

Neues von den Westpreußischen Kleinbahnen (WKAG)

Seit dem Erscheinen der Monographie über die Westpreußischen Kleinbahnen, dem 750-mm-spurigen Kleinbahnnetz auf den Weichselwerdern zwischen Danzig und Marienburg, sind zweieinhalb Jahre vergangen. In dieser Zeit hat sich neues Material angesammelt und sind mir von vielen Seiten Hinweise zugegangen. Einiges davon soll an dieser Stelle wiedergeben werden. Eine Vielzahl teilweise unveröffentlichter Fotografien und Ansichtskartenmotive kann präsentiert werden, die der Imagination einer untergangenen Kleinbahnzeit im ehemaligen Osten Deutschlands Bildlichkeit verleihen.

Ergänzungen zu Fahrzeugen

Nr. 7: Andreas Knipping stieß bei der Recherche für sein Buch *Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg* auf einen Fehler: Die Lok (O&K 360/1899) gelangte (zwar 1917 ans Heer verkauft) nicht an die Westfront, sondern kam beim Bau der 760-mm-spurigen Waldbahn in den Rumänischen Karpaten bei Campulung zum Einsatz, wo auch das auf S. 57 im Buch zu sehene Bild entstand. Da die beim Bau eingesetzte Bayrische Eisen-

bahn-Bau-Kompanie 2 bei Kriegsende die Fahrzeuge dort zurücklassen mußte, dürfte die Lok bei der Waldbahn verblieben sein.

Nr. 16: Die Lok kehrte bald von Ketrzyn zurück und war von Anfang der 50er Jahre bis 1968 in Danzig stationiert. Sie war die letzte WKAG-Dampflok, die im Jahre 1965 eine Hauptuntersuchung erhielt. Im September 1968 kam sie im Tausch gegen Lyd-218 wieder nach Ketrzyn, wo sie am 10. 1. 1971 ausgemustert wurde.

Nr. 17: Nach ihrer Ausmusterung 1966 wurde die Lok in Tiegenhof (Nowy Dwór Gd.) äußerlich aufgearbeitet und an eine PGR (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft) als Heizlok verkauft.

Nr. 23: Die Henschel-Lok 4116, 1917 an das Heer verkauft, tauchte 1921 wieder auf und hatte als einzig bekannte der fünf Loks den Kriegseinsatz „überlebt“. Sie wurde von der Firma Bräunig & Stahlberg zum Verkauf angeboten. Der eventuelle Käufer ist nicht bekannt.

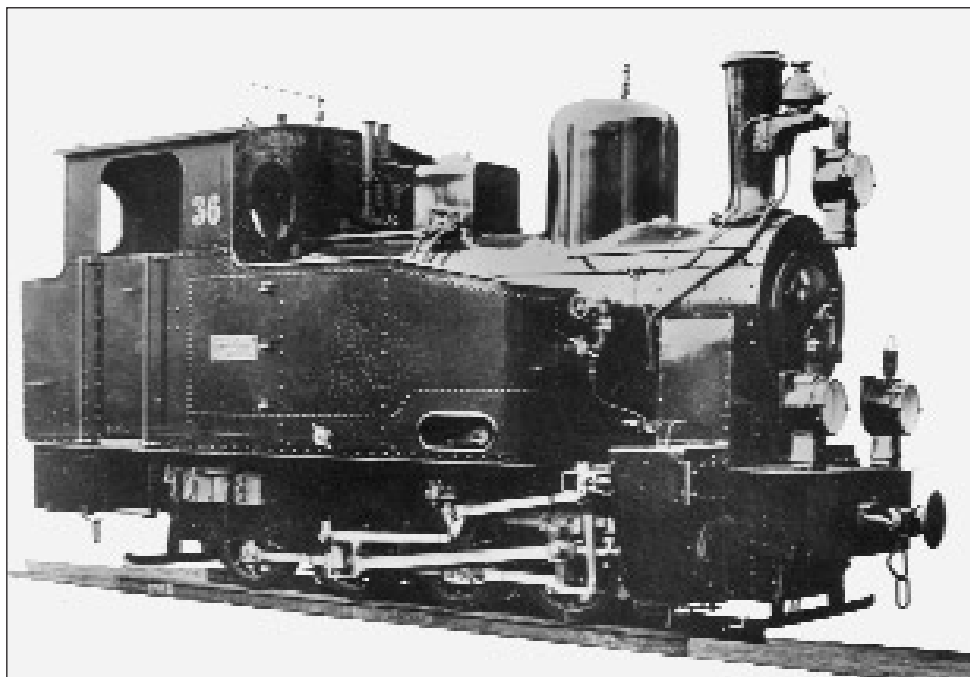
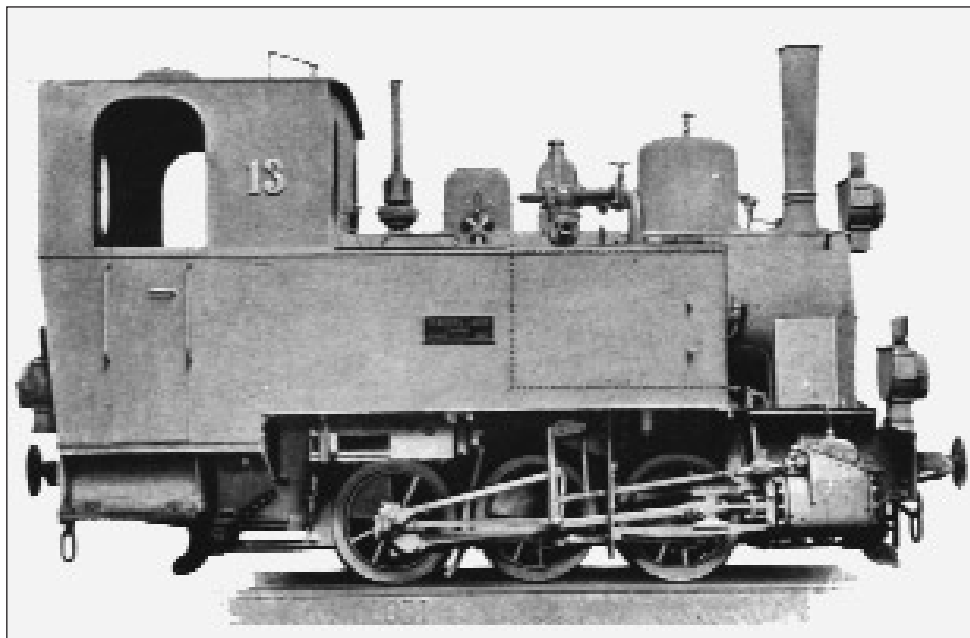
Nr. 34 bis 36: Die Henschel-Loks waren ein Fehlkauf und für die WKAG-Strecken mit ihren engen Radien ungeeignet. Waren sie in Ausnahmefällen im Einsatz, kamen die Reparaturtrupps gar nicht so schnell hinterher, um die durch die D-Kuppler verursachten Spurerweiterungen wieder zu beseitigen. Meist standen die Loks auf einem Abstellgleis an der Schiebebühne in Tiegenhof. Eine der Loks wurde ab und zu auf der Danziger Hauptstrecke eingesetzt.

