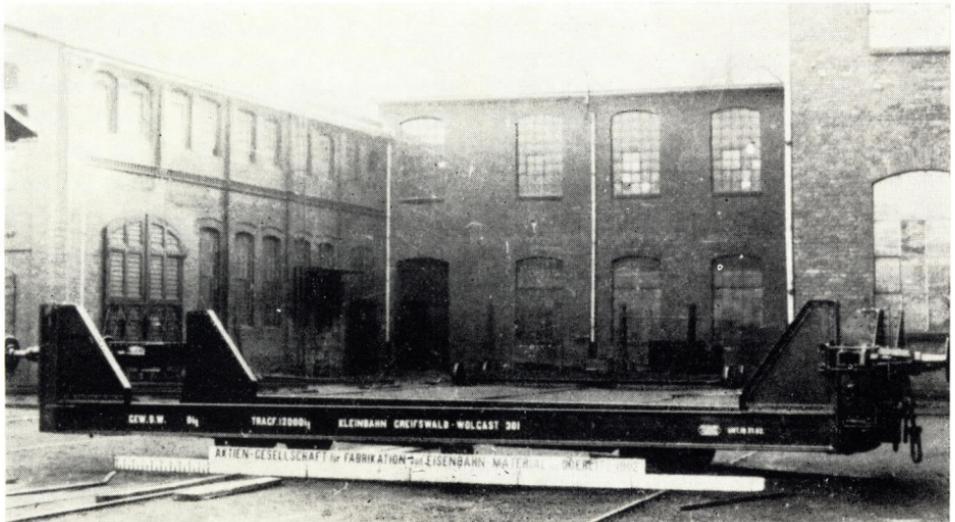
Rotte der GJK bei Neuendorf in den 30er Jahren.

Der Güterverkehr

Auch auf der KGW stand der saisonbedingte Rübentransport im Vordergrund. Zum größten Teil gelangten diese landwirtschaftlichen Erzeugnisse über die GJK zur Zuckerrübenfabrik nach Jarmen. Andererseits wurden aus Richtung Greifswald Düngemittel und Kohlen den Anliegern zugeführt. Auf dem Bahnhof Wolgast Hafen bestand nur ein sehr geringer Umladebetrieb. Soweit die komplizierte wirtschaftliche Lage der KGW es gestattete, konnten für bestimmte Gutarten Ausnahmetarife erlassen werden. Beispielsweise wurden noch 1915 trotz zunehmender Unrentabilität des Bahnbetriebes u. a. Ausnahmetarife für Getreide, Stärke, Holz, Briquets, Dünger, Kies und Rüben erlassen. Nachdem ein Jahr später keine tariflichen Zugeständnisse mehr möglich waren, mußten ab 1917 Frachtzuschläge in Höhe von 25 % gezahlt werden. Diese zusätzlichen Kosten erhöhten sich 1918 abermals um 50 % und schossen inflationsbedingt in den Jahren 1920/21 auf 500 %. Aufsichtsrat und Betriebsführer versuchten ihr Möglichstes, um diese Entwicklung zu bremsen. Mit den beim Staat aufgenommenen Anleihen wur-

den für den Wagenladungsverkehr der Bahnhöfe Weiße Buche (1913), Boltenhagen (1914), Pritzwald (1915), Wusterhusen (1917) und durch den Bau der Greifswalder Hafenbahn (1919) bessere Voraussetzungen geschaffen. Das in den Jahren von 1911 bis 1913 diskutierte Projekt einer Stichbahn Rubenow — Nonnendorf kam aus Rentabilitätsgründen nicht zur Ausführung. Der erhoffte umfangreiche Fischversand von Kröslin in „alle Welt“ erbrachte nur ein Minimum der ursprünglich angenommenen Einnahmen. Auf dem Streckenabschnitt Lubmin Dorf — Wolgast Hafen war das Verkehrsaufkommen von jeher sehr gering. So wurden hier rein statistisch gesehen, pro km in den zwanziger und dreißiger Jahren rund 50 — 60 Rpf eingenommen und 2 RM verausgabt. Das Aufkommen des Güterverkehrs wies die gleichen saisonbedingten Schwankungen auf wie bei der GJK.

Durch den ständig wachsenden Güterkraftverkehr erwuchs der KGW eine bis zu Beginn des zweiten Weltkrieges andauernde Konkurrenz. Erst in den vierziger Jahren gelangten aufgrund von Kraftstoffmangel wieder fast alle Güter zur Verladung auf der Bahn.



Ein Rollbock der GJK vor der Auslieferung in der Waggon-AG Görlitz 1903. Das Fahrzeug erhielt im Werk die Anschrift KGW, obwohl alle 4 gebauten Wagen zur GJK gehörten.

Der Personenverkehr

Zwischen Greifswald und Lubmin entwickelte sich trotz der recht umständlichen Streckenführung ein bedeutender Bäderverkehr. Regler Ausflugsbetrieb bestand besonders an schönen Sommertagen ferner zwischen Greifswald, dem Elisenhain und Hanshagen. Auf diesen Streckenabschnitten wurden ebenfalls auch Bedarfzüge eingesetzt, die meist mit Fakultativwagen verkehrten. Die Geschäftsbeziehungen der Lubminer bestanden nach Greifswald und nicht nach Wolgast. Nur die Bewohner der an der Bahn gelegenen Ortschaften hinter Wusterhusen fuhren nach Wolgast zum Einkaufen. Daher gab es während des gesamten Bestehens der KGW nicht einen einzigen Zug, der vom Anfangs- bis zum Endpunkt durchfuhr. Sämtliche Züge begannen oder endeten in Lubmin, bzw. später auch in Kröslin. Ebenso bestand auch kein direkter Übergangsverkehr zur GJK. Auf den Streckenabschnitten Kemptitz — Kühlhagen und Lubmin Dorf — Kröslin war der Reiseverkehr derart gering, daß zu dessen Bewältigung meist ein zweiachsiger Reisezugwagen ausreichte. Der sich in den zwanziger Jahren entwickelnde Vorortverkehr zwischen Greifswald und Wieck-Eldena wurde zunächst durch den bahneigenen Kraftverkehr aufgefangen. Weitere im und außerhalb des Einzugsbereiches der KGW eingerichtete Buslinien sollten die Konkurrenz privater Busunternehmer ausschalten und arbeiteten in der Regel mit Verlust.

Erst nach Beginn des zweiten Weltkrieges wurden die bisher mit Bussen bewältigten Leistungen wieder durch die Bahn übernommen.

Ermäßigte Fahrpreise bestanden an Markttagen zwischen Greifswald, Hanshagen, Kemptitzerhagen u. a. Ortschaften. 1915 wurden sogar zur Förderung des Vorortverkehrs Greifswald — Wieck-Eldena ermäßigte Tagesfahrkarten ausgegeben. Und selbstverständlich konnten auch zwischen Greifswald und Lubmin Fahrausweise zu günstigeren

Bedingungen gegenüber dem Normaltarif erworben werden.

Ferner wurden trotz des relativ geringen Zugangebotes Arbeiterwochen-, Monats- und Schülerkarten ausgegeben. Hauptreisezeit bestand auch bei der KGW zwischen Mai und September.

Während der Nachkriegs- und Inflationsjahre mußten auch die Normaltarife auf das Dreifache erhöht werden. Ermäßigungen entfielen somit in jenen Jahren. Zur besseren Abwicklung des Reiseverkehrs erfolgten 1900 und 1924 Gleiserweiterungen in Elisenhain. Im Jahre 1942 wurden die Gleisanlagen in Wieck-Eldena für den vom Greifswalder Hohenzollernplatz aus nach hierher mit Pendelfahrten bewältigten Vorortverkehr vergrößert.

Die schon erwähnte und relativ zeitaufwendige Verkehrsverbindung von Greifswald zum Seebad Lubmin hat sich zwar anfänglich förderlich auf die Entwicklung des Bäderverkehrs ausgewirkt. Mit dem ab 1920 eingesetzten Kraftverkehr wurden aber der KGW die von ihr bewältigten Verkehrsaufgaben nach und nach entzogen. In den dreißiger Jahren wurde die Bahn wieder mehr benutzt. Der Personenverkehr erreichte während des zweiten Weltkrieges ein nie gehabtes Ausmaß. Diese ausschließlich kriegsbedingte Entwicklung nahm im April 1945 auch hier ein jähes Ende.

