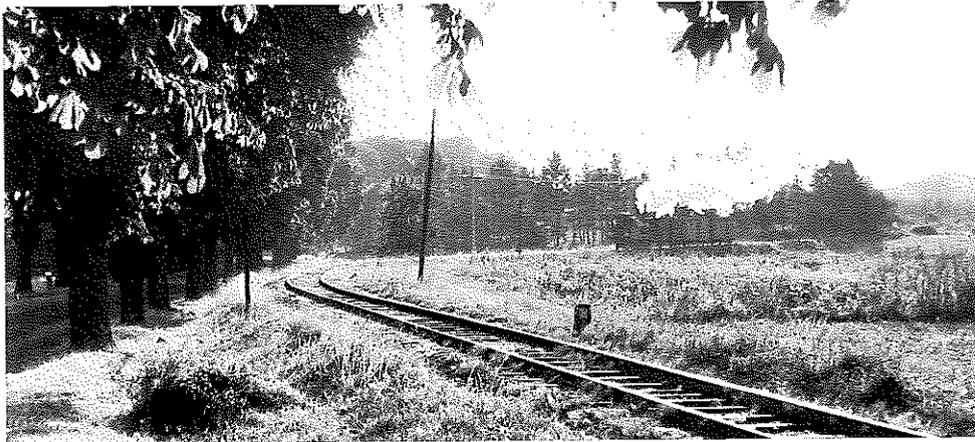


# Die Saatziger Kleinbahn

Der nachstehende Beitrag stammt aus dem Manuskript von Wolfram Bäumer für den Kleinbahnteil des Buches Eisenbahnen in Pommern, das Ende 1988 erscheinen wird. Der Vorabdruck an dieser Stelle erfolgt mit freundlicher Genehmigung des Bufe-Fachbuch-Verlages, um auf diese Thematik aufmerksam zu machen und Leser, die Fotos oder Informationen dazu besitzen, zur Mitarbeit anzuregen. Außerdem gehört die Saatziger Kleinbahn (SKB) zu den Vorbildbahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins, deren Tradition auf der Ersten Museums-Eisenbahn Deutschlands Bruchhausen-Vilsen - Asendorf durch Fahrzeuge und Betriebsweise gepflegt wird.

Spurweite: 1000 mm  
 Streckenlänge: 121,6 km    Gleislänge: 132 km  
 Eigentümer: AG, Hauptaktionäre waren Preußen (14%), Pommern (37%), Stargard (19%), Saatzig (18%), Lenz & Co. (6,2%) und Kreis Dramburg (2,4%).  
 Betriebsführer: Lenz & Co., ab 1910 Provinzialverband.  
 Betriebsöffnung: 14. Januar 1895.

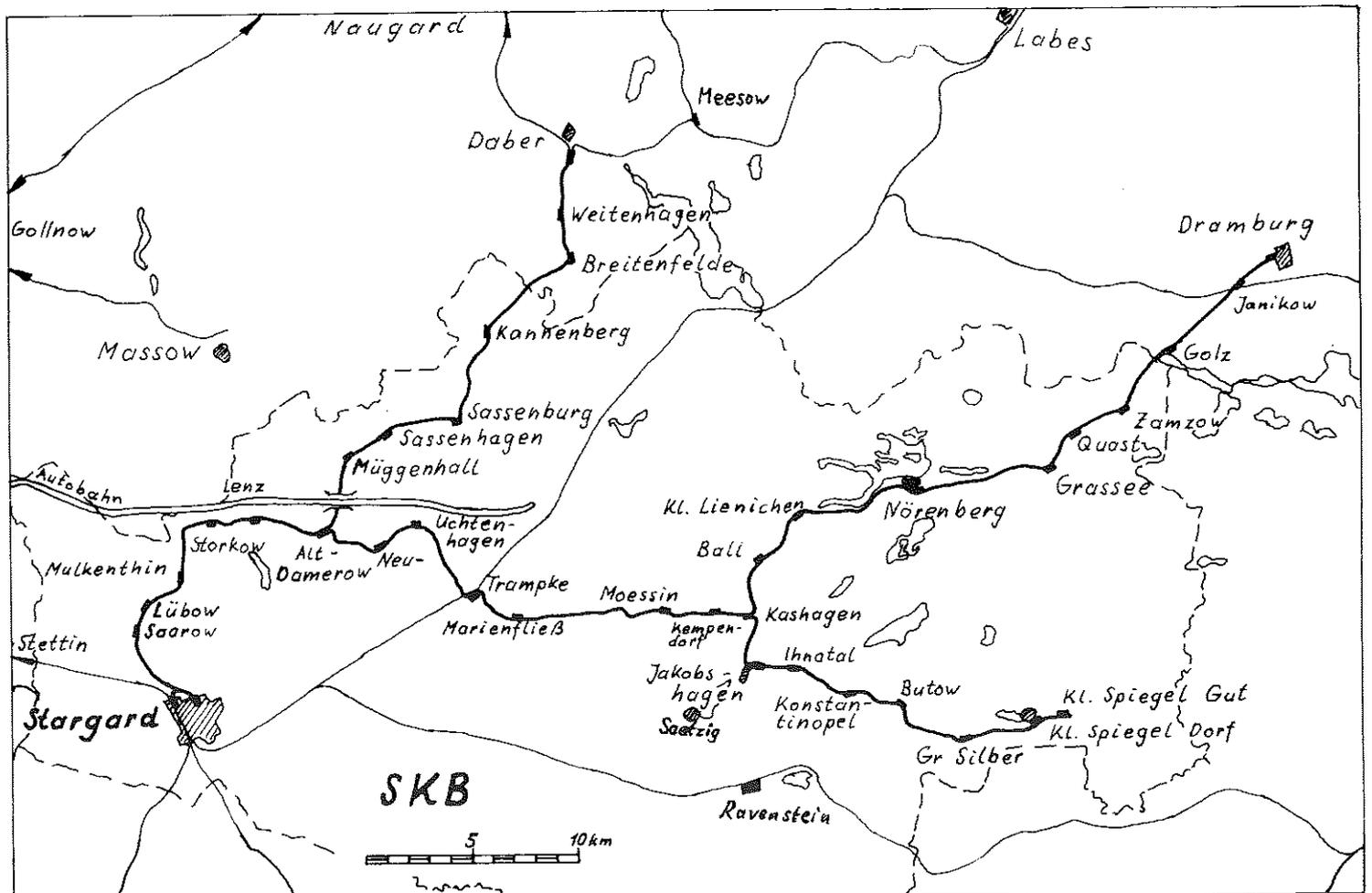
Durch den Kreis Saatzig führen die Schnellzugstrecke Stettin-Danzig-Königsberg und die Nebenstrecke Stargard-Schneidemühl. So ist es kein Wunder, daß auch hier die abseits gebliebenen Kreisteile durch eine Kleinbahn, die SKB, erschlossen werden sollten. Eine Strecke von Stargard nach Zamzow mit Abzweig nach Kannenberg ging in Planung und wurde am 3. November 1893 genehmigt. Den Bau sollte die Fa. Lenz & Co. ausführen, doch es gab zunächst Schwierigkeiten bei der Sicherung der benötigten Grundstücke. Deshalb wurde der SKB am 30. Mai 1894 das Enteignungsrecht erteilt. Nach einer Bauzeit von wenigen Monaten konnte der Fahrbetrieb am 14. Januar 1885 von Stargard nach Nörenberg beginnen. Es ist nicht klar, ob am selben Tage oder erst kurz darauf das anschließende Streckenstück Nörenberg-Zamzow eröffnet wurde; sicher ist, daß es im Juni 1896 bereits in Betrieb war. Im Frühjahr, am 12. Mai 1895, fuhr der erste fahrplanmäßige Zug der SKB von Alt Damerow nach Kannenberg.