Akten der Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn belegen, daß mit dieser ADKG-Bahn Betriebsmittel bei Bedarf getauscht wurden. Z. B. waren von Frühjahr 1904 bis November 1905 zwei vierachsige Personenwagen II./III. Klasse des Neuteich-Liebauer Kleinbahnnetzes leihweise in Schlesien im Einsatz. Als auf der Danziger Kleinbahn Not am Mann war, wurde am 15. 12. 1905 ein Personenwagen aus Breslau überstellt.

Eine Bestandsliste von 1925 nennt zusätzlich eine Motordraisine und ein Motorschienenrad.

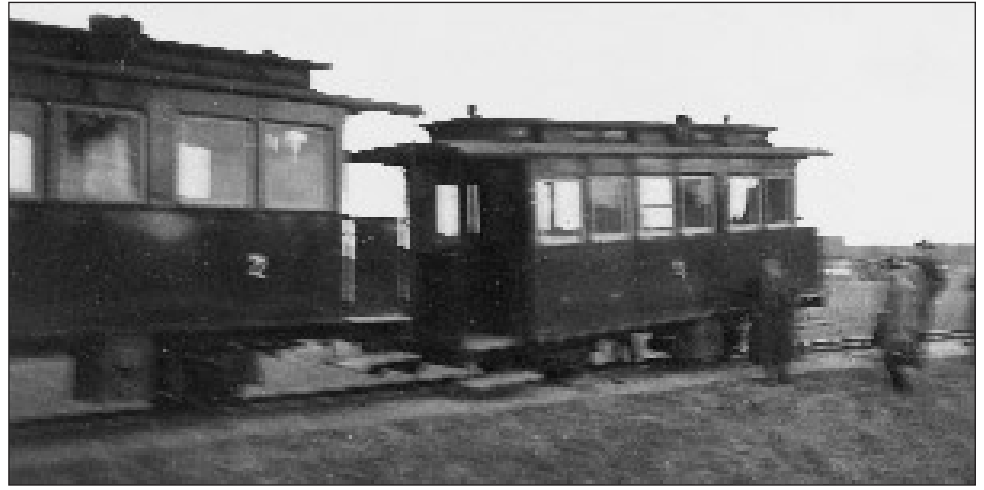
Die Beschaffungsdaten der neuen Güterwagen konnten genauer ermittelt werden: Den Anfang machten 1924 20 OOw à 10 t. Gleichzeitig wurden Altwagen der gleichen Gesamttonnage ausgemustert. 1925 kamen weitere 20 OOw und 10 Paar Langholzwagen. 1931 folgten die letzten 10 OOw, finanziert aus den gewährten Osthilfemitteln. 1931/32 wurden wegen der weggefallenen Postbeförderung zwei Pw/Post in gedeckte Güterwagen umgebaut. Geht man davon aus, daß weiterhin ältere Wagen mit 5 t Ladefähigkeit ausgemustert wurden, bleibt es ein Rätsel, daß der Wagenbestand bis 1942 (1.009 Güterwagen) nicht abnahm.

Bislang ins Reich der Phantasie ordnete man Paul Dosts Beschreibung eines vierachsigen **Zellenwagens** mit Dienstraum und fünf Zellen ein, besonders weil der Wagen nach Dost 1936 und für den Gefangenentransport zum KZ Stutthof, das erst 1939 eingerichtet wurde, gebaut worden sei. Nun fand sich ein Vertrag vom 15. 5. / 9. 6. 1923 zwi-



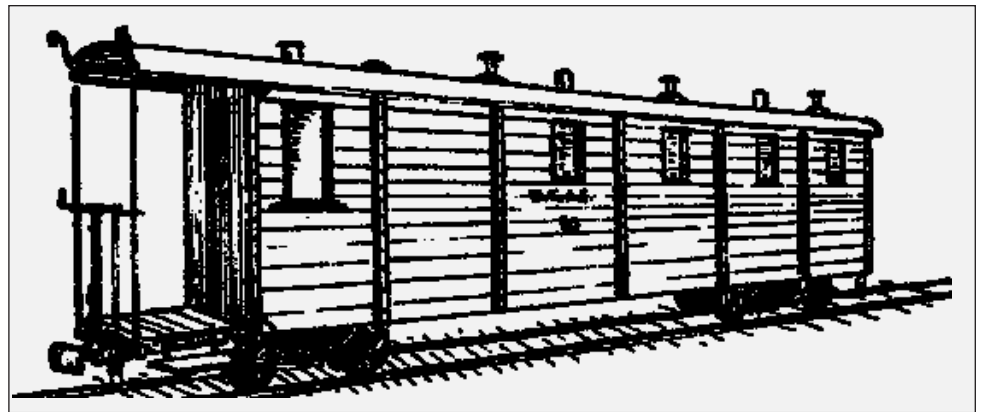
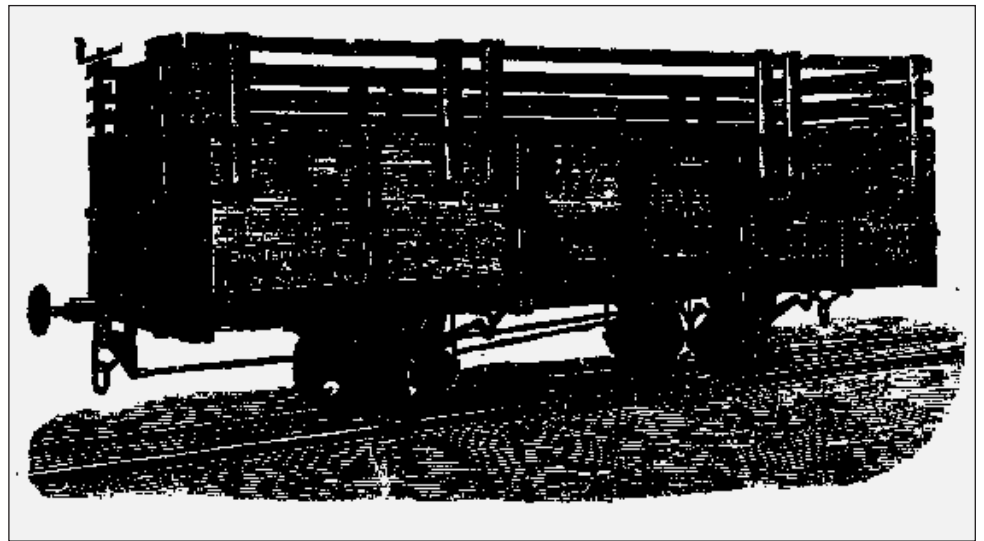
Oben: Ein Henschel-Katalog aus dem Jahre 1910 präsentiert die 1945 verschollene WKAG 13 im Fotoanstrich.
Foto: Slg. Reinhard Richter

