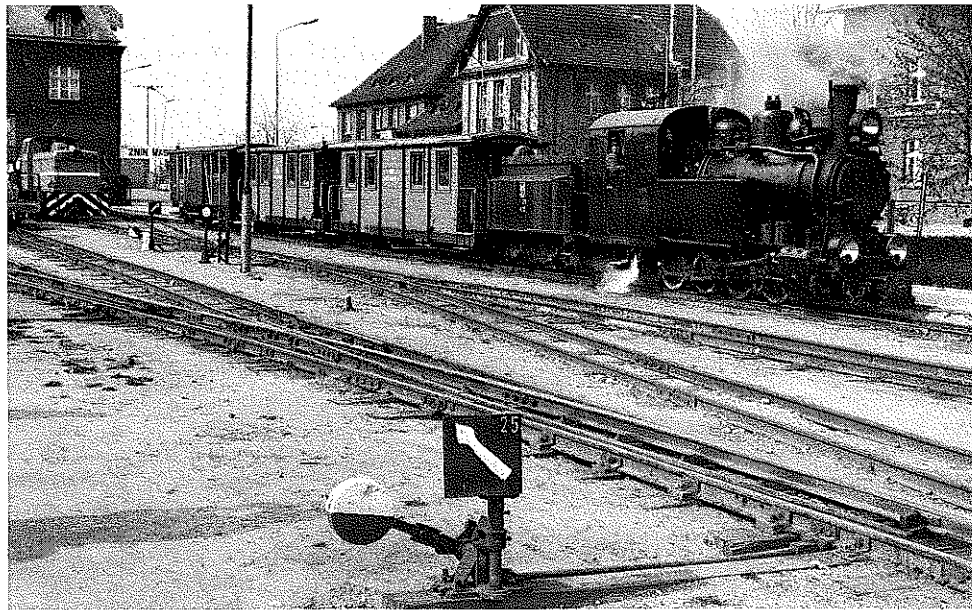


Hartwig Jaecks

Traditionsbahn und Schmalspurausstellung auf der ehemaligen Kleinbahn Znin

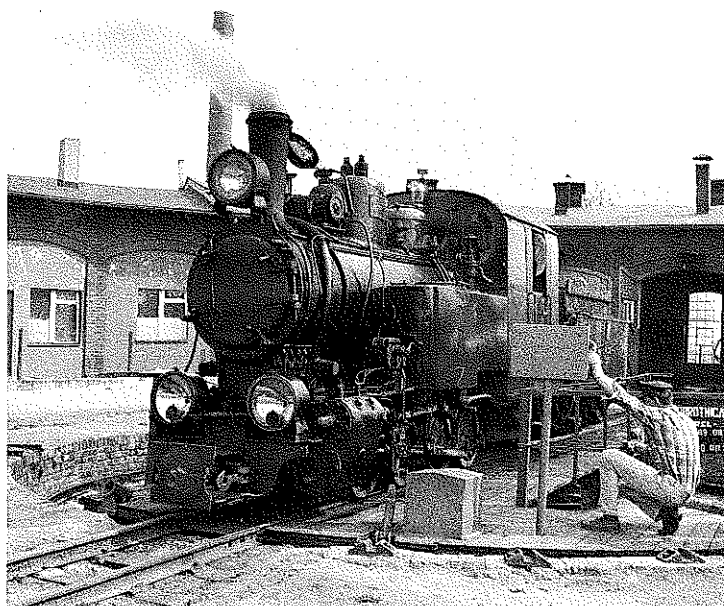
In Deutschland erheben einige Museumsbahnen den Anspruch, interessierten Besuchern ein Transportsystem näherzubringen. Dabei ist es z. B. dem DEV gelungen, vom Touristenbetrieb zu einem echten Museumszugbetrieb zu kommen. Aber erst das Zusammenwirken zwischen Fahrbetrieb und einer begleitenden Ausstellung wird dem Thema »Kleinbahn« gerecht werden können. In Ansätzen ist dieses Ziel bereits erreicht - nämlich in Polen, wo die polnische Staatsbahn PKP noch eine Vielzahl von Schmalspurbahnen betreibt. Das Netz der ehemaligen Kleinbahn Znin bietet auch heute noch Kleinbahnatmosphäre allerbesten Art. Hier läßt sich sogar eine Brücke schlagen zwischen regulärem Betrieb im Güterverkehr, Dampfzügen und einer Ausstellung.