Tabelle 6: **Anschlußgleise der KGW**

Bf Roßmarkt (km 1,86):	KGW—Anschlußgleis zum Hafen, 750 mm Spurweite 0,91 km Länge
Bf Wieck-Eldena (km 5,94): (km 6,5):	KGW—Hafengleis, 750 mm Spurweite KGW—Anschlußgleis Gut Eldena, 750 mm Spurweite, 0,3 km Länge
(km 6,9):	KGW—Anschluß Brennerei Eldena, 750 mm Spurweite, 0,25 km Länge. Außerdem eigene Wirtschaftsbahnen des Gutes Eldena, 900 mm Spurweite, 2,04 km und 920 mm Spurweite, 1,50 km, sowie Feldbahn nach Ladebow, 600 mm Spurweite, 4,00 km Länge
Anschluß Stilower Weiche (km 19,18):	Anschluß Feldverladestelle, 750 mm Spurweite, 1,57 km Länge
Bf Neuendorf (km 20,50):	Feldbahn, 630 mm Spurweite, 1,25 km Länge
Bf Loissin (km 23,78):	Feldbahn nach Ludwigsburg — Hafen, 600 mm Spur- weite, ca. 4,00 km Länge
Bf Rubenow (km 37,33):	Feldbahn, 600 mm Spurweite, 2,40 km Länge
Bf Kröslin (km 43,30):	Feldbahn zum Sägewerk, 600 mm Spurweite, 0,5 km Länge
Bf Rappenhagen (km 1,60):	Feldbahn 600 mm Spurweite
Bf Boltenhagen (km 4,11):	Feldbahn — landwirtsch. Zwecke, 600 mm Spurweite, 2,00 km Länge

Tabelle 8:

Verkehrsaufkommen der KGW

Geschäftsjahr	beförderte Personen	transportierte Güter in t	+ Überschuß/ — Unterbilanz
1898/99	22 239		
1904/05	91 195	35 920	+ 15 266,08 M
1909/10	128 032	43 748	+ 21 897,01 M
1913/14	133 759	67 505	+ 55 477,91 M
1919/20	221 712	41 134	— 149 574,66 M
1924/25	170 549	38 621	— 72 291,43 RM
1930/31	73 473	47 163	— 21 647,16 RM
1935/36	60 779	38 486	+ 37 059,51 RM

ohne bahneigenen Kraftverkehr

1940 siehe GJK (Tabelle 4)

4. Fahrzeuge

Fast alle im damaligen Vorpommern entstandenen Kleinbahnen wurden durch das schon mehrmals erwähnte Bau- und Betriebsunternehmen Lenz & Co projektiert, hergestellt und anfänglich auch betrieben. So erarbeitete diese Firma nicht nur einheitliche Vorschriften für die Herstellung der Bahnanlagen, sondern auch solche für den Bau der Fahrzeuge. Die in Bau- und Betriebsvorschriften erfaßten Grundsätze waren die sogenannten Lenz-Normalien. Auch die GJK und KGW erhielten die von einigen

Lokomotiven

Zur Eröffnung der GJK beschaffte Lenz vier zweiachsige Naßdampfloks seiner Gattung „m“. Derartige Maschinen waren bereits an andere Kleinbahnen im damaligen Vor- und Hinterpommern von der „Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan“ geliefert worden. Sie bewährten sich gut und waren für die damaligen Leistungsansprüche ausreichend.

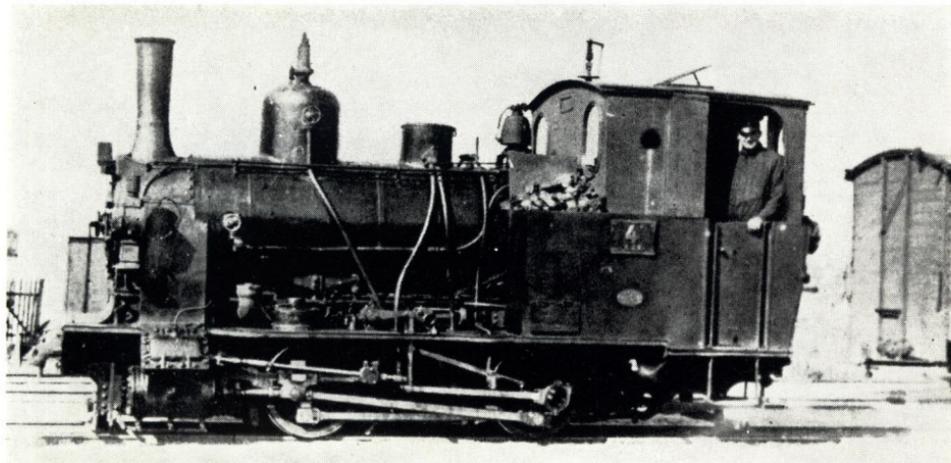
Zu Beginn der 30er Jahre stellte die GJK kurzzeitig drei dieser Loks der DKBO zur Verfügung. Hier wurden sie insbesondere

+) (4) und (5)

Lok- und Waggonbetrieben für Lenz auf Vorrat gebauten Fahrzeuge. Sie lagerten dort in größeren Stückzahlen und wurden auf Abruf einzelnen Kleinbahn-Betrieben zugewiesen. Neben den auf allen 750 mm-spurigen Lenz-Bahnen eingesetzten Lokomotiven und Wagen gab es auch „Außen-seiter“. Da die „Standardfahrzeuge“ bereits in mehreren Veröffentlichungen über die Rügenschken Kleinbahnen beschrieben worden sind, sollen sie hier nur kurz erwähnt werden.+) Ausführlicher werden jedoch die für diese Bahnen untypischen Lokomotiven und Wagen vorgestellt.

für Transporte zum Aufbau des Militärflugplatzes Tutow eingesetzt. Nachdem der bahneigene Kraftverkehr zwischen Greifswald und Wieck-Eldena mit Beginn des 2. Weltkrieges reduziert und schließlich ganz eingestellt werden mußte, kamen unter Regie der PLB gelegentlich auch die kleinen GJK-Loks zur Abwicklung des Vortrverkehrs von und nach Wieck-Eldena zum Einsatz.

Zur Bewältigung des bis 1914 ständig gestiegenen Güterverkehrs sollte 1909 für die GJK eine von Vulcan gebaute Mallet-Lok beschafft werden. Weshalb diese Lieferung



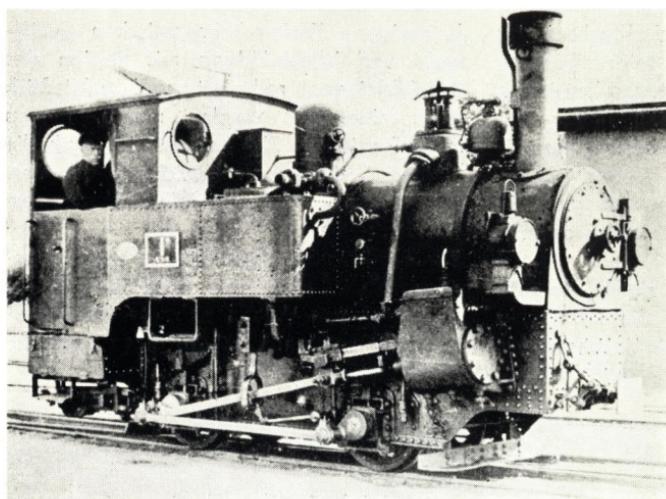
Lok 4 der GJK in den 30er Jahren in Greifswald

nicht zustande kam, ist unbekannt. Vier Jahre später erhielt die Bahn von der gleichen Firma eine vierachsige Naßdampflok der Gattung M. Im Jahre 1931 verkaufte man die mit der Nr. 10M bezeichnete Maschine an die Demminer Kleinbahnen West (DKBW). Sie wurde offensichtlich durch die ebenfalls von Vulcan 1925 gelieferte Lok dieser Bauart überflüssig. Die mit der Betriebsnummer 11Mh eingesetzte Lok arbeitete allerdings auf Heißdampfbasis und erbrachte somit etwas höhere Zugkräfte bei gleichzeitig sinkendem Kohle- und Wasserverbrauch. Alle beschriebenen Maschinen