Unten: Sie waren die einzigen Loks der WKAG mit hinterem Kohlenkasten, aber nach neuesten Erkenntnissen leider ein Fehlkauf (siehe Text). Unklar ist, warum sie da hin nicht an eine andere Kleinbahn abgegeben wurden. Repro: Kemper
Alle nicht anders bezeichneten Fotos: Slg. Reinhard Richter



schen der WKAG und dem Senat der Freien Stadt Danzig „wegen Verkehrens eines Gefangenentransportwagens auf den Strecken der Westpreußischen Kleinbahnen“. Zweifellos ging es hier also um normale Verlegungen der Gefangenen von den örtlichen Polizeirevieren ins Danziger Gefängnis. Im Betriebsmittelverzeichnis der WKAG von 1925 wird der Wagen nicht geführt; möglicherweise gehörte er dem Senat. Der Vertrag wurde schon 1929 wieder aufgehoben und der Gefangenentransport mit Straßenfahrzeugen durchgeführt.

Nach den **Unfallstatistiken** aus der Eröffnungszeit lag das Neuteich-Liessauer Kleinbahnnetz an der Spitze der WKAG-Strecken. Wahrscheinlich durch die für den Kleinbahnbetrieb unzureichende Aufarbeitung des Oberbaus der alten Rübenbahnstrecken im Jahre 1898 gab es z. B. 1900 acht gemeldete Entgleisungen, vier auf freier Strecke und vier im Bahnhofsbereich. Erfahrungsgemäß waren es jedoch weit mehr Vorkommnisse, da die Dunkelziffer besonders hoch ist und man nur die Entgleisungen meldete, die nicht ohne fremde Hilfe behoben werden konnten. Im Herbst 1901 wurden bei einer schweren Entgleisung ein Kleinbahner des NLK getötet und zwei Fahrzeuge schwer beschädigt. 1902 gab es schon im ersten Quartal die Rekordzahl von 14 Entgleisungen. Auf den neu erbauten Marienburger Strecken ereigneten sich weitaus weniger Unfälle.



Ganz oben: Das im Buch erwähnte aber wegen der schlechten Qualität nicht gezeigte Bild von der Entgleisung zwischen Tiegenhof und Steegen etwa 1942. Kaum, aber doch zu erkennen ist die Anschrift „Stobbe-Bräu“ an dem Güterwagen in der Bildmitte. Es ist jedoch nicht belegt, daß die Firma Privatgüterwagen bei der WKAG eingestellt hatte.

Oben rechts: „Entgleiste Kleinbahn Stegen 27. 4. 41“ steht handschriftlich auf der Rückseite dieses verwackelten Fotos. Damit konnte lange Jahre niemand etwas anfangen, doch nach drei Jahren Forschung war klar: das ist Steegen/WKAG. Solche harmlosen Entgleisungen konnten mit eigenen Mitteln behoben werden und wurden meist nicht einmal gemeldet.

2. Reihe: Zur Katalogskizze wird genannt: 5 t Tragfähigkeit, 1899 an die Marienburger Krb geliefert, 1903 150 Stück dieser Wagen für die Klb des Kreises Danziger Niederung geliefert. Die Aufsatzborde werden in den Fahrzeugstatistiken der WKAG nicht erwähnt. Ebensowenig sind auf Fotos die hier abgebildeten Bremsersitze auszumachen. Katalog 1904

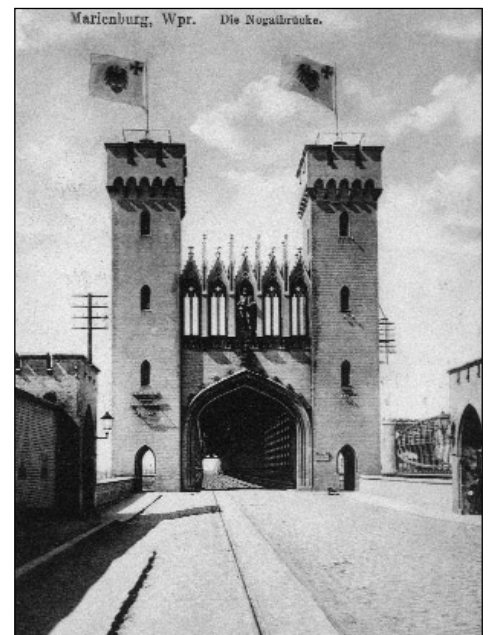
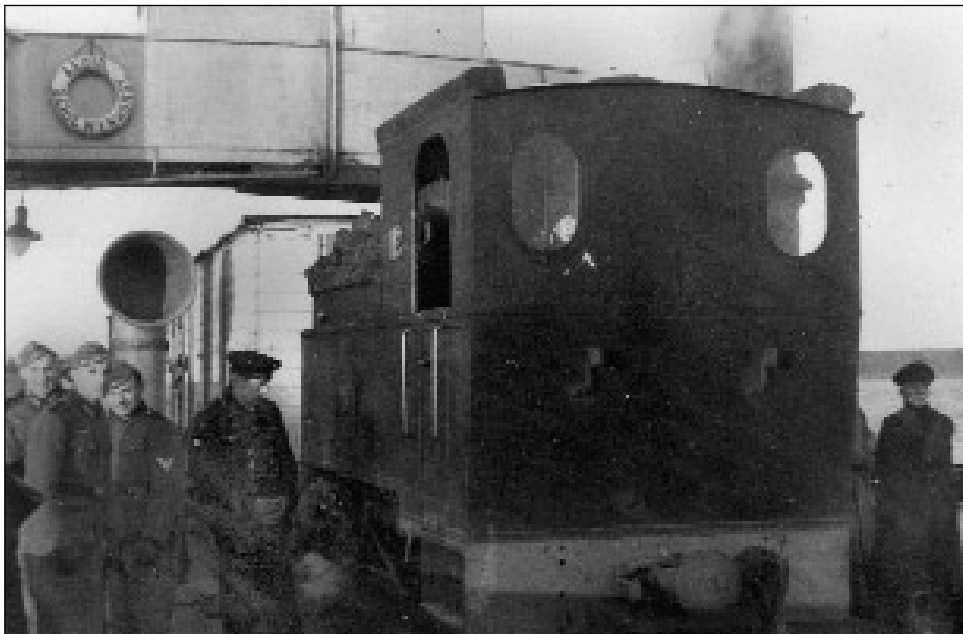
3. Reihe: Zellenwagen der WKAG, gezeichnet aus der Erinnerung von Paul Dost