An dieser Stelle ist es angebracht, die Aufmerksamkeit über das Saatziger Kreisgebiet hinaus zu richten: Auch im nördlich anschließenden Kreis Regenwalde plante man eine Kleinbahn, und da auch dort die Fa. Lenz & Co. den Bau ausführte, lag es nahe, die Bahnen mit gleicher Spurweite, gleichen technischen und betrieblichen Voraussetzungen und einem Verknüpfungspunkt auszurüsten. Der gemeinsame Bahnhof sollte in Daber sein, dem größten Ort in der Gegend, einem kleinen

Durch die Kurven bei Nörenberg dampft ein Personenzug nach Trampke, August 1973.

Foto: K. Kieper



Städtchen. Daber liegt allerdings im Kreis Naugard, was die Finanzierung der Streckenstücke von der SKB in Kannenberg und der RKB nach Daber erschwerte, da stets ein großer Teil der Investitionen von den Landkreisen aufgebracht werden mußte. Deshalb wurde eine „Kleinbahn Kannenberg–Daber“ gegründet, die ihre Strecke am 1. November 1895 eröffnete. Bei dieser Kleinbahn handelt es sich vermutlich um eine rein finanztechnische Konstruktion, denn Fahrzeugbeschaffungen sind nicht bekannt, und auch der Betrieb kann nur im Zusammenhang mit der SKB sinnvoll gewesen sein. Die Kleinbahn Kannenberg–Daber existierte fünf Jahre. Im Jahre 1900 kaufte Lenz & Co. sie für die SKB, und ab dieser Zeit fuhr die SKB bis Daber, wo man in Züge der RKB umsteigen konnte.

Zurück in den Kreis Saatzig und in das Jahr 1895. Dort wollte man das südöstliche Kreisgebiet mit einer Strecke von Ravenstein nach Klein Spiegel erschließen. Im Sommer 1895 ersetzte man aber diese Idee durch den Plan, Klein Spiegel über Jakobshagen in Cashagen an die bestehende Kleinbahn anzuschließen.

Dafür mögen betriebsinterne Gründe den Ausschlag gegeben haben, denn es ist ohne Zweifel wirtschaftlicher hinsichtlich Fahrzeugeinsatz und Bahnunterhaltung, ein verzweigtes Streckennetz zu betreiben, als verstreut liegende Einzelstrecken. Ein Jahr später, am 20. August 1896 ging die Strecke Cashagen – Klein Spiegel in Betrieb.

Im Sommer 1896 plante die SKB schon wieder weiter. Nun ging es um die Verlängerung der Stammstrecke nach Janikow. In Janikow konnten Fahrgäste und Waren auf die Staatsbahn übergehen, und dort befand sich eine Kartoffelstärkefabrik, was eine Steigerung im Güterbinnenverkehr erwarten ließ. Die SKB nahm den Betrieb bis Janikow am 1. Oktober 1897 auf und 13 Jahre später, am 15. November 1910, wurde auch die letzte Verlängerung bis zu den Städtischen Dramburg eröffnet. Der Bau dieser 2,57 km langen Strecke begann schon 1907; warum für ihn drei Jahre benötigt wurden, ist nicht bekannt. So erhielt Dramburg einen Eisenbahnananschluß in unmittelbarer Nähe. Nun waren die Streckenbauten und Erweiterungen abgeschlossen, das Netz der SKB komplett.

Eine für die SKB wichtige Strecke wurde noch nicht erwähnt: Das Stück Stargard Hbf – Stargard SKB. Es ist sicherlich seit 1895 in Betrieb, Angaben über die weiteren Daten divergieren leider. Es ist entweder 2,00 km oder 2,7 km lang, und es war entweder dreischiellig oder ausschließlich regelspurig; aber im Grunde ist das für uns heute nicht so wichtig.

Interessanter ist die Tatsache, daß damit die SKB in einer Stadt, eben Stargard, präsent war, die mit ihrer Größe und ihrem Schnellzuganschluß Möglichkeiten bot, die einer rein ländlichen Bimmelbahn nicht zuteil wurden. Das erkannten auch die Führungskräfte der Fa. Lenz & Co., und im Juni 1897 verlegten sie die Betriebsabteilung von Stettin nach Stargard. Von Stargard, Bahnhofstraße 24, aus wurden neben der SKB noch die Stolpetalbahn, Greifenhagener Krb., Regenwalder Klb., Kolberger Klb., Greifenberger Klb. und die Randower Klb. betrieben. Als 1910 die Betriebsführungen auf den Provinzialverband übergingen, verlegte man die Verwaltung wieder nach Stettin, jedoch verblieb in Stargard das Ausbesserungswerk für alle Fahrzeuge der sechs Bahnen der späteren mittelpommerschen Vereinigung. Das wäre ohne das Arbeitskräftepotential der Stadt Stargard schwierig gewesen, und auch das Vorhandensein der Regel- und der Meterspur erleichterte die Arbeit der Werkstätte.



Rangierbewegung am Bahnhofsgebäude in Stargard, August 1978.

Foto: K. Kleper



Umladegleis im Bf Stargard, August 1978.

Foto: K. Kleper



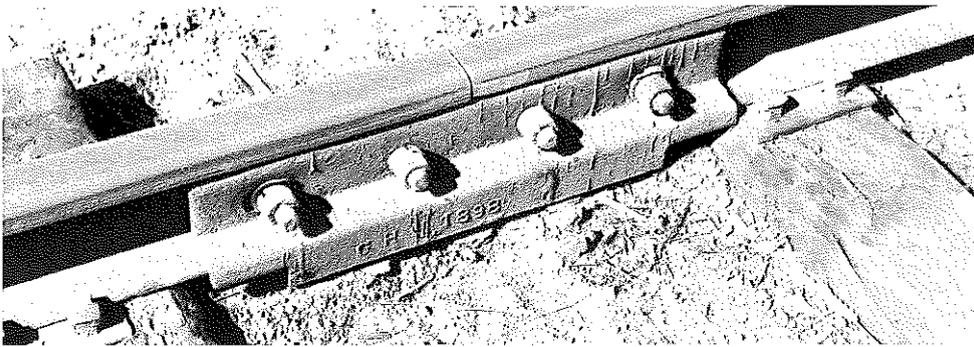
Zwei Spurweiten im Stargarder Kleinbahnhof, August 1978.

Foto: K. Kleper



GmP in Richtung Alt Damerow bei Storkow, August 1978.