Oben: Der Kleinbahnhof Znin strahlt viel Atmosphäre aus. Am Bahnsteig steht am 14. April 1990 ein Traditionszug mit Lok Px38 805, die ehemalige Lok 5 der Wreschener Kreisbahn, mit 2 Personen- und einem Gepäckwagen, die aus Güterwagen umgebaut wurden. Foto: Hartwig Jaecks

Rechts: Streckennetz der ehemaligen Kleinbahn Znin, Stand 1990, Zeichnung: H. Jaecks

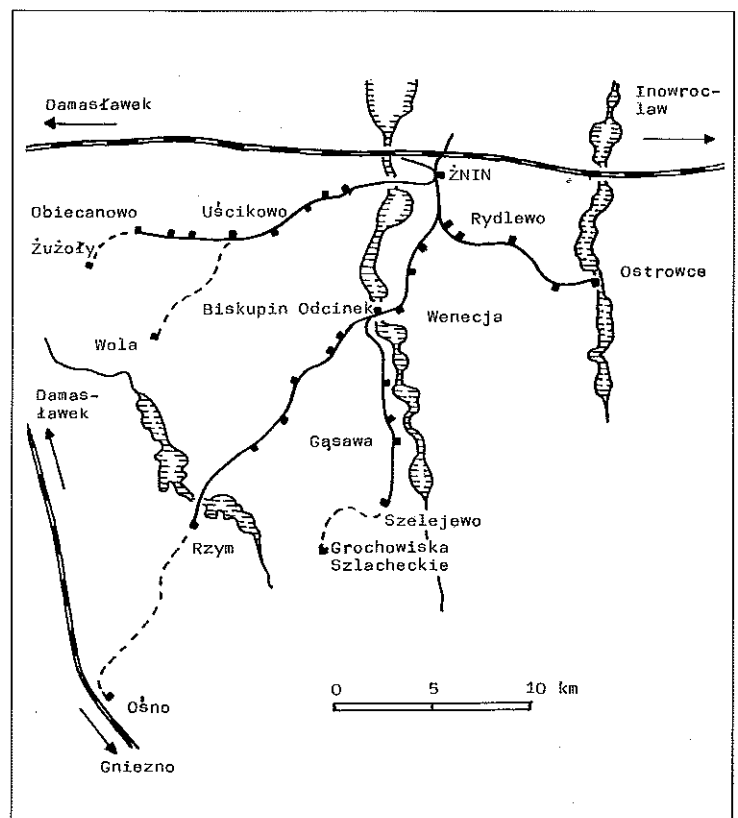
Unten: Auch das Kleinbahn-Bw in Znin mit Ringlokschuppen und Drehscheibe steckt voller Atmosphäre. Lok Px38 805 am 14. April 1990, Foto Hartwig Jaecks



Als in der Kleinstadt Znin in der preußischen Provinz Posen eine Zuckerfabrik geplant wurde, dachte man zugleich an den Bau einer Schmalspurbahn als Zubringer. So wurde ab Juli 1893 vom Bochumer Verein für Stahlbahnen als Generalunternehmer mit den Bauarbeiten begonnen. Schon zur Rübenkampagne im Oktober 1893 war die Bahn in Betrieb. Der Reisezugverkehr wurde erst am 1. Juli 1894 aufgenommen. Zwischen 1895 und 1913 wuchs das Streckennetz auf eine stattliche Länge von 75,7 km.

1920 wurde die Provinz Posen aufgrund des Versailler Vertrages an Polen abgetreten, und im Laufe der Zeit gingen auf der Kleinbahn Znin, die nun „Zninska Kolej Powiatowa“ (ZKP) hieß, die Transportleistungen im Güterverkehr geringfügig, im Personenverkehr stark zurück. Als im Herbst 1939 nach dem Polen-Feldzug die ehemalige Provinz Posen im „Reichsgau Wartheland“ aufging, kam auch die Kleinbahn Znin wieder unter deutsche Verwaltung. Im Laufe des Sommers 1945 übernahm Polen mit Ausnahme der nördlichen Hälfte Ostpreußens alle deutschen Ostgebiete in seine Verwaltung, und 1949 wurden die Klein- und Privatbahnen von der PKP übernommen.

Lagen die Fahrgastzahlen auf der Kleinbahn Znin 1905 bei 92.000, 1935 bei 24.000 und zwischen 1945 und 1950 noch bei 40.000 Personen pro Jahr, so führte die Konkurrenz durch Autobusse zu Streckenstilllegungen und damit zu einer Verkürzung des Netzes auf 54 km. Anfang der 70er Jahre wurde der Personenverkehr ganz eingestellt.



Fahrzeuge

Zur Eröffnung waren 3 C-Kuppler von Krauss vorhanden. 1895 wurden 2 weitere C-Kuppler von Krauss geliefert, 1908 und 1913 kamen 3 D-Kuppler von O & K hinzu. 1925 bestellte die ZKP 2 weitere C-Kuppler bei O & K, von denen Lok Py4 741 seit 1976 zum Bestand des Warschauer Eisenbahnmuseums gehört. 1927 kamen noch 2 C-Kuppler von der Warschauer Lokfabrik Parawoz hinzu. Ab 1949 setzte die PKP weitere Lokomotiven nach Znín um.