Unten: Auf dieser am 7. 2. 1903 gelaufenen Ansichtskarte findet sich die älteste bekannte Abbildung der Neuteich-Liessauer Klb. Sie zeigt den Bahnhof Liessau mit dem alten Lokschuppen und einer Zuggarnitur bestehend aus Fakultativwagen, Personenwagen sowie Postgepäckwagen.





Gruss aus Schiewenhorst
Kleinbahnüberfahre



Oben: 1919 wurde diese Ansichtskarte von Schiewenhorst nach Berlin verschickt. Zum Zeitpunkt der Aufnahme hat der Wasserstand im Durchstich noch die Höhe, auf deren Grundlage die Fähranlage konstruiert wurde. Anders, als auf allen bekannten späteren Aufnahmen ist kein Niveauunterschied zwischen Auffahrgleis und Deckgleis zu erkennen.

Mitte links: Ein kleines Privatfoto aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges zeigt Lok 12 mit einigen Güterwagen beim Übersetzen und verrät endlich auch die korrekte Schreibweise des Namens der Fähre. Nicht ÄGIR, sondern: AEGIR.

Oben: Kaum eine andere Kleinbahn konnte ein so imposantes Brückenbauwerk nutzen. Auf der Nogatbrücke bei Marienburg (hier einmal die östliche Einfahrt) herrscht erstaunlicherweise keinerlei Verkehr.

Links: Auch auf der rechts der Weichsel gelegenen Strecke der Danziger Kleinbahn war das einheitliche Stationsgebäude anzutreffen, wie hier in Pasewark. Bei Erscheinen des Buches stand noch keine Abbildung dieser Gebäude zur Verfügung, so daß die nach Gebäuderesten rekonstruierte Zeichnung auf Seite 96 erst jetzt ihre Bestätigung findet.

Die Recherche für ein Buchprojekt über Feldbahnen von Zuckerfabriken ergab neue Erkenntnisse über die aufgrund unzureichender Auslastung stillgelegte **Zuckerfabrik Liessau**, hier die offizielle Begründung (Quelle: Jahrbuch d. Zuckerfabriken): „Der Betrieb ist vom 1. 4. 1913 für immer eingestellt. Die für 1913/14 kontraktierten Rübenflächen von etwa 6.000 Morgen wurden den benachbarten Fabriken überwiesen. Durch die Erweiterung der Dirschauer Weichselbrücken und die Dammverlegung bei Liessau ist die Fabrik vom Staat enteignet worden. Die Fabrikanlagen sind von der Zuckerfabrik Dirschau angekauft worden.“ Tatsächlich ist nicht das Werkgelände, sondern nur eine Lagerfläche für Produktionsabfälle nahe des Deiches enteignet worden.

Das Rätsel um die ominöse **Güterstrecke nach Prangenu**, die zwar in Statistiken aber nie auf Karten auftaucht, ließ sich z. T. lösen. Seit 1910 hatte die ADKG mit den Eigentümern verhandelt und die Fertigstellung der 1,3 km langen Strecke schließlich für 1920 angekündigt. Im einem Lagebericht des Vorstandes von 1925 fand sich nun der lapidare Hinweis: „Der Bau der Strecke Zweiggleis nach Prangenu ist wegen Grunderwerbsschwierigkeiten nicht zu Ende geführt worden“. Doch als die WKAG im Jahre 1933 wegen den wirtschaftlichen Problemen die Rentabilität der Güterstrecken hinsichtlich des Weiterbetriebes untersuchte, war unter 13c auch die Güterstrecke Prangenu mit 1,02 km Länge dabei. Ob „nicht zu Ende geführt“ bedeutet, daß man nur die letzten 300 m 1920 nicht fertigstellen konnte, oder die Strecke insgesamt erst nach 1925 gebaut wurde, bleibt noch offen.

Bei der mal in der Statistik geführten und mal unterschlagenen 0,645 km lange **Güterstrecke Tannsee** Dorf handelte es sich um lediglich um das verlängerte Nebengleis (Ladegleis) der Hst. Tannsee.

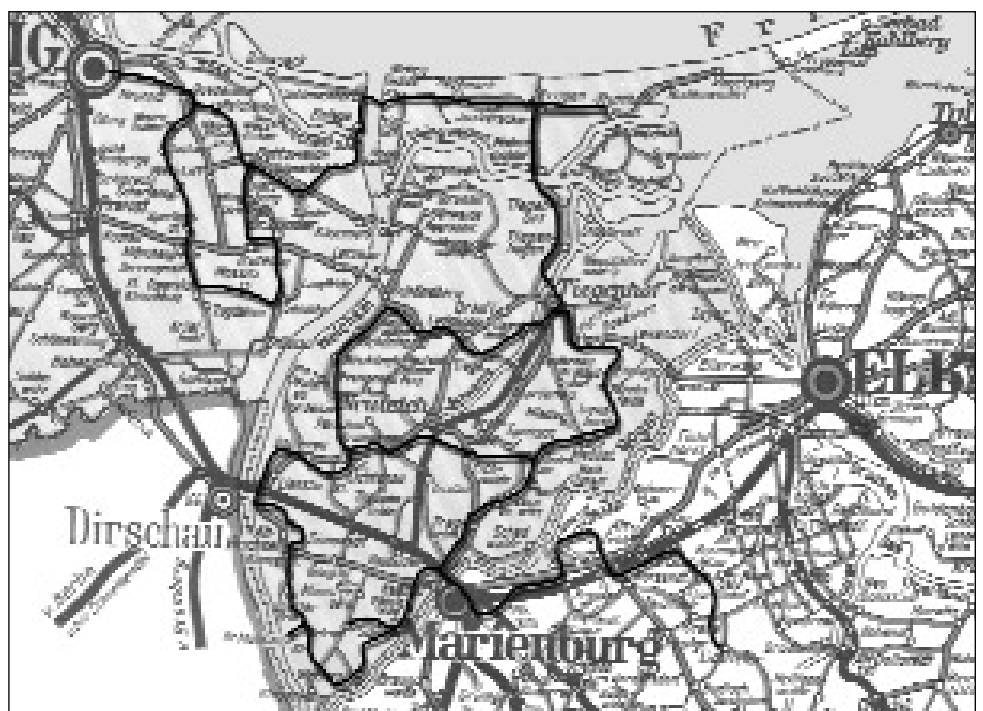
Mit der **Oberbausanierung** der Strecke Danzig – Schiewenhorst ersetzte man 1924 bis 1926 auf 15 km die alten 14 kg/m-Schienen durch 20 kg/m sowie auf 3 km durch 30 kg/m schwere und schuf damit die Grundlage für den „Rasenden Nehringer“. Die ausgebauten Schienen kamen auf den Abschnitten Liessau – Mielenz und Neuteich – Groß Lichtenau zum Einbau, wo zu diesem Zeitpunkt noch immer 10 kg/m-Schienen aus Feldbahnzeiten lagen.