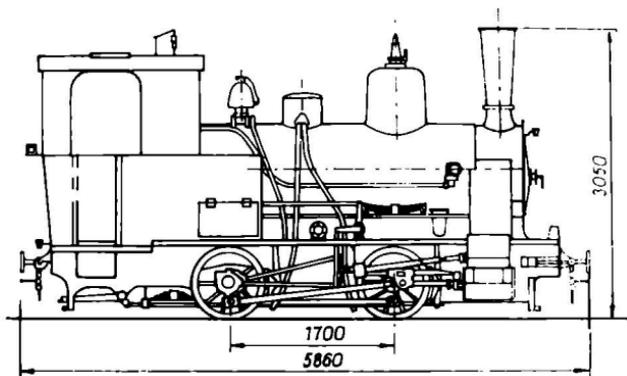
gehörten bis 1945 zum Bestand beider Bahnen.

Sehr ungewöhnlich waren die zur Eröffnung der KGW beschafften Lokomotiven der Lenz-Gattung m. Ursprünglich sollten auf dieser Bahn auch vier Maschinen der genannten Gattung m eingesetzt werden, die jedoch von der A.-G. Hohenzollern, Düsseldorf, gebaut wurden.

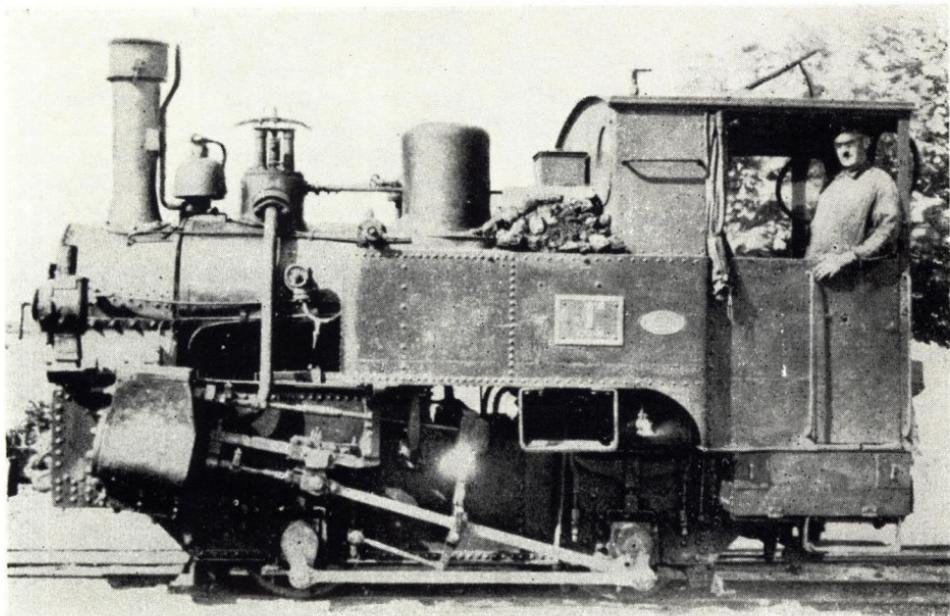
Um die Jahrhundertwende übte die Firma Lenz & Co noch erheblichen Einfluß auf ihr im damaligen Ostpreußen befindliches Tochterunternehmen aus. Dieser als „Ostdeutsche Kleinbahn-Gesellschaft“ bezeich-



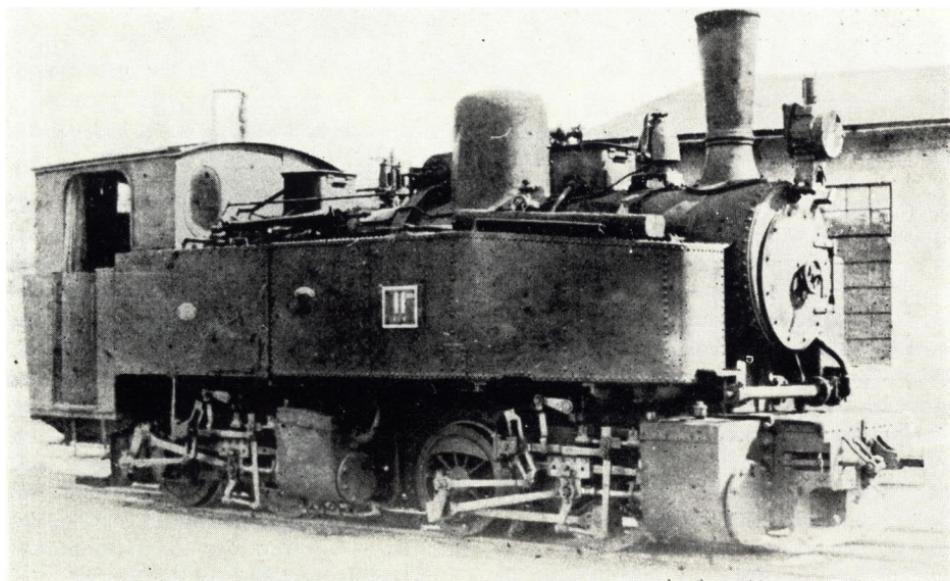
Lok 1^m der KGW auf dem Kleinbahnhof Greifswald



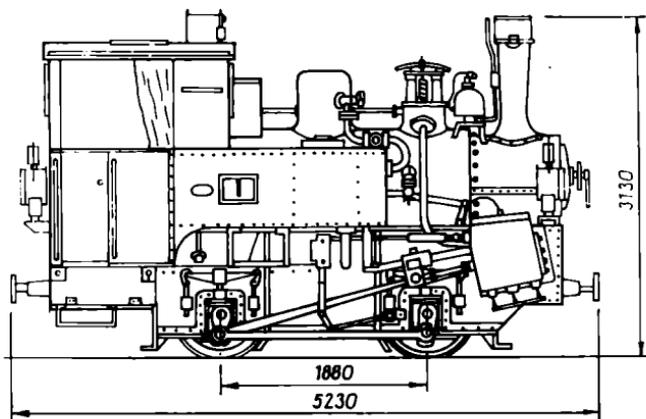
Die Vulcan — Lok der Gattung m



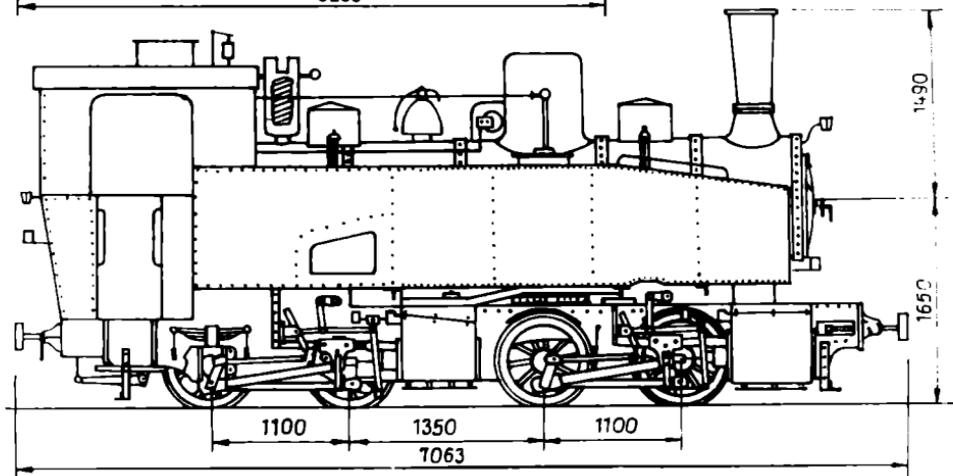
Die Lok 1^m auf dem Kleinbahnhof Greifswald