Schon 1974 hatte der Dieselbetrieb Einzug gehalten, doch 1978 waren auch noch die Dampflokomotiven T2 71, T49 114 und Tx4 564 betriebsfähig vorhanden. 1980 und 1982 kamen die 3 dreiachsigen in Rumänien gebauten Diesellokomotiven Lyd2 52, 55 und 56 auf das Zniner Netz und übernahmen die Güterzugleistungen.

Nach verschiedenen Beschaffungen findet der Besucher heute 3 Arten von Personenwagen vor: alte vierfenstrige Wagen mit Holzaufbau, Längsbänken und Ofenheizung, 1976 erstellte seitlich offene Sommerwagen und 2 Wagen mit geschlossenen Einstiegsbühnen, die 1978 umgebaut wurden und neuerdings rot lackiert sind.

Der Güterwagenpark war stets auf den Abtransport der Feldfrüchte ausgelegt, so daß offene Güterwagen überwogen. 1941 waren z. B. von 174 vorhandenen Güterwagen 118 offen. Es gab aber auch Klapplattwagen.

Zu den Ortsnamen

Die Redaktion schließt sich der Unart, Ortsnamen sogar dann in einer fremdländischen Schreibweise zu verwenden wenn es auch deutsche Namen für die betreffenden Orte gibt, nicht an. Die DME wird stets „Milano-Centrale“ als „Mailand-Hauptbahnhof“ ins Deutsche übersetzen. Auch dürfen Leser von einer Zeitschrift den Service erwarten, nicht mit Bucaresti, Napoli, Genève oder Warszawa belästigt zu werden. Als politisch neutrale Fachzeitschrift hat die DME auch keine Probleme mit der Übersetzung der nach 1945 eingeführten polnischen und russischen Namen für Orte in den deutschen Ostgebieten. Hinzu kommt, daß viele polnische Ortsbezeichnungen sich in der Aussprache kaum vom deutschen Namen unterscheiden und die für uns so fremdländische Schreibweise einfach nur die polnische Sprachregelung berücksichtigt. Trotzdem seien hier die im Text erwähnten Orte aufgelistet, die 2 Namen haben:

Bromberg	Bydgoszcz
Eisenau	Darnaslawek
Gnesen	Gniezno
Gonsawa	Gasawa
Hohensalza	Inowroclaw
Jarotschin	Jarocin
Krakau	Krakow
Krenau	Chrzanow
Lobsenz	Lobzenica
Nakel	Naklo
Oschnau	Osno
Posen	Poznan
Rom	Rzym
Schelejewo	Szclejewo
Venetia	Wenecja
Warschau	Warszawa
Weißenhöhe	Bialosliwie
Wieneck	Useikowo
Wreschen	Wrzesnia

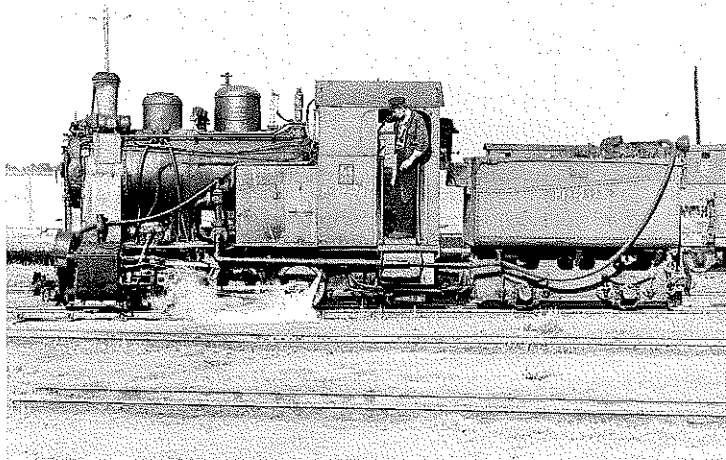
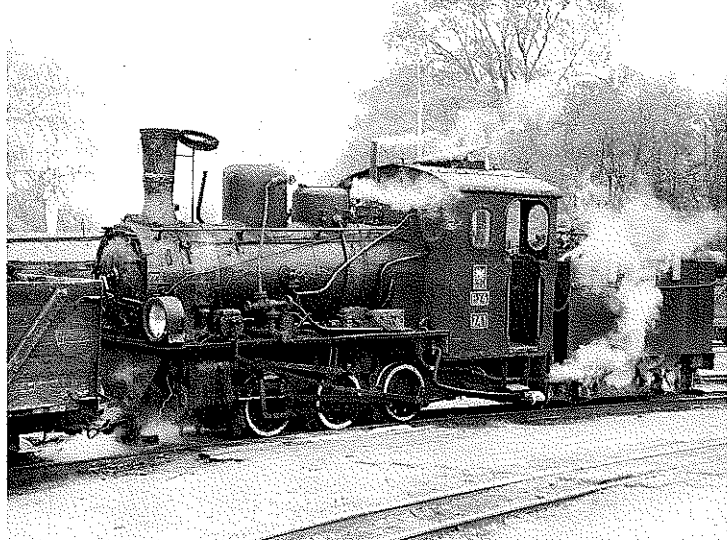
Unten links: 1925 baute O & K 2 Dampflokomotiven mit den Fabriknummern 11007 und 11008 für die Kleinbahn Znín, die sie mit den Betriebsnummern 5" und 6" versah. Auch nach 1945 blieben beide Maschinen in Znín stationiert, bis sie 1974 ausgemustert wurden. Lok KZ 5" erhielt 1949 die PKP-Betriebsnummer Py4 741 und gelangte 1976 in das Warschauer Eisenbahnmuseum. Bf. Znín, Mai 1974