Oben: Eine Ansichtskarte mit ähnlicher Seltenheit wie die Blaue Mauritius! Auf Trennungsbahnhof Gottswalde stehen um 1910 ein Zug nach Stutthof (li.) und ein Zug, der den östlichen Danziger Ring in Richtung Gr. Zänder befahren wird, zur Abfahrt bereit. Sehr schön ist hier das für die Danziger Strecken typische Stationsgebäude zu erkennen, jedoch leider nicht Nummer der etwas in Rauch gehüllten Lokomotive. Die Wagen sind ausnahmslos von der großstrigen Bauart, die eigens für die Küstenstrecke beschafft wurden. Nahe dem Trennungsbahnhof Gottswalde betrieb die Familie Grochau das „Gasthaus zur Kleinbahn“.

Mit dieser Ansichtskarte sendete S Reimer beste Grüße an Hn. Leo bei Bruno Kömpling in Danzig und schlug vor, jener möge den Zug 9.30 Uhr ab Danzig nach Schönbaum nehmen, in den S. Reimer dann in Gottswalde zusteigen werde.

Mitte: Obwohl auf der Karte „Grüß aus Einlage“ steht, handelt es sich um die Haltestelle Schusterkrug. Außer dem Krug gab es hier nicht viel, doch es war nicht weit bis zu dem rechts der Weichsel gelegenen größeren Ort Fürstenwerder

Unten: Das Netz der im Reisezugverkehr genutzten Strecken der WKAG auf einer Karte aus den 1920er Jahren erschloß das Weichselwerder zwischen Danzig (li oben) und Elbing (rechts) flächendeckend. Hinzu kamen zahlreiche Güterstrecken und Rübenbahnen. Die auf der Karte verzeichnetete „Kleinbahnstrecke“ nördlich Dirschau war in Wirklichkeit eine nichtöffentliche Rübenbahn





Durch den veränderten Fahrplan mußte der Fachwerk-Lokschuppen in Stutthof 1928 durch einen massiven Anbau auf zwei Stände verlängert werden. 1934 war der Fachwerkteil baufällig und wurde ebenfalls massiv ausgebaut.

Eine aufgefundene Umbauzeichnung deutet darauf hin, daß auch in Lupushorst im ersten Jahr des Betriebes ein Lokschuppen existierte. Als vorläufiger Endpunkt der Teilstrecke Lindenau – Lupushorst verfügte der Bahnhof 1908/09 über drei Haupt- und zwei Abstellgleise sowie ein Schuppengleis mit kleinem Lokschuppen. Mit der Eröffnung der Gesamtstrecke Lindenau – Tiegenhof am 1. 10. 1909 wurde der Bahnhof auf ein Haupt- und Nebengleis zurückgebaut, dafür jedoch ein Anschlußgleis zur Käserei Lupushorst hergestellt.

Den härtesten Winter erlebte die Kleinbahn 1929. Auf der Küstenstrecke mußte der gesamte **Verkehr für 24 Tage eingestellt** werden und zwar vom 16. 2. bis 1. 3. und vom 4. 3. bis 13. 3. 1929. Auch die anderen Strecken waren betroffen. Erst am 19. 3. konnte der Betrieb in vollem Umfang wieder aufgenommen werden.



Die folgenden Informationen gab Emil Budd, von 1943 bis 1945 Lehrling in der Werkstatt Tiegenhof: Der spektakuläre **Unfall an der Drehbrücke** fand nicht 1942 statt, sondern im Herbst 1943. Ein halbabgerutschter Waggon konnte noch mit Hilfe von Seilwinden geborgen und so die Strecke am selben Tag wieder frei gemacht werden. Der erste Wagen und die Lok wurden erst einige Tage später mit einem von Danzig herbeigeordneten Schwimmkran gehoben. Die Lok hatte nur leichten Schaden genommen. Der Schornstein und Teile des Führerhauses wurden in Tiegenhof erneuert und die Lok war nach kurzer Zeit wieder im Einsatz.

Kleinere Unfälle und vor allem Entgleisungen kamen in den vierziger Jahren sehr häufig vor. Budd berichtet von umgestürzten Viehwagen, da die verladenen Kühe nicht angebunden worden waren und sich in den engen Radien alle auf einer Seite drängten. In Schöneberg hatte sich ein Pferd vor der Gaststätte losgerissen und war genau vor die Lok des einfahrenden Zuges gesprungen, die daraufhin entgleiste.

Die alte Lokwerkstatt in Tiegenhof hatte vier Reparaturstände (2 x 2). Am 17. 7. 1926 brannten das in Ziegelfachwerk gebauten Werkstattgebäude zur Hälfte nieder. Da der zerstörte Teil 1927 in massiver Bauweise wieder errichtet wurde, ergab sich der spätere uneinheitliche Baustil. In der Werkstatt und Lokeinsatzstelle Tiegenhof arbeiteten 1943/44 etwa 12 bis 14 Engländer, die in einem Anbau des



Oben: Die etwa 1915 entstandene Aufnahme zeigt die Kleinbahnbrücke über die Breite Schwente bei Neuteich (rechts) und eine hölzerne Wegbrücke (links). Rechts die beliebte Gaststätte Schützenhaus in der Nähe der Zuckerfabrik.