Foto: K. Kleper



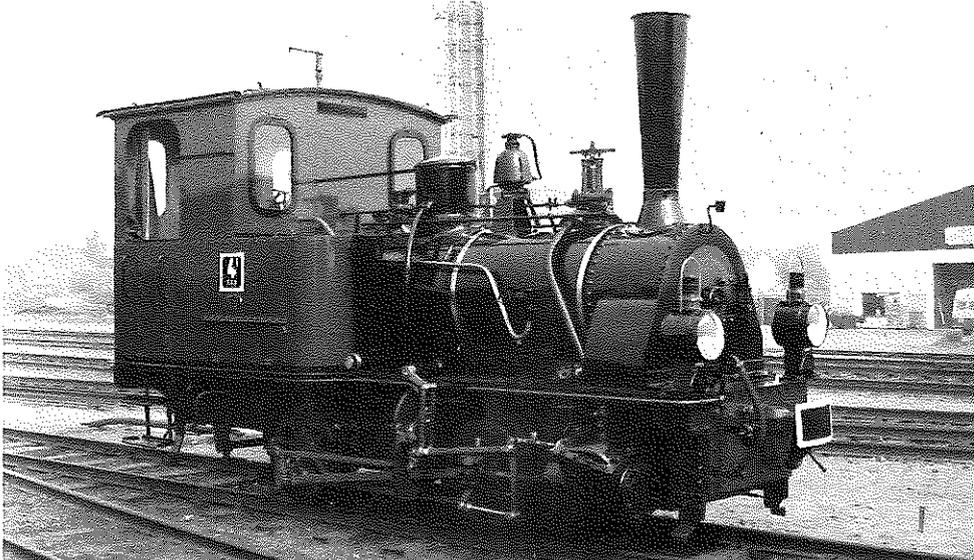
Im Bf Daber lag 1973 in einem Abstellgleis noch der ursprüngliche SKB-Oberbau.

Foto: K. Kleper

Der Oberbau bestand damals vorwiegend aus 9 m und 10 m langen Vignolschienen mit einem Gewicht von 15,5 kg/m, die auf 9 hölzerne Querschwellen genagelt wurden. Dieses schwache Gleis reichte für die Achslast von 6 t aus. Zum Vergleich: Die Rotte der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf baut häufig Schienen der Form pr VI mit doppeltem Gewicht (33 kg/m) auf Schwellen mit 60 cm Abstand ein.

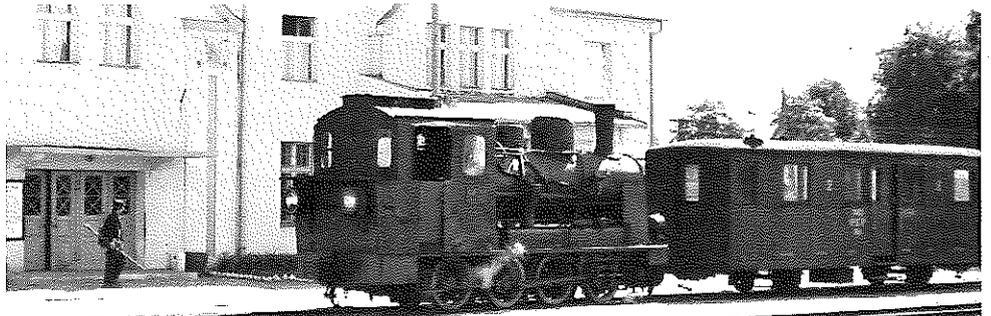
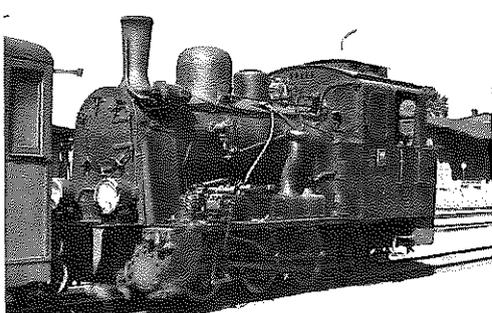
In den Jahren vor 1914 entwickelte sich der Verkehr normal. Das Frachtaufkommen wurde vorwiegend durch die Produktion der zahlreichen Gutshöfe bestimmt, die durch die SKB Absatzmöglichkeiten auf entfernten Märkten erhalten hatten. Es gab auch einige Ziegeleien in der Mitte der Bahnstrecke. Alle Güter mußten in Stargard oder Trampke in regelspurige Güterwagen umgeladen werden. Das ist bei Massengütern ein relativ hoher Kostenfaktor, insofern bedeutete der direkte Anschluß der Kartoffelstärkefabrik in Janikow für die SKB, deren Hauptfracht Kartoffeln waren, einen großen Vorteil. Einer Einführung des Rollbockverkehrs sprach die Ausführung des Oberbaus entgegen, dessen schwaches Schienenprofil dafür ungeeignet war.

Der Lokomotivbestand war in jenen Jahren einigen Wechsellern unterworfen; er umfaßte jedoch bis 1911 ausschließlich kleine zweiachsige Dampflok, von denen eine für das Stück Stargard Hbf – Stargard SKB regelspurig war. Bis 1911 hatte sich die Verkehrsleistung verdoppelt, folglich mußten stärkere Maschinen beschafft werden. So kam eine Mallet zur SKB, eine Bauart, die zu jenem Zeitpunkt für diesen Zweck eigentlich schon überholt war. 1914 stieß die damals hochmoderne 51<sup>d</sup> zum Fahrzeugpark. Ende der zwanziger Jahre kaufte die SKB die Heißdampflokomotive 51<sup>th</sup> und drei gebrauchte Lokomotiven von anderen Kleinbahnen als Ersatz für ältere und schwächere Maschinen.



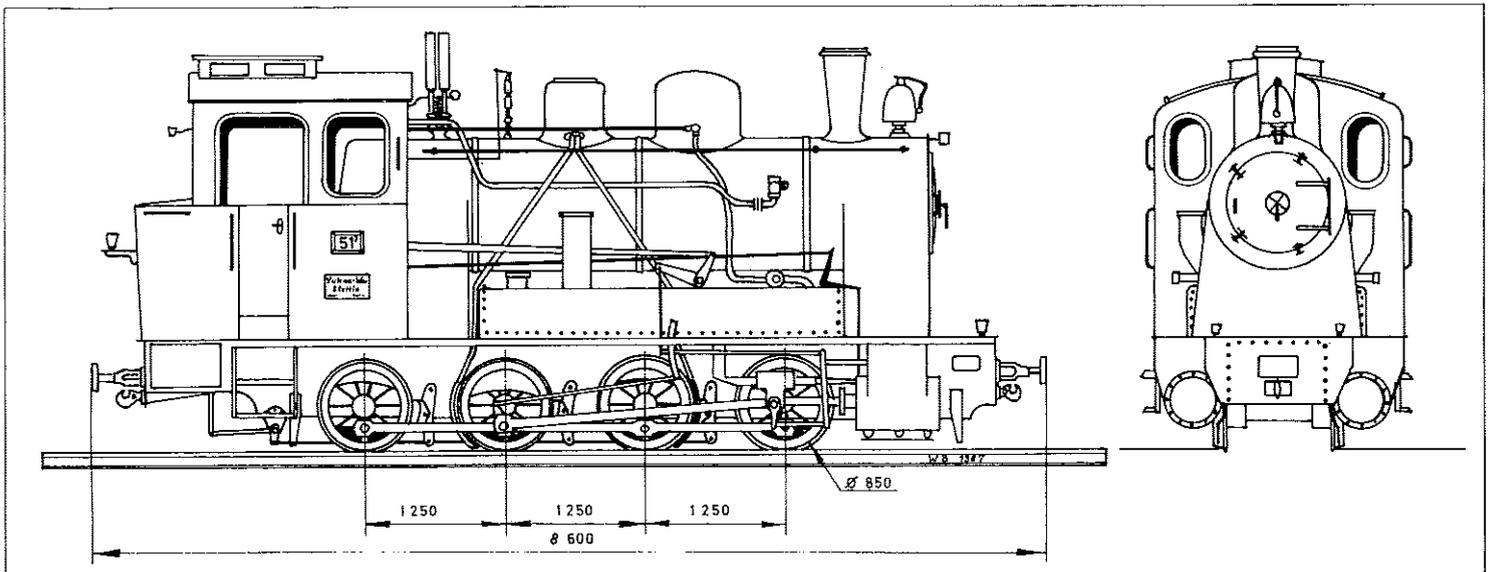
So sah die SKB-Lok in den Anfangsjahren aus. Das Foto zeigt allerdings die Lok 4<sup>i</sup> der Franzburger Kreisbahnen als Museumslok bei der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf.