Unten rechts: Die beiden 1927 von der Warschauer Lokfabrik Parawoz für die Kleinbahn Znín gebauten Maschinen (Fabr.Nr. 92 und 93) erhielten die Betriebsnummern KZ 7" und 8". 1949 bezeichnete die PKP sie zunächst als Py2 731 und 732, 1961 wurden sie in Py27 731 und 732 umgezeichnet. Während Lok 731 in Znín blieb, gelangte Lok 732 auf das Netz um Myscyniec, das etwa auf der halben Strecke zwischen Warschau und Königsberg liegt. Bf. Myscyniec, 1968

Ganz unten links: Die 1977 von der Lokfabrik 23. August in Bukarest gebaute Lyd2 55 kam zunächst auf das Netz der ehemaligen Wirsitzer Kreisbahn. 1982 wurde sie nach Znín umstationiert. Bf. Nakel, August 1978

Ganz unten rechts: Einer der 1976 für den Traditionsbetrieb hergerichteten Sommerwagen, Bf. Znín, Aug. 1978

Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Kieper



Traditionsbetrieb

Seit 1976 wird auf der Strecke Znín - Venetia - Biskupin - Gonsawa ein Traditionsbetrieb mit täglich 3 dampfgeführten Zugpaaren von Anfang Mai bis Mitte September durchgeführt. Reisegruppen können auch außerhalb dieser Zeiten Sonderfahrten geboten bekommen. So läßt sich nachvollziehen, wie trotz geringster Geschwindigkeit dem Transportbedürfnis der Menschen in vergangenen Tagen Rechnung getragen wurde.

Im Vergleich zu vielen Museumsstrecken in Deutschland besitzt die Zniner Bahn 2 große Vorteile:

1. Der Güterverkehr ist zwar verdieselt, er findet aber auf dem gesamten heutigen Streckennetz statt,
2. alle wichtigen und historisch wertvollen Anlagen sind noch vorhanden.

So findet der Besucher in Znín ursprüngliche Kleinbahnanlagen vor, die in ihrer Gesamtheit bei uns wohl kaum noch anzutreffen sind: Empfangsgebäude, Werkstatt, 7ständiger Rundlokschuppen, Drehscheibe, Wasserturm und Umladeeinrichtungen an der benachbarten Normalspurstrasse etc. - und das teilweise aus der Zeit der Betriebsaufnahme. Vier 1907 errichtete Stände des Ringlokschuppens sind noch befahrbar, die anderen Stände werden anderweitig genutzt.

Schon das Kuppeln der Wagen mittels zweier Ketten ist ein Erlebnis. Lok Px38 805 fährt auf die Drehscheibe und muß gedreht werden, was z. Z. nur von Hand möglich ist. Anschließend geht es am Schuppen vorbei zum Bahnsteig von den dort bereitstehenden Wagenzug. Im Bahnhof stehen viele weiteren Fahrzeuge in gepflegtem Zustand bereit. Über zumeist flaches und landwirtschaftlich genutztes Land verläuft die Strecke zunächst bis zum Haltepunkt Venetia (km 6,5), wo sie direkt an der Schmalspurausstellung und an der Schloßruine vorbeiführt. Anschließend geht es zwischen Venetia-See und Biskupiner See bis nach Biskupin (km 9,4). Vor der Station zweigt die Linie nach Rom ab, während die Traditionsstrecke häufig in unmittelbarer Nähe zur Landstraße und an weiteren Seen vorbei nach Gonsawa (km 11,6) führt. Hier können Rangierarbeiten, Wassernehmen und Wartungsarbeiten beobachtet werden. Im Bahnhof wird auch die Typenvielfalt der Güterwagen deutlich, wenn man z. B. einen Kohlenzug auf einem Nebengleis betrachtet, der sich aus den verschiedensten offenen Wagen zusammensetzt.