Mitte: Die selbe Stelle etwa 80 Jahre später. Sept. 1996, Foto: Jörg Petzold

Unten: Das Gleis 1 der westlichen Seite des Dreieckbahnhofs Steegen ist um 1939 gekappt und vor den Güterschuppen verschwenkt worden. Außerdem wurde eine zusätzliche Gleisverbindung zur besseren Nutzung des Ladegleises eingelegt. Foto: Slg. Ernst-Günter Lichte

Lokschuppens untergebracht waren und von nur einem deutschen Soldaten, der obendrein durch eine Kriegsverletzung leicht gehbehindert war, bewacht wurden. Die Engländer erhielten oft Pakete aus der Heimat und waren (deshalb?) sehr beliebt bei den Kleinbahnern.

Jochen Fink stellte Schriftstücke zur **Situation in den letzten Kriegstagen** zur Verfügung mit folgenden Fakten in Stichpunkten:

24. 1. 1945: Räumung der Strecke Marienburg – Lichtfelde und in den folgenden Tagen aller Süd-strecken auf dem Großen Werder; 26. 1.: Räumung von Tiegenhof, am 30. 1. Strecke Steegen – Tiegenhof eingeschränkt wieder in Betrieb, Erschwer-nis durch starke Schneefälle. Ab letzter Januar-Woche Strecke Tiegenhof – Danzig vor allem durch Flüchtlingstransporte in Anspruch genom-men. Außerdem begann Räumung der zahlreichen Gerätelager der Heeres. 31. 1. 1945: fahrplanmäßig Züge 61/71 und 66/76 von Danzig nach Gemlitz und Groß Zünder, Strecke Danzig – Stuthof – Tiegenhof nur unregelmäßiger Verkehr.

Das Personal war durch die Räumung von Marienburg und des Großen Werders stark auseinandergerissen. Diejenigen, die sich in Danzig meldeten, wurden zur Aufrechterhaltung des rund um die Uhr laufenden Verkehrs auf den Danziger Strecken eingesetzt. Tag und Nacht rollten Transportzüge mit Wehrmachtsgütern, Lebensmitteln und Wehr-machtsangehörigen sowie Flüchtlingen auf der Rückfahrt.

Auf der Strecke Tiegenhof – Liessau/Neuteich konnte Anfang Februar ein beschränkter Räu-mungsverkehr aufgenommen werden, hauptsäch-lich jedoch während der Nacht, da das Gebiet teil-weise unter Feindeinsicht lag. Die weiterführende Strecke nach Wernersdorf war durch Granatenein-schläge bereits nicht mehr befahrbar. In der Nacht 14./15. 2. 1945 überfuhr ein Zug der Deutschen Reichsbahn in Tiegenhof den letzten Prellbock und sperrte so die Kleinbahnstrecke nach Lindenau. Die Reichsbahn sah sich außerstande, die Sperrung zu beseitigen, so daß der Räumungsverkehr der Kleinbahn hier lange unterbrochen war.

Die meisten Kleinbahner blieben bis zum Ende auf ihrem Posten. Karl Schäfer, der seit 1927 als Päch-ter die Bahnhofswirtschaft im Kleinbahnhof Dan-zig betrieb, schrieb 1946: „Bis zur Abfahrt des letz-ten Zuges am 26. März 1945 habe ich die Wirt-schaft geführt, um alsdann mit kleinem Handge-päck die Reise nach hier [Lübeck] anzutreten. Ver-loren habe ich einen Teil meiner Familie, wirt-schaftlich alles...“

Oben: Nur noch als gedruckte Vorlage in einem alten Heimatkalender steht das stimmungsvolle Kleinbahndyll mit Huhn aus Groß Zünder zur Verfügung. Kennt ein DME-Leser die Quelle des Bildes? Repro: Peter Nothdurft

Mitte: Schadenfreude ist die beste Freude, mag sich ein Kleinbahner gedacht haben, als er vom Lokschuppen aus den Kollegen mit Gabelbruch am Fahrrad aufgenommen hat. DME-Leser Wolf-Jobst Siedler aus Bangkok wies den Autor auf dieses ins Internet eingestellte Bild hin, so daß Aufnahmeort geklärt und eine Datei zum Abdruck erbeten werden konnten. Leider ist das kleine Negativ sehr unscharf. Dennoch sind vorn ein offener Güterwagen aus der zweiten Serie mit bereits ab Werk höheren Bordwänden und dahinter mehrere Steinfurt-OOw zu erkennen einschließlich der Beschriftungs-spiegel. Bahnhof Marienburg, Slg.: Joachim Biemann

Unten: Abendstimmung in Steegen. Vom Bahnhofgebäude steht 1976 nur noch der Güterschuppenanbau. Das ehemalige Gleis 1 ist völlig verschwunden. Foto: Emil Budd





Roman Witkowski, ehemals Danzig, merkt zum geheimnisvollen Schicksal der in den letzten Kriegstagen 1945 gebauten **Strecke auf der Frischen Nehrung** Richtung auf Pillau an: Im Buch „Die Danziger Bucht 1945“ wird auf S. 251 beschrieben, daß die Evakuierung des Altersheims in Bad Neuhäuser nahe Pillau und der Abtransport der anderen Anwohner am 18. 4. 1945 mit der Schmalspurbahn auf der Strecke Kaddighaken – Narmeln stattgefunden hat. Die Strecke müßte dazu auf etwa 50 km Länge ab Stutthof in Betrieb gewesen sein. Aus einer polnischen Militärkarte geht hervor, daß die polnische Marine die größtenteils zerstörte Strecke Anfang der fünfziger Jahre bis zur Grenze des sowjetisch besetzten Teils Ostpreußens wiederhergestellt hat. Auch dort ist zumindest der Unterbau noch vorhanden gewesen.

1948 holte die Kriegsmarine mit Pferden Güterwagen vom Bahnhof Stutthof ab und brachte sie ins Sperrgebiet bei Lysa Góra. Wahrscheinlich gelangte die 1950 an die Kriegsmarine abgegebene und 1965 ausgemusterte Ty1-1085 (ex Nr. 5) hierher, denn die Militärkarte mit Stand 1964 zeigt noch eine 3,5 lange Strecke von Lysa Góra bzw. jetzt Krynica Morska in Richtung Pillau. Vermutlich befahl das Militär, um Touristen aus dem stets nur mit Sonderpassierschein zu betretenen Gebiet fernzuhalten, 1952/53 den Abbau der Verbindung nach Stutthof, denn die PKP waren zu diesem Zeitpunkt eigentlich an einem Ausbau der Strecken interessiert.