Foto: W. Bäumer



SKB 51<sup>d</sup> mit Personenzug im Bahnhof Greifenberg, August 1973.

Foto: K. Kleper



Zeichnung der SKB Naßdampflok 51<sup>d</sup> Vulcan 1914/2955.

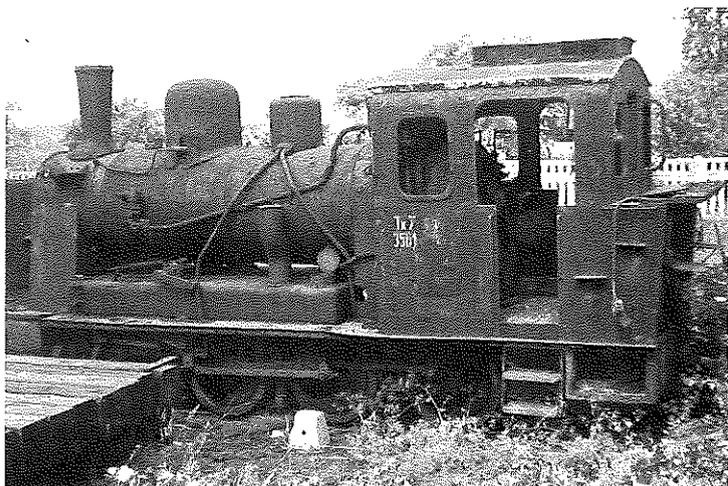
Damals war die Zugfolge auf den Strecken recht gering. Den stärksten Verkehr verzeichnete der Abschnitt von Nörenberg nach Trampke: Dort verkehrten täglich vier Zugpaare. Nach Klein Spiegel kam zweimal am Tag ein Zug; allerdings bestand von und nach Jakobshagen zu allen Zügen, die in Kashagen hielten, Anschluß. Zwischen diesen beiden Orten pendelte eine zweiachsige Dampflok mit einem Personenwagen an Werktagen sechsmal hin und her. Die Strecke Stargard – Daber wurde mit drei und das Stück Nörenberg – Dramburg mit zwei Zugpaaren bedient. Leute, die zwischen Trampke und Alt Dame-row wohnten, konnten mit ihrer Kleinbahn an Werktagen morgens nach Stargard fahren und nachmittags zurück, mehr war nicht möglich. Für diesen recht dünnen Fahrplan benötigte die SKB sechs Dampfloks, mittwochs sogar sieben, von denen je eine in Stargard, Daber, Dramburg und Jakobshagen übernachtete. In Nörenberg waren mindestens drei Dampfloks beheimatet.

In den dreißiger Jahren sanken die Fahrgastzahlen ganz erheblich, worauf die SKB mit der Indienststellung am 1. September 1937 von zwei modernen und hocheleganten Triebwagen reagierte. Für die Triebwagen wurden in Nörenberg und Daber Schuppen errichtet.



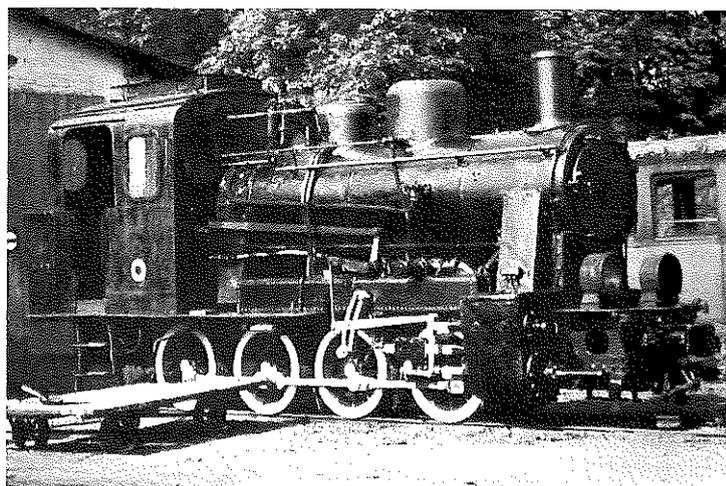
So ähnlich sahen die 6 Pendelzugpaare zwischen Jakobshagen und Kashagen aus, hier nachgestellt auf der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, 2. Juli 1983.

Foto: Bäumer



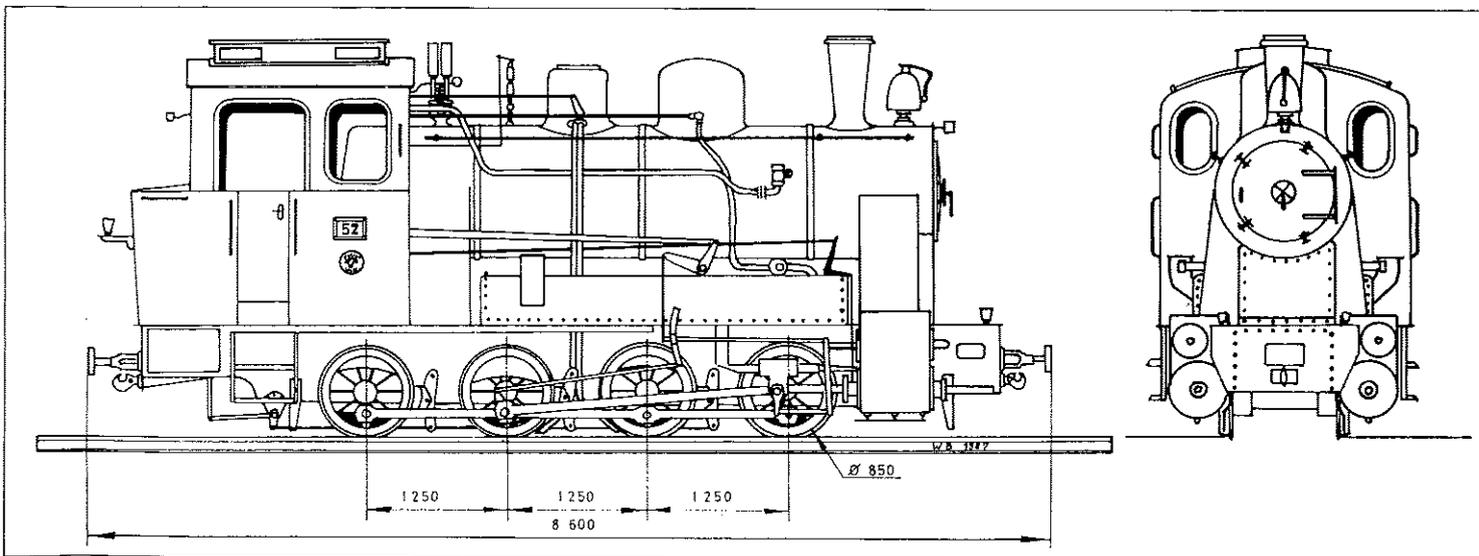
SKB 51<sup>d</sup> war im September 1978 bereits zum Exponat des Eisenbahnmuseums Warschau bestimmt. Noch stand sie in Greifenberg abgestellt.

