

Erich Sadlowski

Die Ortelsburger Kleinbahn, O.K.B.,

Ihre Entstehung verdankt die Ortelsburger Kleinbahn dem Ersten Weltkrieg. Im Jahr 1915 entschloß sich nämlich die deutsche Heeresleitung zum Bau einer Schmalspurbahn mit 600 mm Spurweite, der sogenannten Feldbahnspur. Die Bahn sollte einer besseren Versorgung der an der Narew-Front stehenden deutschen Truppen dienen. Von Bahnhof Puppen an der Strecke Allenstein — Lyck — Goldap — Insterburg führte die Heeresfeldbahn-Strecke über Friedrichshof nach Ostrolenka mit einer Abzweigung zur Festung Lomscha. Ihr Bau begann am 28. 3. 1915 durch die Reserve Eisenbahn-Bau-Kompanie 14 zunächst als pferdebetriebene Förderbahn und nur bis Myszyniec (4). Nach dem Ende der Kampfhandlungen wurde die Bahn nicht mehr benötigt und stillgelegt.

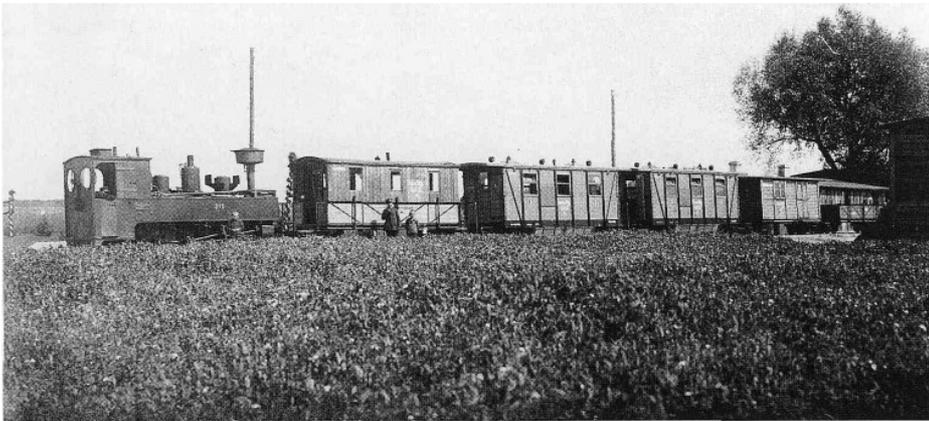
Aber schon am 16. 6. 1920 (2) wurde die Schmalspurbahn wieder in Betrieb genommen. Auf Antrag der Gemeinde Friedrichshof und anderen interessierten Anrainern sollte sie als öffentliche Kleinbahn von der militärischen in eine öffentliche Nutzung überführt werden. Die Bahn wurde von der in Königsberg ansässigen Ostpreußischen Kleinbahn AG übernommen und am 7. 6. 1920 als Ortelsburger Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr konzessioniert (1). Dabei wurde die Bahn auf das 15,4 km lange im Kreis Ortelsburg gelegene Streckenstück Puppen — Friedrichshof reduziert, da eine Weiterführung nach Polen nicht mehr opportun war. (Quelle 1 beziffert die Streckenlänge mit 15,75 km). Der kleinste Bogenradius auf freier Strecke betrug 90 m, und die stärkste Neigung 1 : 75 (2). Neben dem Zwischenbahnhof in Farienen gab es folgende Bedarfshaltepunkte: Auf dem Morgen, Lindenheim, Lindengrund, Sägewerk Farienen und Försterei "AdamsVerdruß".

Den Betrieb führte die Ostpreußische Eisenbahngesellschaft (OEG) durch. Zwei Brigadelokomotiven waren von der Heeresfeldbahn für die Kleinbahn übernommen worden. Die Verkehrsleistun-



Der Eröffnungszug der Ortelsburger Kleinbahn wurde "auf die Platte gebannt". In eine davon wurde sogar ein Erläuterungstext eingeritzt, der die Abzüge bezeichnet. Offensichtlich war am Eröffnungstag auf der Kleinbahn viel los. Die Güterwagen dienten daher als zusätzliche "Panoramawagen", die wohl bei dem sommerlichen Wetter auch auf das Gefallen der Kapelle gestoßen sind.