Über die Situation der Danziger Strecken in den **1950er und 60er Jahren** berichtet Roman Witkowski: 1954 war das Spitzenjahr, es verkehrten 6 Zugpaare täglich. Allein auf den linksufrigen Strecken wurden über 500.000 Passagiere befördert. Bis zum Eintreffen von Triebwagen im Frühjahr 1965 herrschte Dampfbetrieb – zuletzt mit den drei Lokomotiven Ty1-1096, -1097 und -1098. Auch anschließend blieb eine Dampflok in Betrieb, erledigte vormittags auf dem Bf. Sandweg (Piaski) Rangierarbeiten und zog am Nachmittag einen Gmp über den Danziger Ring sowie anschließend einen zum linken Weichselufer und zurück. Die Züge waren mit Anglern, Schülern, Arbeitern, Badegästen und Reisegruppen zum ehemaligen Konzentrationslager Stutthof gut besetzt. Die überraschende Einstellung des Personenverkehrs auf dem rechtsufrigen Abschnitt Nickelswalde – Steegen beendete diese Entwicklung abrupt.

Die polnische Regierung hatte große ökonomische und verkehrspolitische Veränderungen angekündigt, und man suchte nach Vorwänden, um die Kleinbahn einzustellen. Offiziell stand die Bahn dem Bau einer großen Affinerie im Weg, doch das hätte nur eine Verlegung des Danziger Bahnhofs bedeutet, denn immerhin wurden auf dem Danziger Ring 1972 noch 80.000 Personen befördert.



Oben: In einer Halle des ehemaligen Wasserwerkes am Bahnhof Tiegenhof entstanden nach 1945 weitere Schuppenplätze für Lokomotiven und später Triebwagen. Hier konnten auch Revisionsarbeiten durchgeführt werden.

Mitte: 1978 herrschte noch Hochbetrieb auf dem Werder. Drei identische Zuggarnituren stehen im Bahnhof Tiegenhof (Noway Dwor Gd.) zur Abfahrt bereit.

Unten: Am südlichsten Punkt des Streckennetzes lag der Bahnhof Wernersdorf (poln.: Pogorzala). Früher fuhren die Züge über einen Abzweig bis in den Ort, 1978 heißt es laufen.

3 Foto: 20. 5. 1978, Franz Konrad von der Berswordt

In Wirklichkeit hatte der Straßenverkehr so stark zugenommen, daß Bahnübergangsunfälle durch unvorsichtige Autofahrer überhand nahmen. Man hätte die Bahnübergänge technisch sichern müssen. Am 17. 8. 1973, also exakt am 68. Jubiläumstag der Streckeneröffnung, ereignete sich am Bahnübergang bei Knüppelkrug (Przejazdowo) ein besonders tragischer Unfall, der den tatsächlichen Anlaß für die Betriebseinstellung gab. Aus drei am Folgetag in der Danziger Presse erschienen Artikeln, die hier zusammengefaßt, aber weitgehend wörtlich wiedergeben werden, läßt sich der Unfallhergang recht gut rekonstruieren:

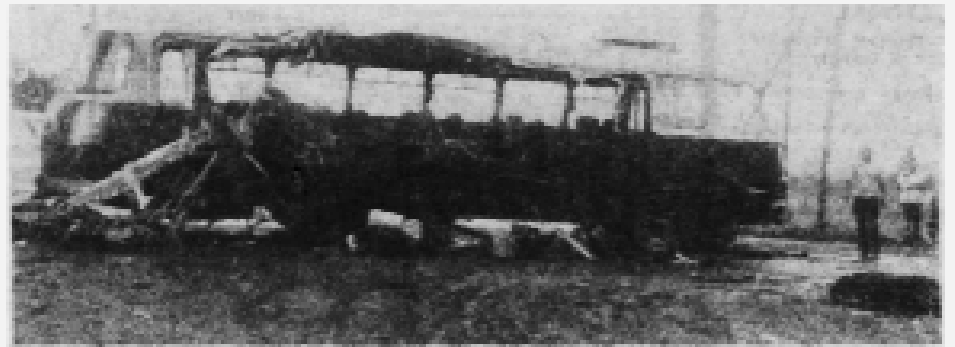
„Auf der internationalen Schnellstraße E-81 Warschau – Danzig haben sich gestern zwei Unfälle ereignet. Vormittags kollidierte ca. 8 km vor Gdansk ein Schmalspur-Personenzug mit einem Lkw. Zum Glück gab es keine Opfer. Der zweite, in diesem Fall jedoch tragische Unfall ereignete sich um 17.38 Uhr an dem ungesicherten Bahnübergang in Knüppelkrug, 10 km vor Danzig. Ein JELCZ-Bus kam mit hoher Geschwindigkeit aus Richtung Elbing gefahren und rammte ungebremst den aus zwei Wagen bestehenden Personenzug. Der Aufprall war besonders stark, so daß eine Seite des Busses aufgerissen wurde und der Triebwagen entgleiste, wobei er sich um 180° drehte. Das Versagen des Busfahrers war verheerend, drei Personen starben sofort: zwei Frauen (Mutter und Tochter) und der 41-jährige Waclaw Kieloch, der zu seinem Wohnort Hochzeit (Wislina) unterwegs war. 28 Personen wurden in verschiedene Krankenhäuser eingeliefert, dort starb noch eine Frau, der Zustand zweier Frauen ist kritisch und zehn weiterer Verletzter sehr ernst. Darunter befinden sich sechs Kinder im Alter zwischen 3 bis 16 Jahren. Der Busfahrer wurde dem Staatsanwalt überstellt, der verletzte Lokführer befindet sich im Krankenhaus. Der Unfallhergang sowie die Unfallursache werden jetzt vom Staatsanwalt untersucht. Uns drängt sich die Frage auf, warum die Gleise der Schmalspurbahn eine so vielbefahrene Straße wie die E-81 auf wenigen Kilometern gleich viermal kreuzt. Dort gibt es keine Sicherungsanlagen und die Warnkreuze nutzen, wie man sieht, nicht viel, weshalb sich in letzter Zeit auf dieser Strecke viele Unfälle ereignet haben. Es ist höchste Zeit, daß ein sicheres und zuverlässiges Warnsystem an diesen Übergängen eingeführt wird.“

Es wurden jedoch weder Sicherungsanlagen installiert noch Streckenverlegungen vorgenommen, und schon im September 1973 verkündeten die PKP den Abriß der Bahn ab 1. 1. 1974. Der letzte Personenzug der „Danziger Kleinbahn“ fuhr am 31. 12. 1973 um 17.04 Uhr in Danzig ab.