Foto: Cl. Hanack



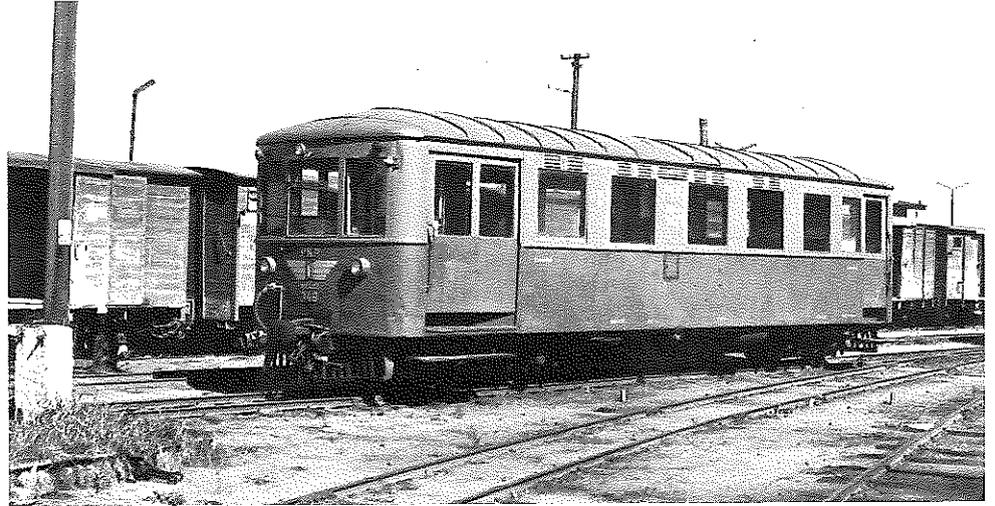
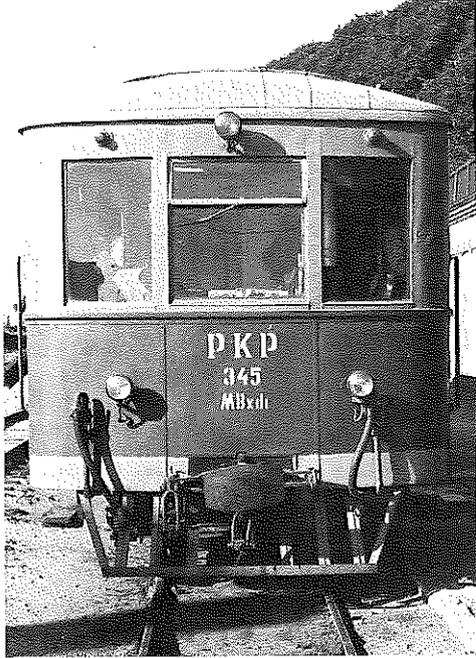
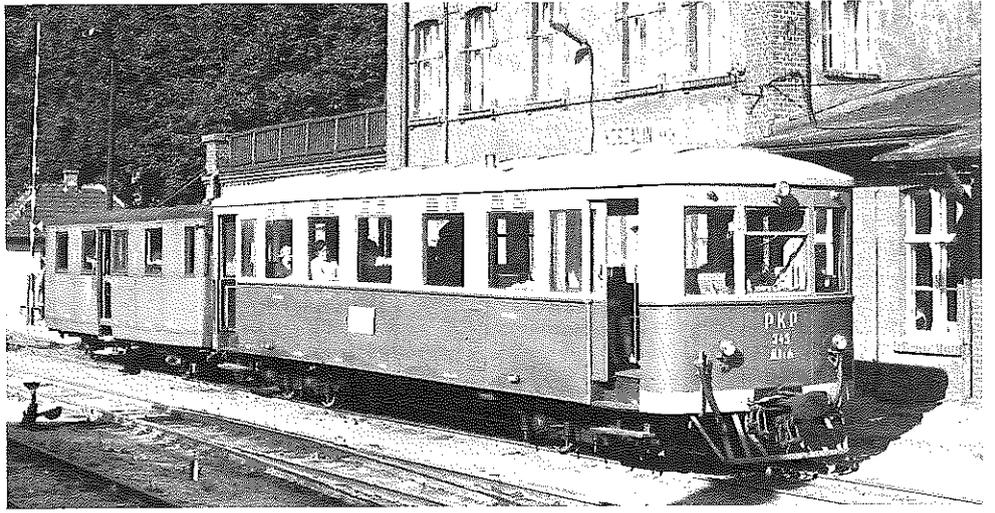
SKB 52<sup>dh</sup> war zu dem Zeitpunkt als Ausstellungsstück farbig aufgearbeitet und stand im Bw des Bf Daber.