Oben: Die Fahrgäste fassen mit an, um Lok Px38 805 im Bw Znín in die gewünschte Richtung zu drehen.

Mitte: Der Dampfzug unterwegs zwischen Venetia und Gonsawa

Unten: Einfahrt des Zuges in den Endpunkt für den Traditions-Dampfbetrieb, den Bahnhof Gonsawa

14. April 1990, Fotos: Hartwig Jaecks

Schmalspurausstellung Venetia

Mitarbeiter der Kleinbahn ergriffen die Initiative, so konnte 1972 mit Hilfe des Bromberger Museums in Venetia eine Kleinbahn-Ausstellung entstehen, die als »Museum Kolej Waskotorowych Wenecja« firmiert - auf deutsch: Schmalspurbahnmuseum Venetia. Der Absicht entsprechend, Schmalspurbahnen in Polen möglichst nach Spurweiten sortiert zu präsentieren, sind hier nur Fahrzeuge mit 600 mm Spurweite zusammengefaßt worden, die allesamt zwar unter freiem Himmel, aber doch in sehr gepflegten Anlagen aufgestellt sind. Erst kürzlich sind zu den schon vorhandenen einige weitere Maschinen, die bisher bei Biskupin abgestellt waren, in die Ausstellung verbracht worden, wo sie entrostet und mit Grundierung versehen wurden. Einige davon sind zwar unvollständig, doch hinterlassen die anderen kompletten und gepflegten Maschinen einen guten Eindruck der Ausstellung. Man darf auch nicht vergessen, daß sich Polen in anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Verhältnissen befindet und finanzielle Mittel für den Erhalt von Kleinbahnmaterial noch spärlicher fließen als vielleicht bei uns.

Um einen kompletten Kleinbahnzug präsentieren zu können, befinden sich zudem 2 vierachsige Personenwagen und ein Packwagen des Zniner Netzes in mittlerem Zustand im Museum.

Hinzu kommen ein kleiner Postwagen aus dem Jahr 1880 und mehrere Güterwagen vom kleinsten Feldbahnfahrzeug bis zu größeren offenen Wagen in restauriertem Zustand. Neben diesen Fahrzeugen findet man in 2 weiteren Wagen Gegenstände, die die Entwicklungsgeschichte der Kleinbahn aufzeigen, bzw. eine Sammlung typischer Eisenbahngeräte. Schließlich wird durch den Verkauf von Schmalspurliteratur, Postkarten, Postern usw. versucht, die finanzielle Situation der Ausstellung zu verbessern.

Wer mehr über die Kleinbahn Znín über andere Kleinbahnen in der Nähe von Znín oder über Reismöglichkeiten nach Polen wissen möchte, dem sei folgende Literatur empfohlen:

- S. Buße: Eisenbahnen in Ostbrandenburg und Posen, Egggham 1988
- S. Buße: Eisenbahnen in West- und Ostpreußen, Egggham 1986
- B. Pokropinski: Koleje waskotorowe regionu Bydgoskiego, Bromberg 1986
- Modelleisenbahner: Hefte 4 und 11/1976
- Welt der Eisenbahn 1/1979
- Eisenbahn Magazin 11/1988
- Lok Report 1/1990, 5/1990
- Lok Report: Europa Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Münster 1990

Unten: 1949 baute Chrzanow 6 Feldbahn-typische Lokomotiven für die PKP (T49 111 bis 116). Lok T49 114 stand anfangs auf dem Netz der Wirsitzer Kreisbahn (WKB) im Einsatz. WKB-Bf. Weißenhöhe, 1968

Ganz unten: 1923 lieferte die Hanomag 12 D-Kuppler mit 600 mm Spurweite an die polnische Staatsbahn, die teilweise später auf 750 mm umgespurt wurden. Die Maschine mit um eine Stelle höherer Fabriknummer als die in Venetia ausgestellt lief 1968 als Tx4 1317 auf dem 750-mm-Netz Mława - Cicchanow.