Fotos: Slg. Erich Sadlowski

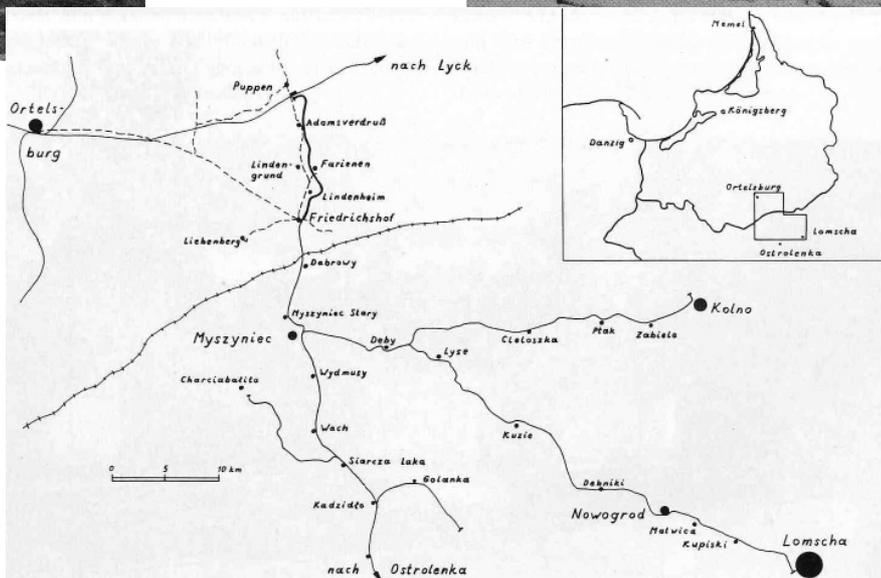
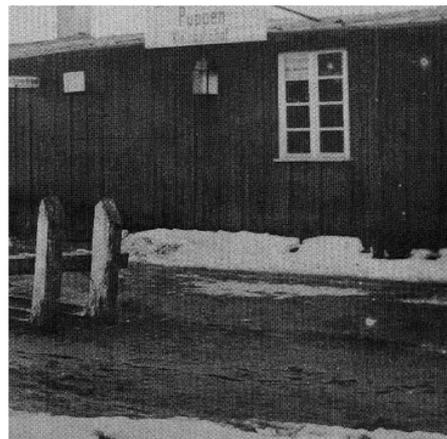


gen waren gering, im Geschäftsjahr 1926/27 wurden 11.569 Personen sowie 3.507 t Fracht (1), 1933 3.698 Personen sowie 6.056 t Fracht (2) und 1938 nur noch 1.559 Personen sowie 5.356 t Fracht (3) befördert. Die Bahn diente vorwiegend dem Güterverkehr. Transportiert wurden mit 48 Güterwagen sowie einem Gepäckwagen (1) Holz, Kohle, Getreide und Stückgut. Lebendes Großvieh war von der Beförderung ausgeschlossen, da durch die seitlichen Bewegungen der Tiere ein Umkippen der Wagen befürchtet wurde. Der Reisezugverkehr fand auf eigene Gefahr statt. Die Fahrzeit betrug etwa 1 Stunde. Dafür standen 4 von der Heeresfeldbahn stammende Reisezugwagen mit stirnseitigen Einstiegen, Längsbänken und Kohleöfen zur Verfügung. Die Kohleöfen mußten die Reisenden auch schon 'mal selbst bedienen.

Die Strecke führte überwiegend durch Waldgebiet, die "Johannisburger Heide". Mit ihrer vielfältigen Schönheit erfreute sie die Reisenden. Auch im Winter war die Reise durch den tiefverschneiten Wald ein Erlebnis. Mit den Ankunftszeiten durfte man es nicht so genau nehmen. Es konnten zahlreiche unvorhergesehene Ereignisse auftreten wie Schneewehen oder umgestürzte Bäume. Auch im Sommer konnten Schwierigkeiten auftauchen. Wenn bei Farienen die Ausläufer der Ziegeleiner Höhe überwunden werden sollten, konnte es vorkommen, daß der Zug anhält, um "Dampf zu kochen". In der Blaubeerenzeit wurde dieser unfreiwillige Aufenthalt von Reisenden gern dazu genutzt, sich mit köstlichen Beeren zu versorgen.

In Anbetracht der niedrigen Fahrgastzahlen war die Eröffnung der 35 km langen Buslinie Liebenberg — Friedrichshof — Ortelsburg am 2. 6. 1930 mit einem Omnibus nur konsequent. 1938 beförderte der Bus 12.988 Fahrgäste (3). In dieser Situation wollte die OEG die völlig unwirtschaftlich zu betreibende Bahn stilllegen (8), was ihr allerdings bis zum 31. 8. 1939 nicht gelang.

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde die Bahn erneut vom Militär übernommen, sie wurde schon am ersten Kriegstag von der 206. Division "förmlich beschlagnahmt" (4) und auch wieder auf polnischem Gebiet bis Ostrolenka und Kolno be-



Oben: Noch mit der Nr. 210 der Heeresfeldbahnen bezeichnet, hängt die übernommene Brigadelok (Henschel 1907/8092) vor einem gemischten Zug. Die ersten 3 Wagen tragen stolz die Anschrift "Pers. Wg. O.K.B.". Die Betriebsnummer des ersten "Personenwagens" ist nicht lesbar, aber bei den folgenden Mannschafts-Transportwagen handelt es sich um den BC Nr. 1 sowie den C Nr. 2. Bei dem 4. Wagen dürfte es sich um den Gepäckwagen handeln.