Foto: Cl. Hanack

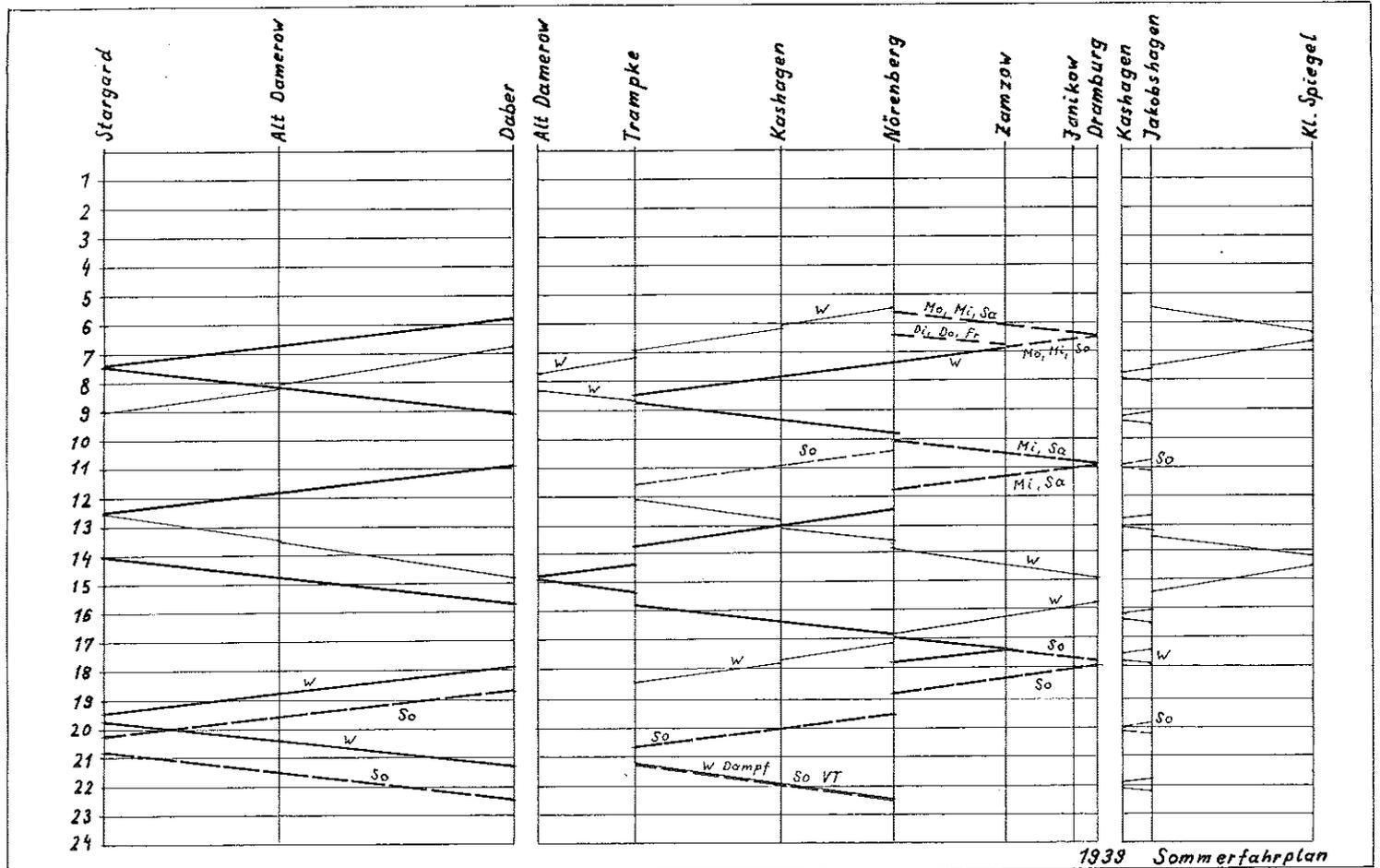


Zeichnung der SKB Heißdampflok 52<sup>dh</sup> Vulcan 1927/3994.

Der Fahrplan wurde ganz auf den Einsatz der Triebwagen ausgerichtet, so daß trotz des verbesserten Angebots 1939 täglich nur noch drei Dampflokomotiven notwendig waren: eine in Daber, eine in Nörenberg und eine in Jakobshagen. Die rationelle Betriebsweise läßt sich gut im Bildfahrplan erkennen, die dicken Linien bezeichnen Triebwagenfahrten und die dünnen stehen für dampfgeführte Züge. Trotz der Qualitätssteigerung im Personenverkehr konnten die Fahrgastzahlen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg nicht wieder erreicht werden.



In den siebziger Jahren liefen beide SKB-Triebwagen auf der umgespurten Kleinbahn Köslin-Bublitz-Beigard. August 1973. Fotos: K. Kieper



1939 Sommerfahrplan



PKP-Schmalspurlokomotive und Reko-Personenwagen im Abzweigbahnhof Alt Damerow, August 1978.

Foto: K. Kieper



PKP Px 48-3902 der Lokfabrik Kreuzau, Oberschlesien, im Bw Stargard, August 1978.

Foto: K. Kieper

1945 übernahm die PKP die SKB und legte die Strecken Nürnberg – Dramburg und Jakobshagen – Klein Spiegel sofort still. Ein Teil der Gleise war von den Russen demontiert worden, den Rest nahmen polnische Einwohner, die dringend Baumaterial brauchten. Auch das leerstehende Bahnhofsgebäude in Jakobshagen wurde verwertet. Die anderen Strecken wurden 1957 mit bis zu drei Zugpaaren bedient, so rationell, daß nun drei Lokomotiven für den gesamten Betriebsablauf genügten. Die Züge auf der Strecke Trampke – Nürnberg bogen in Kashagen ab und fuhren erst einmal nach Jakobshagen. Dieser Umweg kostete jedesmal 40 Minuten Zeit, das wurde aber in Kauf genommen. Dieser Zustand währte einige Jahre, bis Busse den Verkehr nach Jakobshagen aufnahmen. Seitdem gibt es dort auf der Schiene nur noch Güterverkehr, der allerdings beachtlich ist, denn mehrere größere Betriebe erhalten heute ihre Güter in auf Rollwagen aufgeböckelten Regelspurgüterwagen. Die Strecken Stargard – Daber und Trampke – Nürnberg weisen heute wieder einen relativ dichten Fahrplan auf. 1985 traf das erste Exemplar einer ganz neuen Triebwagen-Generation in Stargard ein, das auf den Strecken der SKB getestet wurde. Dieser Wagen ist der meterspurige Prototyp einer in Rumänien in Auftrag gegebenen Serie von 30 Trieb- und 100 Beiwagen für die Spurweiten 750, 785 und 1000 mm für die PKP.

Nach Eintreffen der bestellten Trieb- und Beiwagen läßt sich der Personenverkehr weiter verbessern. Damit gehört die Schmalspurbahn im Kreis Saatzig noch lange nicht zum „alten Eisen“. Schon seit über 90 Jahren dient sie Land und Leuten, und es sieht so aus, als ob sie ihren 100. Geburtstag mit modernen Fahrzeugen auf rekonstruierten Gleisen und mit einer guten Zukunftsperspektive wird feiern können.