S. 19 oben links: Lok Px27 775 ex WKB 25 1968 im WKB-Bf. Lobsenz

Oben rechts: Lok Tx6 502 ex WKB 28 in Weißenhöhe, August 1969

2. Reihe links: Lok Tyb5 471, ex Jarotschiner Kreisbahn 5, in Myscyniec, August 1968

2. Reihe rechts: Lok Tx2 355, ex Gnesener Kreisbahn 6, in Weißenhöhe, August 1969

3. Reihe links: Lok Tx 26 422 der Pinczower Kreisbahn in der Ausstellung in Venetia, 14. April 1990

3. Reihe rechts: Lok Px38 805, ex Wreschener Kreisbahn 5, in Weißenhöhe, 1968

unten links: Henschel-Baulok (Typ Riesa) T2 71 stand im August 1969 in Lobsenz im Einsatz

unten rechts: Brigadelok Tx 1116 der staatlichen Forstbahn in Czarna Bialostocka am 14. April 1990 in der Ausstellung in Venetia.

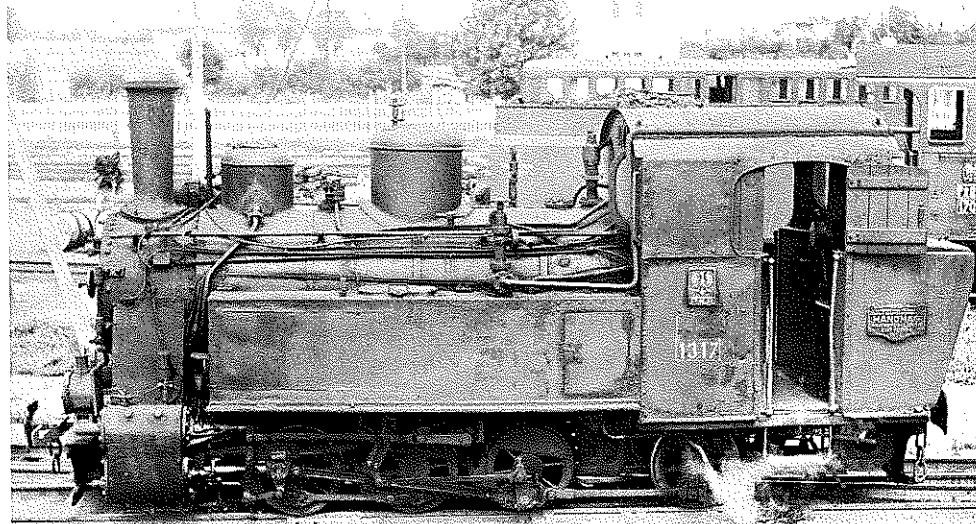
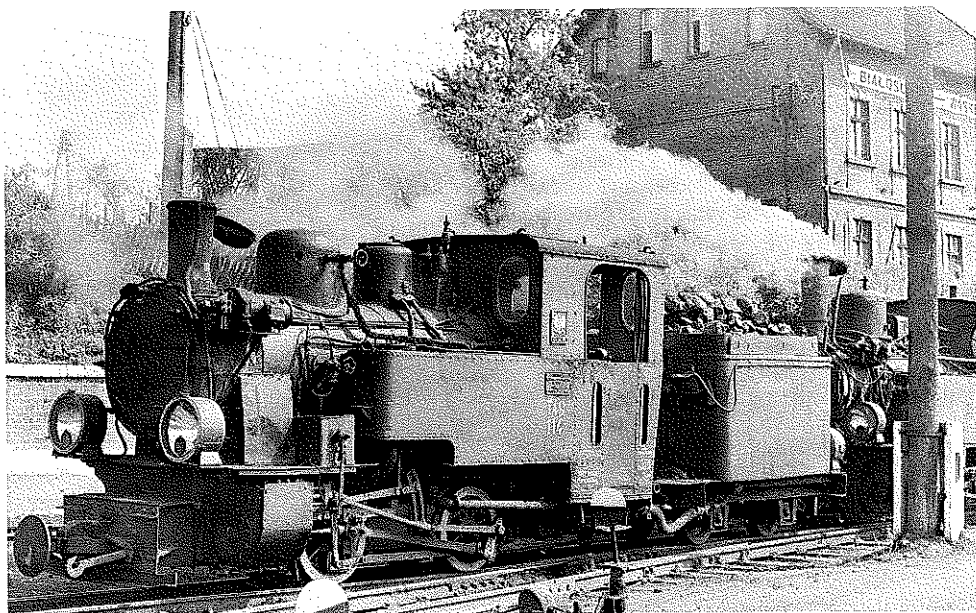
Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Kieper (8 Stück)
Hartwig Jaecks (2 Stück)