Lok 11ⁿ der KGW in Greifswald



Loktyp 1^m der KGW



Der Loktyp nn der Fa. Hanomag, geringe Änderungen zum Baumuster der Fa. Vulcan sind erkennbar im Vergleich mit dem Bild Seite 35 unten.

ner Betrieb mit dem Sitz in Königsberg (Kaliningrad) wickelte auch auf zahlreichen von Lenz gebauten Kleinbahnen den Verkehr ab. Für die damalige Wehlau-Friedländer Kreisbahn bestellte Lenz 8 zweiachsige Lokomotiven bei der Königsberger Union-Gießerei. Doch nur einige dieser technisch sehr interessanten Maschinen wurden dann tatsächlich auf der genannten Bahn eingesetzt. Noch vor Eröffnung der KGW veranlaßte die Firma Lenz, daß drei Union-Loks nach Greifswald abgegeben wurden, denen kurz danach eine vierte folgte. Dafür mußten die ursprünglich für die KGW bestimmten Hohenzollern-Loks

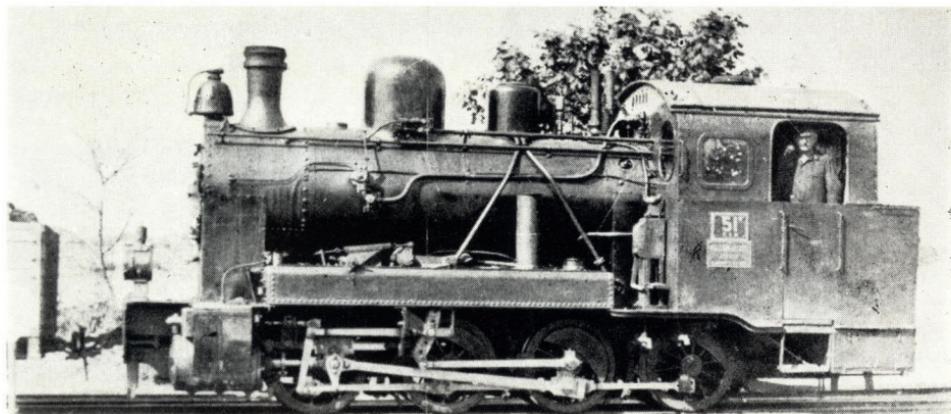
nach Ostpreußen geliefert werden. Ob diese Maschinen jemals in Greifswald waren, ist nicht mehr feststellbar. Die Gründe für diese kurzfristig von Lenz organisierten Umdispositionen waren höchstwahrscheinlich technische Ursachen. Die Union-Loks eigneten sich mit den hochliegenden und 1 : 5,5 geneigten Zylindern besser zum Befahren der überwiegend noch mit „Katzenkopfpflaster“ befestigten Greifswalder Straßen. Bei den von Hohenzollern gebauten Loks lagen die Zylinder derart niedrig, daß mit dem Abreißen der Zylinderentwässerungsventile gerechnet werden mußte.

Die bei der KGW als 1 bis 4^m bezeichneten Maschinen bewährten sich gut und waren aufgrund der anspruchslosen laufenden Unterhaltung beim Lokpersonal sehr beliebt. Die etwas sonderliche Konstruktion mit Außenrahmen, Joysteuering und schrägliegenden Zylindern bildete eine Abweichung vom sonst einheitlichen Lokpark auf den pommerschen Kleinbahnen. Durch die Stilllegung der Strecke Lubmin Dorf — Wolgast konnten 1939 die Lokomotiven 3^m und 4^m ausgemustert werden. Die anderen beiden Maschinen gehörten bis 1945 zum Bestand.

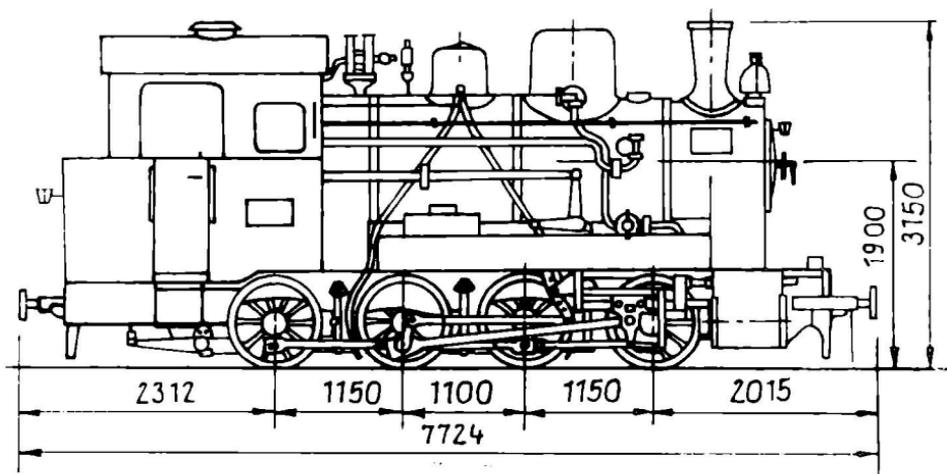
1909 erhielt die KGW eine von Vulcan gebaute Mallet-Lok der Gattung nn. Ihr folgte im Jahre 1914 eine vierachsige Naßdampflok der Gattung M. Beide Lokomotiven waren mit der Nr. 11ⁿⁿ und 51^M bis 1945 im Einsatz.

Alle durch die PLB übernommenen Loks der GJK und KGW fielen unter die Reparationslieferungen an die UdSSR. Die Lok 51^M fand auf der im Leningrader Gebiet befindlichen Torfbohn „Nasaja“ eine neue Heimat.

Zu einer Schlepptenderlok umgebaut, war sie dort noch vor einigen Jahren im Einsatz.



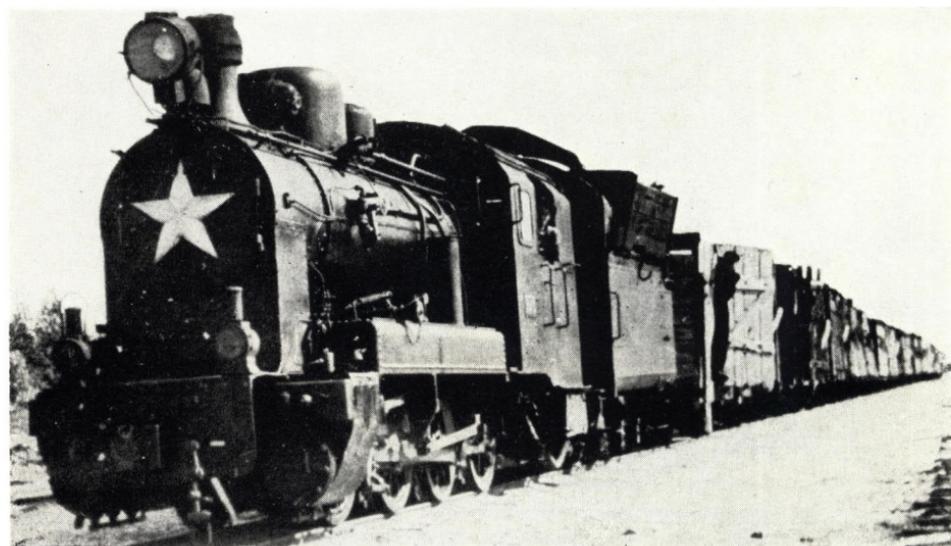
Lok 51^M der KGW in Greifswald



Der Loktyp Mh — eine Heißdampflok von Vulcan



Kleine Lokparade auf dem Bahnhof Lubmin Seebad. Vom Betriebsreglement her war eigentlich hier eine Lokabstellung untersagt.



Lok 51M in den 70er Jahren auf der Torfbahn Nasaja im Gebiet Leningrad.