#### Beförderungsleistungen

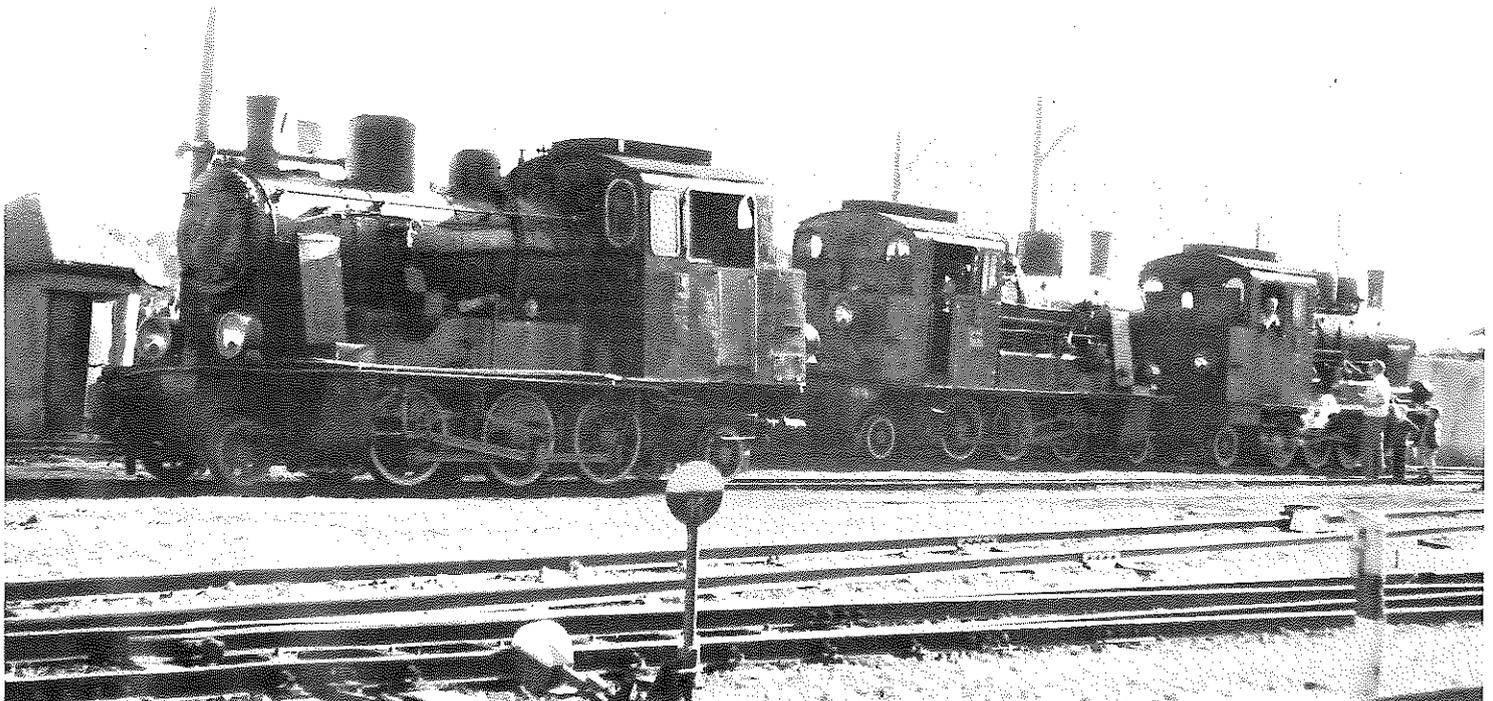
1896/97:	115 097 Personen	50 786 t Güter
1906	: 201 646 Personen	138 748 t Güter
1911	: 249 372 Personen	112 667 t Güter
1927	: 218 919 Personen	100 161 t Güter
1938	: 205 640 Personen	137 580 t Güter

(vor 1904 jeweils 1. 4. bis 31. 3.)

Foto unten:

Drei 1'C1'-Lokomotiven der Greifenberger Kleinbahn im Bw Nürnberg. V. l. n. r.: Lok 42, 41 und 23. August 1978.

Foto: K. Kieper



# Triebfahrzeuge der SKB

## Schmalspurlokomotiven

2 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1350
		1940 in PLB 112 N 2206
		1945 in PKP T2 3038
		28. 4. 1948 ausgemustert
3 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1354
		ca. 1896 an RKB 1 <sup>i</sup>
4 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1355
		1940 in PLB 113 N 2206
		1945 in PKP T2 3039
		28. 4. 1948 ausgemustert
5 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1356
		1940 in PLB 114 N 2206
		1945 in PKP T2 3040
		28. 4. 1948 ausgemustert
6 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1357
		1940 in PLB 115 N 2206
		1945 in PKP T2 3041
		28. 4. 1948 ausgemustert
7 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1358
		1940 in PLB 116 N 2206
		1945 in PKP T2 3042
		14. 7. 1951 ausgemustert
8 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1378
		1940 in PLB 117 N 2206
		1945 in PKP T2 3043
		28. 4. 1948 ausgemustert
9 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1899/1775
		1940 in PLB 118 N 2206
		1945 in PKP T2 3044
		28. 4. 1948 ausgemustert
10 <sup>i</sup>	Bn2t	Vulcan 1899/1776
		1901 an GbKB 3 <sup>i</sup>
10 <sup>ii</sup>	B'Bn4vt	Hanomag 1911/6419
		vor 1925 an KKB 10 <sup>ii</sup>
		1940 in PLB 164 N 4405
		1945 in PKP Tx7 3564
		20. 6. 1951 in PKP Pxb5 3571
		5. 6. 1957 ausgemustert

21	Cn2t	Krauss 1890/2260
		ca. 1920 ex Ronsdorf-Müngstener Eisenb. »RONSDORF«
		1940 ex GbKB 21
		1940 in PLB 128 N 3305
22	Cn2t	Henschel 1902/5970
		ca. 1927 ex Klb Haspe-Voerde-Breckerfeld 21
		1940 in PLB 129 N 3306
		1945 in PKP Ty2 3202
		11. 8. 1954 ausgemustert
51 <sup>j</sup>	Dn2t	Vulcan 1914/2955
		1940 in PLB 171 N 4406
		1945 in PKP Tx5 3501
		12. 4. 1974 in PKP Tx7 3501
		ausgemustert und an Museum Warschau
		Standort: Greifenberg
52 <sup>jh</sup>	Dh2t	Vulcan 1927/3994
		1940 in PLB 175 H 4406
		1945 in PKP Tx5 3502
		in PKP Tx7 3502
		ausgemustert und an Museum Warschau
		Standort: Daber

## Regelspurlokomotiven

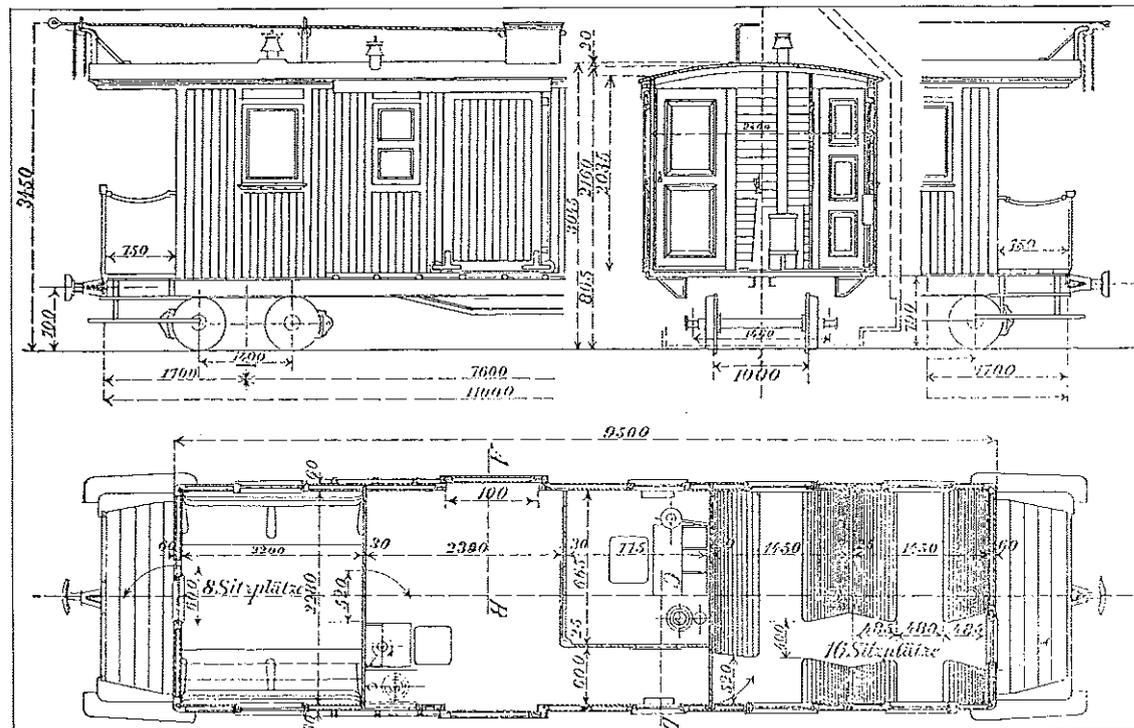
1 <sup>d</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1353
		nach 1911 an ?
3 <sup>d</sup>	Bn2t	Vulcan 1894/1366
		zw 1911 u. 25 ex GKB 3 <sup>d</sup>
		an ?
11 <sup>c</sup>	Cn2t	O & K 1923/9973
		ex Meppen-Haselünner Eisenbahn
		1940 in PLB 33 N 3313
		1945 an FSB
		1949 in DR 89 6308
		vor 1. 5. 1964 ausgemustert