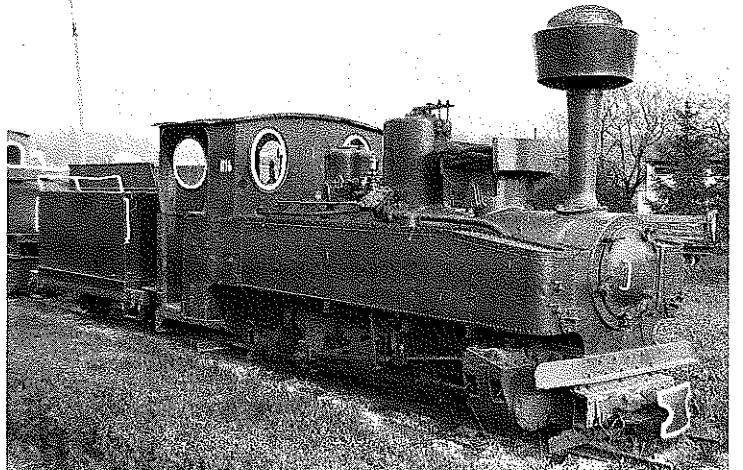
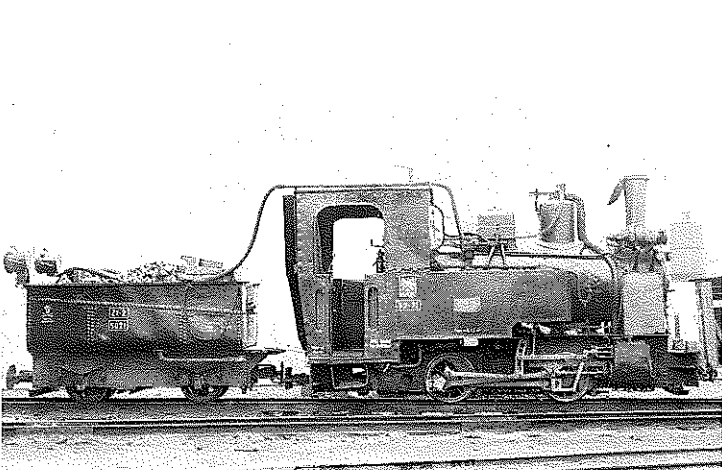
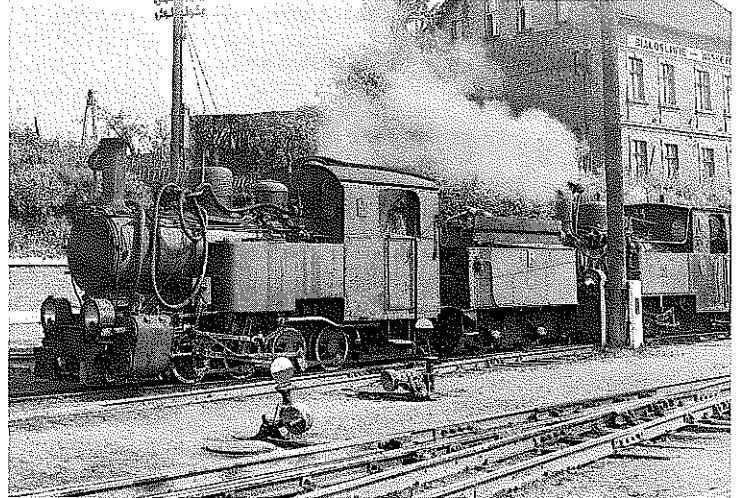
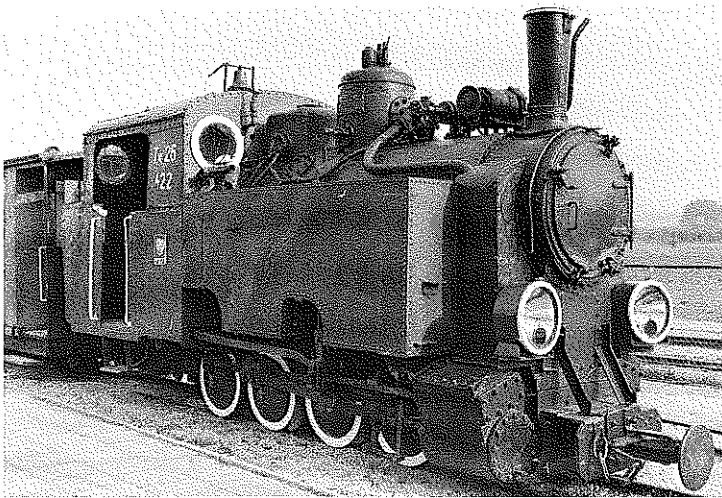
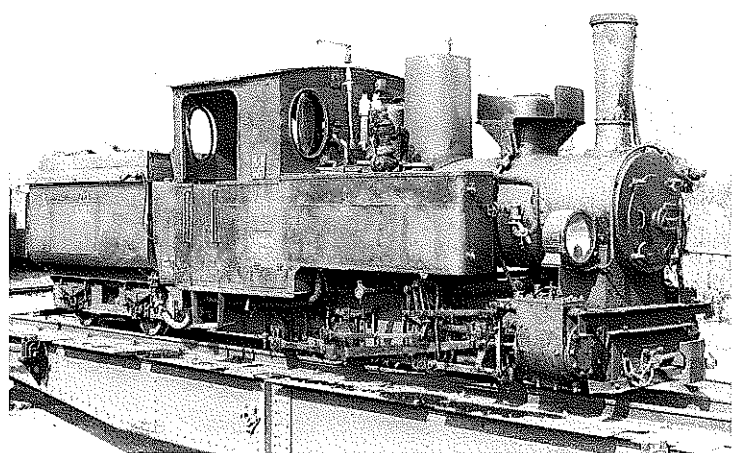
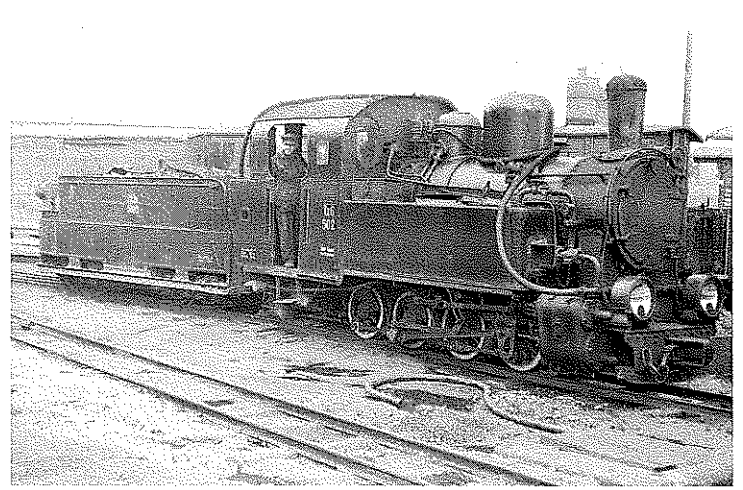
Dampflokomotiven in Venetia