Triebwagen

Der Gedanke, auf beiden Greifswalder Kleinbahnen Triebwagen zur wirtschaftlicheren Abwicklung des Reiseverkehrs einzusetzen, stand bis zu seiner endgültigen Verwirklichung immerhin drei Jahrzehnte auf Tagesordnungen von Aufsichtsratssitzungen. So sollte die KGW bereits 1905 Dampftrieb-

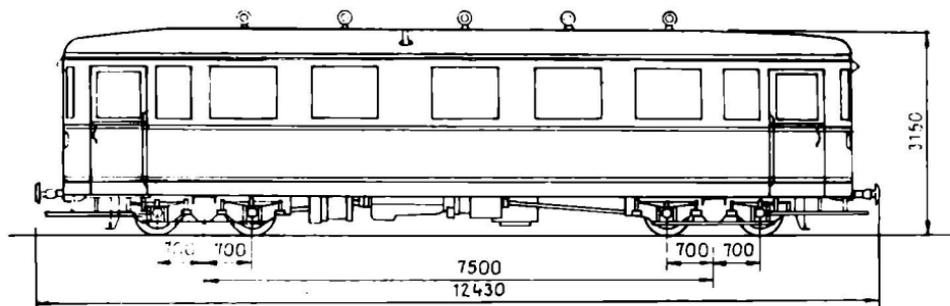
wagen „zur besseren Pflege des Personenverkehrs“ erhalten. Erst im Verlaufe des Jahres 1926 wurde unter Regie der Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen ein Triebwagen auf beiden Bahnen versuchsweise getestet. Es war ein Personenwagen, der bei Vulcan in Stettin mit einem Vergaserkraft-

stoffmotor ausgerüstet worden ist. Die Plattformen wurden zu Führerständen ausgebaut, in einem Abteil die Antriebsanlage installiert. Da die Ergebnisse nicht befriedigten, erfolgte schon bald der Rückbau in einen Personenwagen. Da im Einzugsbereich der GJK durch private Kraftverkehrsunternehmen betriebene Buslinien zu einer ersten Konkurrenz wurden, mußten einem attraktiveren Reiseverkehr auf der Schiene Rechnung getragen werden. Deshalb wurde Anfang 1935 beim Waggonbau Dessau ein vierachsiger Dieseltriebwagen in Auftrag gegeben. Das am 30. April 1935 ausgelieferte Fahrzeug bewährte sich gut und fand als „Fliegender Jarmener“ bei der Bevölkerung großen Zuspruch. Gelegentlich verkehrte der als T 1 bezeichnete Wagen über den Einzugsbereich der GJK hinaus bis Lubmin See-

bad im Sonderzugverkehr. Nach der Reduzierung des Kraftverkehrs unterstützte er gelegentlich auch den Vorortverkehr. Im April 1942 wurde ein weiterer Triebwagen übernommen. Dieses Fahrzeug gleichen Typs lieferte der Waggonbau Dessau an die Rügensch Kleinbahnen, wo es am 11. Februar 1937 in Betrieb genommen worden ist. Da der hier mit der Bezeichnung T 1 eingesetzte Wagen das starke Verkehrsaufkommen zwischen Bergen und Altenkirchen allein nicht bewältigen konnte, somit überfordert und störanfällig wurde, erhielt er in Greifswald eine neue Heimat. Hier als T 2 bezeichnet, fiel er wie der T 1 1945 unter die Reparationslieferungen an die UdSSR. Beide Fahrzeuge erhielten während des Krieges noch einen Treibgasantrieb.



Blick aus dem Führerstand des Triebwagens auf den Einfahrbereich des Bahnhofes Greifswald aus Richtung Jarmen.



Maßskizze des Triebwagens der GJK, Baujahr 1935

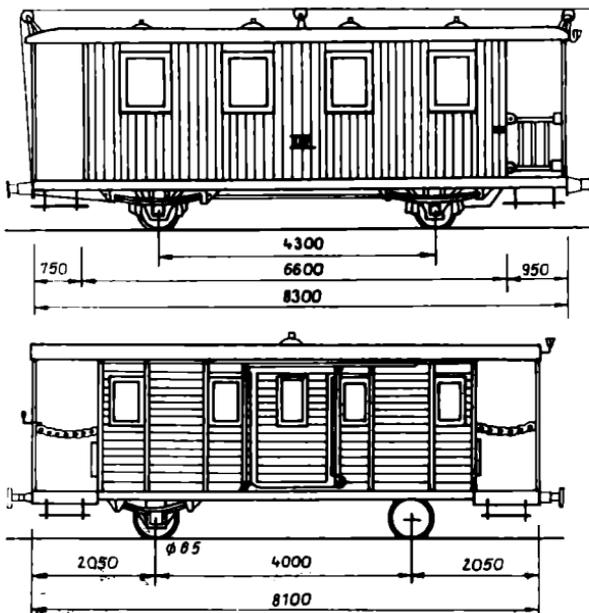
Personen- und Gepäckwagen

Die ersten für diese Bahnen beschafften Reisezugwagen entsprachen den üblichen Lenz-Normalien und wurden von der Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material, Görlitz, geliefert. Überwiegend erhielten diese Fahrzeuge 3. Klasse-Abteile. Nur wenige Wagen verfügten über die gepolsterte 2. Klasse. Durch den ständig steigenden Bäderverkehr nach Lubmin mußten für die KGW in den Jahren 1900 — 1909 weitere zweiachsige Wagen dieser Art beschafft werden. Im Jahre 1912 lieferte die Hannoversche Waggonfabrik (Hawa) erstmals vierachsige Reisezugwagen an die GJK und KGW. Im Jahre 1925 kaufte die KGW nochmals zwei gebrauchte Zweiachser, die wahrscheinlich von der Bleckeder Kreisbahn stammten. Sie waren mit großen Fenstern und Blechverkleidung auffallend. Dabei handelte es sich aber um völlige Neuaufbauten auf älteren Fahrgestellen. Zehn Jahre später mußte abermals zur Erweiterung des Fahrzeugparks beider Bahnen je ein zweiachsiger gebrauchter gekaufter Wagen unbekannter Herkunft über-

nommen werden. 1939 erhielt die KGW zwei vierachsige Personenwagen, die vermutlich von der Dessau-Radegast-Köthener Bahn (DRKB) aufgekauft worden waren. Die GJK erwarb im gleichen Jahr ebenfalls einen älteren Reisezugwagen der Jüterbog-Luckenwalder Kleinbahn.

Für den Triebwagenverkehr wurde 1935 einer der vorhandenen vierachsigen GJK-Personenwagen in der Hauptwerkstatt Jarmen entsprechend hergerichtet. Er bekam Wälzschlager, Knorr-Druckluftbremse, Warmwasserheizung und den zum Triebwagen passenden Farbanstrich.

Die übrigen Reisezugwagen verfügten über die selbsttätige Gewichtsbremse und die von außen zu bedienende Preßkohlenheizung. Ab Mitte der 30er Jahre wurden die in den Wagen vorhandenen Petroleumlampen nach und nach durch elektrische Beleuchtung ersetzt. Darüber hinaus standen beiden Bahnen je drei Gepäckwagen mit Postabteilen zur Verfügung. Letztere wurden ab 1932 nicht mehr genutzt, da diese Transporte von der Reichspost übernommen wurden.