Oben und Mitte: Vom Unfall vom 17. 8. 1973 ein Zeitungsartikel vom Folgetag mit dem aufgerissenen Bus bei Danzig sowie der ebenfalls stark beschädigte Triebwagen MBd1-127 am 31. 12. 1973 hinter der Werkstatt Danzig.
Foto: Roman Witkowski

Unten: Triebwagen MBd1-138 hatte um 1976 bei Tiegenhof eine Kollision mit einem Straßenfahrzeug. Natürlich bekam die Werkstatt in Liessau den Wagen wieder hin; 1987 wurde er an die Zuckerfabrik Kruschwitz abgegeben.
Foto: Emil Budd

Tragiczny wypadek w Przejazdowie pod Gdańskiem



Wczoraj o godz. 17.38 na nieoswieconym, a nie strażniczym przejeździe kolejki wąskotorowej w Przejazdowie (prow. gdańskie), wydarzył się tragiczny wypadek. Autobus JELCZ w kierunku przystanku w Przejazdowie zderzył się z dwusoborowym składem pociągu. Uderzenie było niezwykle silne, że składek zostało rozgłoszone uszkodzeniu zostały odwrócone (ilustracja) to nawet odwrócił, a pierwszy wagon motocyklowy kolejki wyruszył z tego i obrócił o 180°. Składek motocyklowy kierowany był przodem. Na miejscu zginęły 3 osoby – dwie kobiety których nazwiska – jak dotąd – nie udało się ustalić oraz mężczyzna 41-letni Waclaw K., pracownik Stacji Przejazdowo w Gdańsku, jadący kolejką do Wisliny, gdzie zamieszkiwał. Kierowca autobusu – został, ale został zatrzymany do dyskusyjnego organów śledczych, natomiast samą śledztwo powołał powołał do sądu.

Do szpitali trafiło w sumie 28 osób. Jak poinformował nasz edytor wydawnictwa RWT MO, cud przed zamknięciem gazety, jedna kobieta zmarła w szpitalu, pion dwóch pozostałych kobiet jest nieprzytomna, a 10 osób – bardzo ciężko rannych.

Wczoraj WYDZIAŁ NA PRZEJAZDOWIE... (text partially obscured)



Im Jahr 2004 fuhren wieder Touristenzüge auf dem Großen Werder. Immer noch gut in Schuß ist die Drehbrücke bei Fischerbabke (Rybina). Von einer Museumsbahn kann aber angesichts der eingesetzten „Blechbüchsen“ und der quasi nicht vorhandenen Haltestellenausstattung keine Rede sein. Wegen des sinkenden Publikumsinteresses soll in Zukunft nur noch ein Zugpaar täglich verkehren. Wenn man sich nicht entschließt, hier zu investieren, könnte 2005 endgültig der letzte Zug fahren.

Es wurde versucht, ein weitgehend vollständiges Verzeichnis aller jemals vorhandenen Anschlußgleise der WKAG zusammenzustellen. Das Ergebnis ist natürlich mit ca. 100 Einträgen für einen Abdruck an dieser Stelle viel zu umfangreich. Interessierte Kleinbahnfreunde, Heimatforscher und Generalogen können die Liste jedoch per E-Mail anfordern und erhalten unter der Anschrift:

reinhard.richter3@freenet.de.

Unten: In Tiegenhof existieren Bahnhofsgebäude und Werkstatt der WKAG noch heute ebenso wie die darunter abgebildeten Bahnhofs- und Beamtenwohngebäude der Staatsbahn – ein harmonisches Ensemble.

4. 2. 2004, Fotos: Wolfram Bäumer

Ganz unten: Drehbrücke über die Elbinger Weichsel bei Fischerbabke, August 2004, Foto: Lutz Hempel



Als Studenten der Technischen Hochschule Danzig wohl in den zwanziger Jahren einen Ausflug mit der Kleinbahn nach Steegen unternahmen, entstanden diese Verse, die später jeder Lehrling bei der WKAG auswendig lernen mußte:

Eine Kleinbahnfahrt nach Steegen

*Nach des Alltags Müh' und Sorgen
just an einem Sonntagmorgen
wandt zur Kleinbahn keck und Kühn
einst ich meine Schritte hin.*

*Nahm 'ne Fahrkarte nach Steegen,
an der Ostsee ist's gelegen.
Jeden Ort, den wir passieren,
will korrekt ich registrieren.*

*Abfahrt! Schon nach kurzer Zeit
unser Schaffner Sandweg schreit.
Knapp liegt die Station im Rücken,
Neuendorf wir schon erblicken.*

*Hinterher mit Recht und Fug,
reihet sich an der Knüppelkrug.
Eine Kirchturmspitze zeigt,
Reichenberg ist bald erreicht.*

*Weiter geht es wie im Flug
sichtbar wird jetzt Neupfundkrug.
Vor uns liegt auf weiter Halde
bald der schmucke Ort Gottswalde.*

*So geht's im Wiegen wie im Schweben
über Brücken, über Gräben,
wir sehen Menschen, Vieh und Kinder,
Schaffner ruft: Station Klein Zünder!*

*Von dieser Sorte gibt's genug,
der Zug steht gleich in Lauenkrug.
Nach Schmerblock kommen mittlerweile
wir wohlgenut in aller Eile.*

*It's Wahrheit oder ist es Trug?
Sind wir schon in Schusterkrug?
Die Stimmung wird fidel und heiter,
wir gondeln an der Weichsel weiter.*

*Man sieht dies Bild nicht alle Tage,
der Schaffner ruft: Hier ist Einlage!
Bei Schiewenhorst geht auf die Fähre,
der Zug mit seiner ganzen Schwere.*

*Fürwahr die Kleinbahn ist apart,
sie macht auch eine Wasserfahrt!
Ab Nickelswalde wie bekannt,
die Fahrt geht wiederum zu Land...*

*...ne Strecke durch den grünen Wald
nach Pasewark, wo's Echo schallt.
Und Faule Lake hinterher,
zur Linken braust das weite Meer.*

*Doch immer weiter saust der Racker,
macht noch mal Halt in Junkeracker.
Die Glocke dient als Warnungszeichen,
dem Dampfroß zeitig auszuweichen.*

*So geht's auf krummen, geraden Wegen,
der Schaffner ruft: Ostseebad Steegen!
Willst überreizte Nerven stählen,
mußt du im Sommer Steegen wählen.*

*Der Ort strebt immer mehr empor,
dort lebt man billig mit Comfort.*



Oben: Das vom EK-Verlag vergessene Rücktitelbild: So ein Kleinbahn-Huhn lebt scheinbar gefährlich, aber als diese stimmungsvolle Aufnahme mit der Weichselbrücke bei Ließau (Lisewo) im Hintergrund gelang, stand der Zug. 12. 10. 1993, Foto: Helmut Pochadt

Mitte und unten: Triebwagenzug und Sommerwagen in Steegen, 24. 8. 2004, Fotos: Bruno Rebbelmund