Mitte: Die Personenverkehrsinfrastruktur des Kleinbahnhofs Puppen im (Schnee-) Matsch, ein 1936 aufgenommenes, hier nicht abgebildetes, Foto zeigt ein interessantes Verbotsschild, das wohl nahe von der abgebildeten Situation gestanden haben muß mit der Aufschrift "Übergang zur Kleinbahn ohne Führung verboten". Ob Übergangsreisende in Puppen wohl immer auf den Führer gewartet haben?

Fotos: Slg. Erich Sadlowski

Unten: Streckenübersicht zur Zeit des Betriebes durch die DR

trieben. Am 1. 6. 1940 ging die strategisch bedeutsam eingeschätzte Bahn in den Betrieb der Reichsbahn über, die die Betriebsführung an die Bedingung knüpfte, das Kleinbahnpersonal übernehmen zu dürfen (4). Als im Januar 1945 die deutsche Ostfront zusammenbrach, wurde die Bahn erneut eingestellt. Nach Kriegsende fiel der Kreis Ortelsburg unter polnische Verwaltung, so daß die polnische Staatsbahn das gesamte Schmalspurnetz vom Betriebsmittelpunkt Myszyńiec ausgehend zusammenhängend betreiben konnte. Informationen darüber liegen allerdings nicht vor. In den 60er Jahren wurde die Strecke Puppen — Friedrichshof — Myszyńiec zum letzten Mal stillgelegt und die Gleise abgebaut. > . . .

Mein letztes Erlebnis mit der Ortelsburger Kleinbahn datiert vom 18. 11. 1944. Ich hatte einen Einberufungsbescheid erhalten und sollte nach Cottbus reisen. Meine Schwester begleitete mich am Nachmittag zum Bahnhof Friedrichshof. Trotz der kalten Witterung herrschte auf dem Bahnhof reges Treiben. Der aus Ostrolenka einlaufende Zug war mit Soldaten und Verwundeten besetzt, die von der Front kamen. Mir war es noch ein letztes Mal vergönnt, diesen herrlichen Wald zu sehen, in dem ich so oft gewesen bin. Von Puppen ging es über Ortelsburg nach Allenstein und mit dem Schnellzug weiter in Richtung Berlin. Dann lag Ostpreußen hinter mir.

Literatur

- (1) Handbuch der deutschen Strassenbahnen, Kleinbahnen und Privatbahnen, Berlin 1928, S. 197
- (2) Statistik der Eisenbahnen im Deutschen Reich, Band 54 B, Berlin 1935, S. 146—149, 322
- (3) Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Berlin 1940, S. 189 und 338
- (4) Hans Stolzmann, unsere ostpreußischen Kleinbahnen, Ostpreußenblatt 1957/34 ff.
- (5) Paul Dost, Die Privatbahnen und Kleinbahnen Ostpreußens, Dortmund 1969, S. 58 — 60
- (6) Siegfried Buße, Eisenbahnen in West- und Ostpreußen, Egglam 1986, S. 179, 180
- (7) Alfred Gottwaldt, Heeresfeldbahnen, Stuttgart 1986, S. 75
- (8) Garsten Recht, Die Kleinbahnen in 600 mm Spurweite, Buchholz 1992, S. 119—123

Ob es sich bei den abgebildeten Fahrzeugen um solche handelt, die auf der Ortelsburger Kleinbahn im Einsatz gewesen sind, ist nicht bekannt. Es handelt sich jedoch um bauartgleiche Fahrzeuge aus den ehemaligen Beständen der Heeresfeldbahnen des Ersten Weltkrieges, aus denen sich auch der Fahrzeugpark der O.K.B. rekrutierte.

Oben: Brigadelok HFB 2090 (Borsig 1918/10321) soll während des Zweiten Weltkrieges die DR-Nr. 99 1536 getragen haben, bevor sie zum Jahresende 1966 als PKP Tx 3-305 in Myszyńiec ausgemustert wurde.

Mitte: Dieser Reisezugwagen scheint durch Aufsetzen eines passend gemachten Wagenkastens auf ein vorhandenes HFB-Wagen-Fahrwerk entstanden zu sein.

Unten: ein noch weitgehend originaler HFB-O-Wagen, wie er auch auf S. 5 abgebildet ist.

Bf. Myszyńiec, August 1968, Fotos: Klaus Kieper