## Dieseltriebwagen

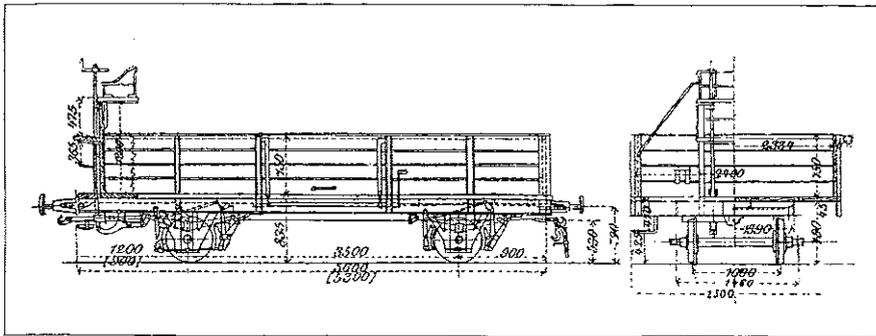
T 1	(1A)'(A1)'	Dessau 1937
		1940 in PLB 1022 ?
		1945 in PKP MBxd1 345
T 2	(1A)'(A1)'	Dessau 1937
		1940 in PLB 1023 ?
		1945 in PKP MBxd1 346

Wagenbestand			
1903:	9,5	1925:	18
	0,5		18
	1,2		170
	134		169
	0,8		
	6		

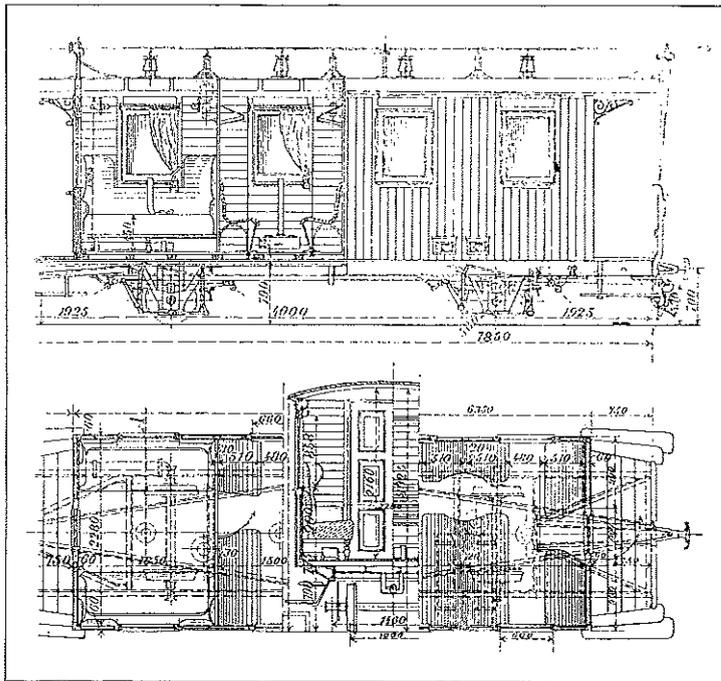
zweiachsige Personenwagen  
vierachsige Personenwagen  
Gepäckwagen  
zweiachsige Güterwagen  
Postwagen  
Spezialwagen



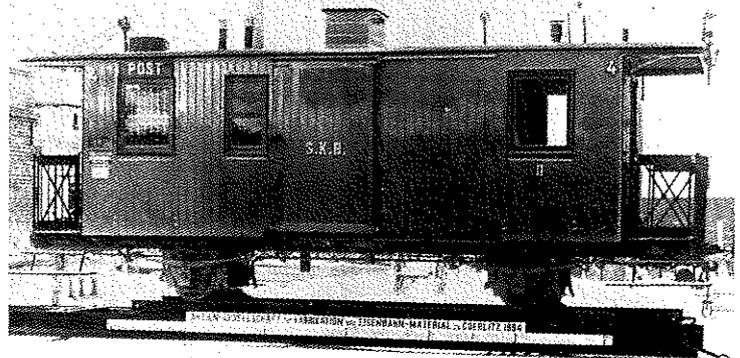
Zeichnung eines meterspurigen CPw 4 der Waggonfabrik Görlitz mit allen Merkmalen eines typischen Lenz-Wagens. Vermutlich gehörte dieser Wagen zur SKB, denn sie ist die einzige Lenz-Bahn, die bereits im Anfangsbestand einen halben vierachsigen Personenwagen ausweist.



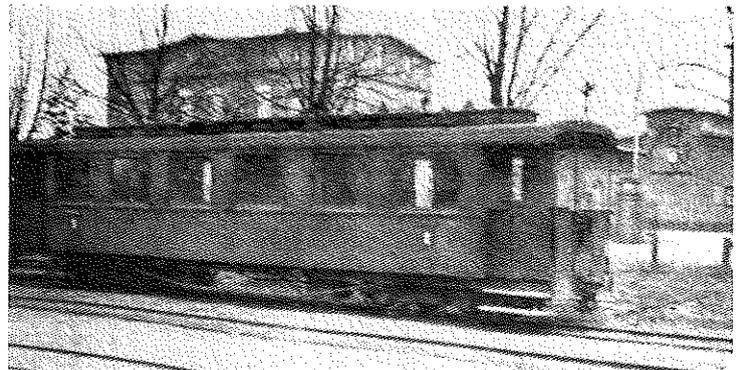
Zeichnung eines zweiachsigen O-Wagens, wie er auf allen fünf Lenzschen Meterspurbahnen lief. Der DEV besitzt einen ähnlichen Wagen mit Bremserbühne, den 133. Zeichnung der Waggonfabrik Görlitz.



Zeichnung der Waggonfabrik Görlitz eines zweiachsigen BC-Wagen dieser Bauart bildeten die Grundausstattung aller meterspurigen Lenz-Bahnen. Es gab ca. 70 Wagen dieser Bauart in allen Kombinationen. Der DEV hat zwei davon in seiner Sammlung.



Fabrikfoto der Waggonfabrik Görlitz von dem SKB-BPwPost 4.



Vierachsiger Personenwagen, den die Waggonfabrik Wismar in einer Serie für die SKB, FKB und GbKB 1914 baute. Bf Stargard, 12. März 1939.

Foto: Biedenköpf