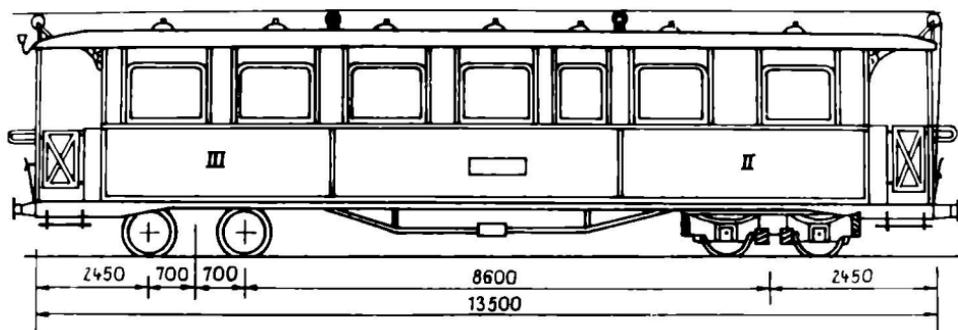


**2-achsiger Personenwagen
der Lenz-Ausstattung.
Ein Teil der Fahrzeuge
wurde mit Blech verkleidet.**

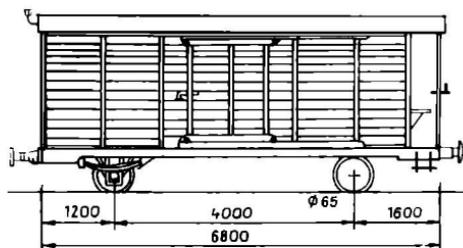
**Fakultativ-Wagen der
KGW**



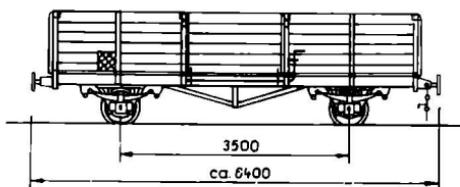
Bäderverkehr 1914 auf Bahnhof Lubmin Seebad



HAWA-Personenwagen der KGW



Gwi-Wagen der beiden Bahnen



Ow-Wagen der beiden Bahnen

Güterwagen

Die ersten geschlossenen Güterwagen lieferte für beide Bahnen die schon erwähnte Waggonfabrik in Görlitz. Die zweite Wagengeneration wurde allerdings bei der Firma Beuchelt & Co in Grünberg (heute Zielona Góra) in Auftrag gegeben. Während die an die GJK gelieferten Wagen eine Endbühne aufwiesen, erhielt die KGW sogenannte Fakultativwagen, die wahlweise als Personen- oder Güterwagen eingesetzt wurden. Das Wageninnere war auch über die an beiden Stirnseiten vorhandenen Endbühnen zu erreichen. Die KGW verkaufte im Jahre 1931 drei solcher Wagen an die DKBW. 1922 kaufte man weitere G-Wagen von der Bleckeder Kreisbahn. Den größten Anteil bildeten am Wagenpark der GJK und

Spezialwagen

Zur Inbetriebnahme des zweispurigen Abschnittes Kröslin — Wolgast beschaffte die KGW 1899 zwei schmalspurige Zwischenwagen, die an beiden Enden zusätzlich mit Kupplungen und Puffern regelspuriger Bauart ausgerüstet waren. Somit konnten auf der gesamten Strecke mit den Schmalspurzügen gleichzeitig regelspurige Güterwagen befördert werden.

Um den Fischversand von Kröslin auch unabhängig vom Staatsbahnwagen abzuwickeln, kaufte die KGW im Jahre 1900 zwei regelspurige Gw von der KPEV auf. Diese Fahrzeuge wurden aber 1925 ausgemustert und durch zwei ältere Wagen der DRG geliefert. Die Hannoversche Waggonfabrik setzte. Nach Einstellung des Betriebes auf diesem Streckenabschnitt wurde 1939 einer der beiden Wagen an die Köslin — Bublitz — Belgarder Kleinbahn verkauft. Der andere Wagen verblieb auf seiner Stammlinie bis zum Jahre 1949.

Eine technische Einmaligkeit stellte auf den Pommernbahnen der zwischen dem Greifswalder Kleinbahnhof und dem Hafen ab 1903 abgewinkelte „Rollbockverkehr“ dar. Um Kleinbahnwagen beider Bahnen über

KGW die offenen Wagen, die ebenfalls die Waggonfabrik in Görlitz lieferte. 30 Wagen dieser Art baute die bisher weitgehend unbekannte „Aktiengesellschaft landwirtschaftlicher Maschinenbau zu Jarmen“. In den Jahren von 1905 bis 1910 kamen außerdem weitere Beuchelt-Wagen nach Greifswald und ergänzten den Wagenpark beider Bahnen. 1911 lieferte die Waggonfabrik Wismar erstmals vierachsige offene Güterwagen, zu denen auch Rungenwagen für die GJK gehörten.

Etwa die Hälfte aller Güterzugwagen verfügte über eine selbsttätige Gewichtsbremse; einige Fahrzeuge hatten handbetätigte Spindelbremsen. Der restliche Wagenpark lief ohne Bremsen. Die Lademasse aller Zweiachsler betrug 7,5 t, die der Vierachsler 15 t.

das regelspurige Anschlußgleis zum Greifswalder Hafen überführen zu können, wurden vier sogenannte Rollbockwagen beschafft. Nachdem 1919 über die KGW ein direkter Hafenanschluß geschaffen worden war, wurden 1920 zwei dieser GJK-Wagen verkauft, die anderen beiden ausgemustert.

Unverständlich ist aber die Tatsache, daß die GJK 1933 die beiden Wagen wieder erfaßte, da zwischen GJK und KGW ein gutes Geschäftsverhältnis bestand. Somit war jederzeit die Nutzung des KGW-Hafen-Anschlußgleises möglich. Sicherlich dürften dafür betriebliche Gründe maßgebend gewesen sein. Aber 1939 wurden beide Wagen nach Jarmen gebracht und dort zerlegt. Der Vollständigkeit halber seien die drei im Bestand der GJK vorhanden gewesenen Wagen erwähnt, die mit 4 m³-Transportkesseln ausgerüstet wurden. Sie wurden für Melassetransport von der Zuckerfabrik Jarmen nach Züssow, wo die Umladung in Regelspurwagen erfolgte, genutzt.

Beiden Bahnen standen mehrere Bahnmeisterwagen, Handdraisinen und eine gemeinsam genutzte Motordraisine für die laufende Unterhaltung der Gleisanlagen zur Verfügung.

Kraftomnibusse

Abschließend soll auf die für den bahneigenen Kraftverkehr beschafften Omnibusse eingegangen werden, die ausschließlich im Besitz der KGW waren. Eröffnet wurde der Busverkehr mit zwei Daag- und einem Hansa-Lloyd-Bus, dem Elite-, Opel-, Krupp-,

Ford-, Büssing- und Brennaborbusse folgten. Die Fahrzeuge waren im allgemeinen nur 5 Jahre in Betrieb und mußten dann verschrottet werden. Eine bahnbetonte Nummerierung gab es nicht. Vielmehr wurden die Wagen in einem „zentralen“ Bezeichnungssystem der Vereinigung vorpommerscher Kleinbahnen erfaßt.



**Kraftomnibus der
Greifswalder Bahnen
nach 1945 in Greifswald**



**Heizer und Reservelokführer Otto Stahlkopf
aus Lubmin, 1934
(ab 1940 Lokführer auf der Strecke
Kröslin — Wolgast)**

Tabelle 9 Fahrzeugpark Greifswald-Jarmerer Kleinbahn

Geschäfts-jahr	Lok	Trieb-wagen	Personen-wagen	Gepäck-wagen	G-Wagen	O-Wagen	Spezial-fahrzeuge	Bahndienst-wagen
1898/99	4	—	6	3	8	46	—	2
1904/05	4	—	6	3	9	66	4	2
1909/10	4	—	6	3	13	76	9	2
1913/14	5	—	8	3	13	87	23	2
1919/20	5	—	8	3	13	89	23	2
1924/25	6	—	8	3	23	89	23	2
1930/31	6	—	8	3	26	89	30	4
1935/36	5	1	9	3	26	89	33	4
1940	5	1	10	3	26	89	31	4

noch Tabelle 9 Kleinbahn Greifswald-Wolgast

Geschäfts-jahr	Lok	Personen-wagen	Gepäck-wagen	G-Wagen	O-Wagen	Spezial-fahrzeuge	Bahndienst-wagen
1898/99	3	6	2	9	23	—	2
1904/05	4	8	2	9	57	4	2
1909/10	5	11	3	9	72	14	2
1913/14	6	12	3	16	83	22	2
1919/20	6	12	3	16	83	22	2
1924/25	6	15	3	21	83	23	4
1930/31	6	15	3	21	83	23	4
1935/36	6	16	3	21	83	22	5
1940	4	18	3	21	83	22	5