a) für die PKP gebaute Maschinen
T49 114 Bn2t Krenau 1910/1949
Tx4 564 Dn2t Hanomag 10205/1923

b) für Kleinbahnen gebaute Maschinen
Px27 775 Dn2t Krenau 343/1929,
ex Wirsitzer Kreisbahn 25
Tx6 502 Dn2t Krenau 778/1944,
ex Wirsitzer Kreisbahn 28
Tyb5 471 Cn2t Borsig 8741/1913,
ex Jarotschiner Kreisbahn 5
Tx2 355 Dn2t O & K 5020/1911,
ex Gnesener Kreisbahn 6
Tx26 442 Dn2t Krenau 149/1926
ex Pinczower Kreisbahn
Px38 805 Dn2t Krenau 727/1938
ex Wreschener Kreisbahn 5
betr. und im Einsatz

c) Werk- und Forstbahnmaschinen
Tx 1116 Dn2t Henschel 16103/1918
ex Waldbahn Czarna Bialostocka
T2 71 Bn2t Henschel 24115/1939
ex Fa. Häberle, Stuttgart
T1 009 Bn2t O & K 12595/1935
ex Kiesgrube Miroslaw Ujowski
Belgika 2C1 Tubize 2179/1939
ex Ausstellungsbahn Brüssel
Tx 10660 Bn2t Krenau 763/1939
ex Sodafa bei Krakau
2 Dn2t Dn2t Borsig 10323/1918
ex Zuckerfa. Klemensow
4 Dn2t Henschel 13580/1915
ex Zuckerfa. Klemensow
6 Cn2t Henschel 15111/1917
ex Zuckerfa. Klemensow
Ty5 531 Bln2t O & K 531/1900
ex Zuckerfa. Nakel
Ty2 8344 Bn2t LKM, Babelsbg 16028/1950
ex Zuckerfa. Znín





Die Fotos dieser Seite geben einen Überblick über weitere Exponate der Ausstellung in Venetia.

Rechts: Lok 6 der Zuckerfabrik Klemensow

2. Reihe links: Wagen 254 im ausgestellten Kleinbahnzug

Fotos: Hartwig Jaecks, 14. April 1990

2. Reihe rechts: Wagen 378 im ausgestellten Kleinbahnzug

3. Reihe: Handhebel-Draisine und ein Postwagen von 1880, der sogar ein Hundeabteil aufweist, als Einzelexponate

Unten: Transport eines Baumstammes auf 2 Drehschemelwagen und ein typischer Wagen der Landwirtschaft im ausgestellten Güterzug

Fotos: Dipl.-Ing. Klaus Kieper, Mai 1974