Tabelle 12 Farbgebung der Fahrzeuge beider Kleinbahnen

Fahrzeug		Farbe
Lokomotiven	Schornsteine und Rauchkammer	schwarz
	Fahrwerk	rot
	übrige Teile	olivgrün (bei PLB schwarz)
Triebwagen	Wagenkasten	elfenbein/weinrot
	Fahrgestell	schwarz
Personenwagen	Wagenkasten II. Klasse	grün
	Wagenkasten III. Klasse	braun (bei PLB grün)
	Fahrgestell	schwarz
Gepäckwagen	Wagenkasten	rotbraun
	Fahrgestell	schwarz
Güterwagen	Wagenkasten	grau
	Fahrgestell	schwarz

Tabelle 10 Lokomotiven und Triebwagen der Greifswalder-Jarmer Kleinhahn

Betriebs-Nr.	PLB-Nr.	Bauart	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
1 ^m	212 N 2206	Bn2t	Vulcan	1584	1897	} 1945 Reparatur an die UdSSR
2 ^m	213 N 2206	Bn2t	Vulcan	1585	1897	
3 ^m	214 N 2206	Bn2t	Vulcan	1586	1897	
4 ^m	215 N 2206	Bn2t	Vulcan	1612	1897	
10 ^M	254 N 4406	Dn2t	Vulcan	2895	1913	1931 an DKBW, dort Nr. 153 ^M
11 ^{Mh}	261 N 4406	Dn2t	Vulcan	3850	1925	1945 Reparatur an die UdSSR
T 1	1081	(1A) (A1)	Dessau	3074	1935	1942 v. RÜKB abgegeben, dort T 1, beide Tw 1945 Reparatur an die UdSSR
T 2	1082	(1A) (A1)	Dessau	3128	1936	

Lokomotiven der Kleinhahn Greifswald-Wolgast

Betriebs-Nr.	PLB-Nr.	Bauart	Hersteller	Fabrik-Nr.	Baujahr	Bemerkungen
1 ^m	216 N 2206	Bn2t	Union	949	1898	1945 Reparatur an die UdSSR
2 ^m	217 N 2206	Bn2t	Union	950	1898	1945 Reparatur an die UdSSR
3 ^m	-	Bn2t	Union	947	1898	+ um 1939
4 ^m	-	Bn2t	Union	946	1898	+ um 1939
11 ⁿⁿ	250 N 4405	B'Bn4vt	Vulcan	2497	1909	1945 Reparatur an die UdSSR
51 ^M	255 N 4406	Dn2t	Vulcan	3019	1914	1945 Reparatur an die UdSSR

Tabelle 11 Technische Daten der Triebfahrzeuge beider Bahnen

Daten	m m		m m		nn	10 ^M	GJK ^u	Mh	T 1, T 2 GJK
	1-4 GJK	1-4 KGW	1-4 KGW	51 KGW	51 KGW	51 M	11 GJK		
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	30	25	30	30	30	30	30	Treibraddurchmesser (mm)	650
Zylinderdurchmesser (mm)	230	250	250/340	350	350	350	350	Anzahl der Abteile	2
Kolbenhub (mm)	360	300	360	400	400	400	400	Sitzplätze	6 2. Kl. 3. Kl.
Steuerungsart	Sta	Joy	Ha	Ha	Ha	Ha	Ha	Stehplätze	24
Dampfüberdruck (atü)	12	12	12	12	12	12	12	Leermasse (t)	11,9
Rostfläche (m ²)	0,44	...	0,73	0,9	0,9	0,9	0,9	Herst. Antriebsmotor	Daimler/ Benz 6 zyl. Diesel
Heizfl. feuerb. (m ²)	...	2,3	...	3,52	3,52	3,52	3,52	Leistung PS	95
Heizfl. gesamt (m ²)	21,5	19,8	34,9	46,7	46,7	46,7	33,8 +)	V max (km/h)	50
Inhalt Wasserk. (m ³)	1,3	...	2,0	2,2	2,2	2,2	2,2	Kraftübertragung	mech.
Inhalt Kohlek. (t)	0,5	...	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	Getriebebauart	Mylius
Treibraddurchm. (mm)	720	720	720	850	850	850	850	Bauart der Achslager	Rollenlager
Lokmasse leer (t)	10,6	10,2	17,5	17,8	20,5	20,5	20,5	Bremsen	Knorr-Druckluft/ Spindelhandbremsen
Lokmasse betriebsf. (t)	12,5	13,5	20,8	22,8	25,4	25,4	25,4		
Leistung (effektiv) Pst	80	...	115	160	160	160	235		

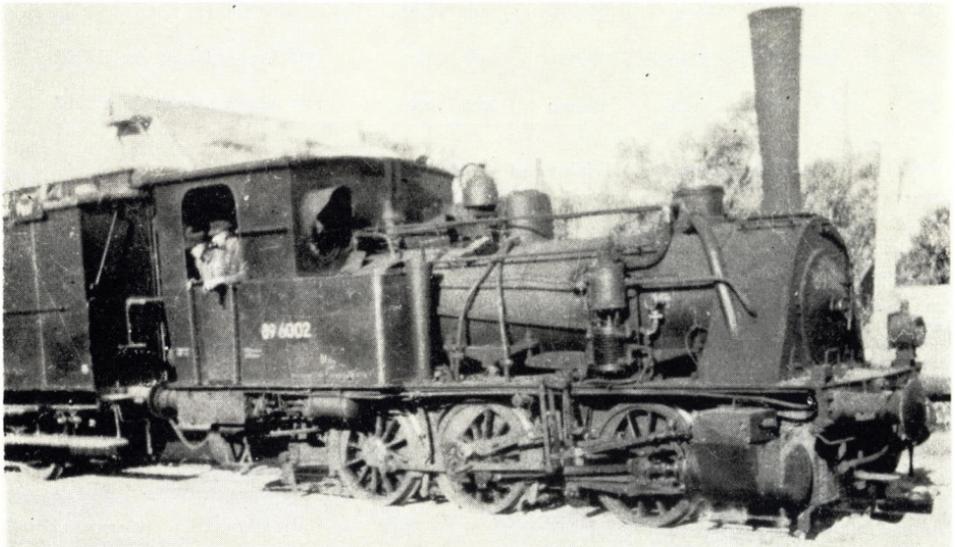
 +) zusätzlich 13 m² Überhitzerheizfläche

5. Kröslin — Wolgast - eine regelspurige Nebenbahn

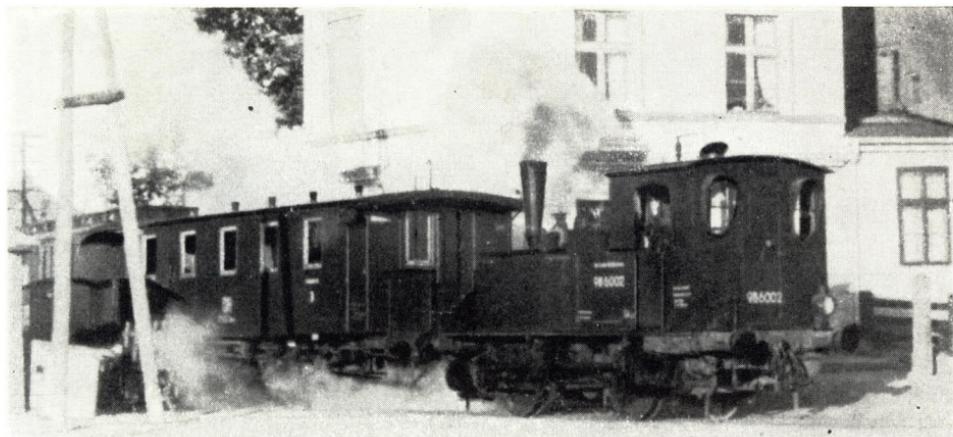
Bekanntlich fiel der 7,94 km lange Streckenabschnitt zwischen Kröslin und Wolgast nicht unter die Reparationslieferungen. Noch vor der Kapitulation des Nazireiches traf in Kröslin zwei sogenannte Rückführzüge aus dem schon durch die Rote Armee befreiten ehemaligen Hinterpommern ein. Der Zug bestand aus der Lok 04 N 2210 der früheren Randower Kleinbahn und einem zweiachsigen Lenz-Personenwagen. Der andere Zug war ein an die Neugarder Kleinbahn im Jahre 1934 gelieferter Triebwagen, der bei den PLB die Nr. 1032 trug. Mit diesem regelspurigen Fahrzeugpark, zu dem auch der eine verbliebene G-Wagen der damaligen KGW gehörte, konnte der Zugverkehr wieder aufgenommen werden. Die Betriebsführung übernahm der Nachfolgebetrieb der Pommerschen Landesbahnen. Diese Einrichtung wurde 1947 durch die „Hauptverwaltung der Eisenbahnen des Landes Mecklenburg-Vor-

pommern“ mit dem Sitz in Demmin ersetzt. Die Strecke Kröslin — Wolgast betrieb man neben den inzwischen im Einzugsbereich der einstigen KGW aufgebauten Kraftverkehrslinien als „Greifswalder Bahnen“ weiter. Erst ab 1. April 1949 wurde die Strecke als regelspurige Nebenbahn von der DR übernommen. In jenen Jahren bestand ein relativ hohes Verkehrsaufkommen im Reise- und Güterverkehr. Da die wenigen vorhandenen Kraftomnibusse sinnvoll eingesetzt werden mußten, endeten sämtliche Busse aus Richtung Lubmin in Kröslin. Eine Weiterfahrt war nur mit dem Zug möglich. Regler Güterverkehr bestand u. a. zur Holzversorgung des Kistenwerkes in Kröslin, so daß auf dieser Strecke ein bisher ungekanntes hohes Verkehrsaufkommen bewältigt wurde.

In den 50er und 60er Jahren kamen zunehmend Fremdfahrzeuge auf diese Strecke. Unter ihnen befanden sich auch kurzzeitig Lokomotiven der BR 52,55 und 91 zur Abfuhr von Holzladungen aus Groß Ernhthof.



Ein Personenzug aus Kröslin trifft im Bahnhof Wolgast Hafen ein. Aufnahme 1951.



Ein Personenzug nach Kröslin verläßt den Bahnhof Wolgast Hafen im Jahr 1954.

Die folgende Aufstellung enthält alle bisher bekannt gewordenen Triebfahrzeuge und erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit.

Der noch in den 50er Jahren abgegebene Triebwagen wurde ursprünglich als Solo-fahrzeug, später mit einem besonders dazu hergerichteten Personenzug, eingesetzt. Noch während der Landesbahnzeit entstand in Kröslin ein Holzschuppen, in dem die Dampflokomotive untergestellt wurde. Im alten Wellblechschuppen stand der Triebwagen. Nach Übernahme dieser Bahn durch die Deutsche Reichsbahn wurden diese Fahrzeuge dem Lokbahnhof Wolgast

zugeordnet und die Schuppen in Kröslin entfernt.

Mit dem weiteren Ausbau des Kraftomni-busnetzes verringerte sich der Reiseverkehr zunehmend und konnte demzufolge weiter eingeschränkt werden. Am 25. Mai 1963 übernahm der Kraftverkehr den schienen-gebundenen Reiseverkehr vollständig. Mit Wirkung vom 1. Januar 1965 ruht nun auch der Güterverkehr. Allerdings wurden die Gleisanlagen erst in den Sommermonaten des Jahres 1976 abgebaut. Zwischen dem heutigen Industriegelände Wolgast und Wolgast Hafen dient das rekonstruierte Gleis einem starken Güterverkehr zu den dortigen Anschließern.

Tabelle 13 Bekannte Triebfahrzeuge für die Strecke Kröslin—Wolgast (1945—1965)

DR-Nr.	Nr. vor Über-nahme der DR	Bauart	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkungen
VT 135 512	1032	Cvt	Görlitz	1934	...	ex Naugarder Kleinbahn, +
98 6002	03	Bn2t	Vulcan	1894	1369	1957 an Industriebetrieb verkauft, + 1974, ex FSB
98 6004	04	Bn2t	Vulcan	1895	1390	ex Randower Kleinbahn, +
89 7572	Mars I	Cn2t	Hagans	1904	508)
89 7573	Mars II	Cn2t	...	1912	...	ex Rheinmetall-Borsig, ab Okt. 1953 Bw Stralsund, 1964 abgest., + 29. 7. 1966
89 6002	17	Cn2t	Hanomag	1893	2489	ex KPEV Bromberg 1822 (T 3), ex Greifenhagener Kreisbahn Nr. 3c
89 6022	267	Cn2t	Henschel	1913	12211	ex Klb. Osterburg-Pretzier, +

) pr. T 3, ex Stettin 1756, ab 1906 Stettin 6203, DRG-Nr. 89 7706, später 89 7468, 1944 an Rheinmetall-Borsig verkauft, dort „Mars I“, Okt. 1953 Aufarbeitung und Übernahme durch die DR, Bw Stralsund, + 23. 11. 1966

FSB: Franzburger Südbahn, ab 1940 Franzburger Bahnen Süd



Aufräumungsarbeiten in der Wolgaster Straße. In den Abendstunden des 9. März 1921 stieß ein Zug mit einem Pferdefuhrwerk zusammen, wobei auch die Lokomotive umkippte.

218 a-c				218 a Greifswald-Jarmen				Züge 2. Klasse			
5.38	8.25	14.25	18.10	18.30	km	ab	Greifswald Nr. 12. 218a	an	7.45	13.47	19.19
5.41	8.28	14.30	18.18	18.38	0,8	ab	Greifswald Nh.	an	7.41	13.43	19.12
5.53	8.40	14.43	18.28	18.48	5,8	ab	Klein Bohönwalde	an	7.28	13.30	19.21
5.57	8.44	14.48	18.38	18.58	5,4	ab	Pothagen-Wailenhagen	an	7.24	13.24	19.57
6.07	8.54	14.58	18.48	19.08	9,8	ab	Grubenhagen	an	7.13	13.13	19.48
6.15	9.02	15.06	18.54	19.15	10,5	ab	Buedorf	an	7.02	13.04	19.35
6.21	9.08	15.17	19.02	19.22	14,8	ab	Behrenhoff	an	6.57	12.58	19.30
6.28	9.16	15.28	19.13	19.30	17,7	ab	Sammlin	an	6.48	12.51	19.20
6.34	9.21	15.36	19.15	19.35	19,3	an	Dargatzin St.	ab	6.43	12.46	19.14
		70.75				ab	Züssow 12. 12b	an	6.06		
		70.28			3,8	ab	Ransin	an	6.55		
		70.35			8,0	ab	Gröbow	an	6.45		
		70.46			9,3	ab	Fritsow	an	6.33		
		70.53			11,4	an	Dargatzin St.	ab	6.25		
6.36	9.26	11.01	15.38	19.19	19.39	ab	Dargatzin St.	an	6.31	8.20	12.46
6.44	9.31	11.07	15.38	19.26	19.45	ab	Vargatz	an	6.28	8.14	12.38
6.52	9.37	11.16	15.47	19.31	19.51	ab	Wleck-Gützkow	an	6.20	8.10	12.34
7.02	9.47	11.26	15.58	19.41	20.01	ab	Neuendorf	an	6.08	7.58	12.24
7.10	9.55	11.36	16.07	19.49	20.09	an	Jarmen 218c. 219d.	ab	5.00	7.50	12.15

Fahrplan der GJK aus dem Jahre 1932

a M, Sa und S. b Mi u. So.

Verzeichnis der Abkürzungen

- DKBO A.-G. Demminer Kleinbahnen Ost *)
- DKBW A.-G. Demminer Kleinbahnen West
- DR Deutsche Reichsbahn
- GJK Greifswald-Jarmener Kleinbahn
- KGW Kleinbahn Greifswald-Wolgast
- KPEV Königlich-Preussische Eisenbahn-Verwaltung
- MPSB Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn AG
- PLB Pommersche Landesbahnen

*) bis 1913 als Demminer Kleinbahnen bezeichnet

Gemeinschaftsbahnhof Jarmen Nord
km 2886

