

Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs



Nr. 11

**Die Greifswald – Grimmener
Eisenbahn**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorgeschichte	4
2. Bahnbau und Eröffnung	7
3. Eine Fahrt von Greifswald über Grimmen nach Tribsees	11
4. Betriebsmittel und Bahnanlagen	18
5. Die weitere Entwicklung	22
6. Die Jahre danach	23
 Stationsverzeichnis	 26
Die letzten Tage der GGE	30

Impressum

Textautor und
Bildbeschaffung: Dr. habil. Werner Hormann, Greifswald

Redaktion und
Gestaltung: Lothar Schultz, Rostock

Zeichnungen:
– ohne Angabe: L. Schultz,
– Dr. Hormann/L. Nickel
– aus Archivmaterialien bzw. privater Sammlung

Druck: Hanse Druck GmbH Wismar

Vorwort

Mit der Greifswald – Grimmener Eisenbahn wird eine private Nebenbahn vorgestellt, die praktisch seit 1945 nicht mehr existiert. Bis auf das heute noch durch die Deutsche Reichsbahn betriebene knapp zwei Kilometer lange Streckenrangiergleis Grimmen – Grimmen Schützenplatz ist diese Bahn fast völlig aus der Erinnerung verschwunden.

Insofern war eine längerfristige Forschungstätigkeit notwendig, um die Geschichte der GGE, wie sie nachfolgend dargestellt wird, wieder in das Blickfeld interessierter Leserkreise zu rücken.

Dank für die erwiesene Unterstützung beim Aktenstudium gebührt den freundlichen Mitarbeiterinnen des Landesarchivs, des Stadtarchivs und des Verwaltungsarchivs der Rbd in Greifswald sowie des Museums Grimmen.

Für weiterführende Hinweise sind Textautor und Herausgeber dieses Heftes stets dankbar. Es soll aber an dieser Stelle nicht versäumt werden darauf hinzuweisen, daß es n o c h möglich ist, die idyllische Kleinstadt Tribsees mit der Eisenbahn zu erreichen, mit der Kursbuchstrecke 953.

Nutzen Sie diese einmalige Fahrt auf der einstigen Franzburger Südbahn, dann werden Sie etwas Atmosphäre der ehemaligen Greifswald – Grimmener Eisenbahn nachempfinden können.

Der Verfasser



Zuglaufschild von 1936. – Repro von Stadtarchiv Greifswald

1. Vorgeschichte und Projekte

Am 1. November 1863 erfolgte die Aufnahme des Eisenbahnverkehrs auf dem Streckenabschnitt Anklam – Greifswald – Stralsund der uckermärkisch-vorpommerschen Eisenbahn Angermünde Prenzlau – Pasewalk – Stralsund, die damals noch von der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft betrieben wurde.

Nur zwei Jahre waren seit Erteilung der Konzession für diese Bahn bis zu ihrer Vollendung vergangen. In einer überaus längeren Bauzeit (seit dem 8. Februar 1872) war die schon 1844 geplante Berliner Nordbahn über Neustrelitz, Neubrandenburg, Demmin und Grimmen nach Stralsund schließlich am 1. Januar 1878 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden. Bereits davor, ab Jahresbeginn 1877, äußerte der Magistrat der Stadt Greifswald lebhaftes Interesse an Eisenbahnprojekten die von Greifswald aus in westliche Richtung führen sollten.

Die Gründe hierfür waren vielfältig: Neben der Verbindung zur Nordbahn ging es der Stadt um die Verkehrsanbindung ihrer westlich gelegenen Stadtgüter und -forsten. Ab Grimmen war zunächst an einen Anschluß bei Velgast zu der damals noch im Entwurf befindlichen „Ostsee-Küstenbahn“ Stralsund – Rostock gedacht.

Aber auch der Gedanke an eine direkte Verbindung mit Hamburg über Tribsees – Rostock bzw. über Laage oder Schwaan – Güstrow spielte eine Rolle. Bereits am 3. Oktober 1877 erteilte der Handelsminister von Preußen die Genehmigung „zur Anfertigung der generellen Vorarbeiten für eine Secundär-Eisenbahn vom Bahnhof Greifswald der Vorpommerschen Eisenbahn nach Grimmen zum Anschluß an die Berliner Nordbahn“. Die Trasse sollte „über die städtische Feldmark, das Hospitalgut Heiligengeisthof, academisch Boltenhagen, Levenhagen, die Fideikommißgüter Creutzmannshagen und Willershagen, das Dominalgut Neuendorf, die Domänen Prützmannshagen und Kaschow bis zur Einmündung in die Nordbahn südlich von Grimmen geführt werden“. Der damals gerade neuberufene Regierungspräsident des Bezirkes Stralsund Graf von Behr (Negendank) unterstützte diesen Plan. Mit dem 12. Oktober 1877 erfolgte die entsprechende Bekanntmachung im Amtsblatt. Doch erst ein Jahr später, am 18. November 1878, lud der Magistrat Greifswald die Königliche Regierung und den Magistrat der Stadt Stralsund, die Landräte und Kreisdeputierten der Kreise Franzburg, Greifswald und Grimmen sowie die Magistrate sämtlicher in den Kreisen gelegenen Städte, die Kaufmannsschaften von

Stralsund, Barth und Greifswald sowie die anliegenden Großgrundbesitzer nach Stralsund ein. Ziel war die Bildung eines „neuvorpommerschen Eisenbahnkomitees“, um den Plan eines neuvorpommerschen Eisenbahnnetzes voranzutreiben. Hierfür wollte das Komitee folgende Eisenbahnlinien durchsetzen:

1. Velgast (bzw. Barth, je nach Linienerführung der projektierten Bahn Stralsund – Rostock) – Richtenberg (evt. auch Franzburg) – Grimmen (Einmündung in die Nordbahn) – Greifswald.
2. Grimmen – Tribsees – Schwaan (zur Anbindung an die Mecklenburgische Eisenbahn).
3. Greifswald – Loitz – Demmin.

Mit 20 gegen 18 Stimmen wurde beschlossen, zur Durchsetzung dieser Pläne eine Privatgenossenschaft zu bilden.

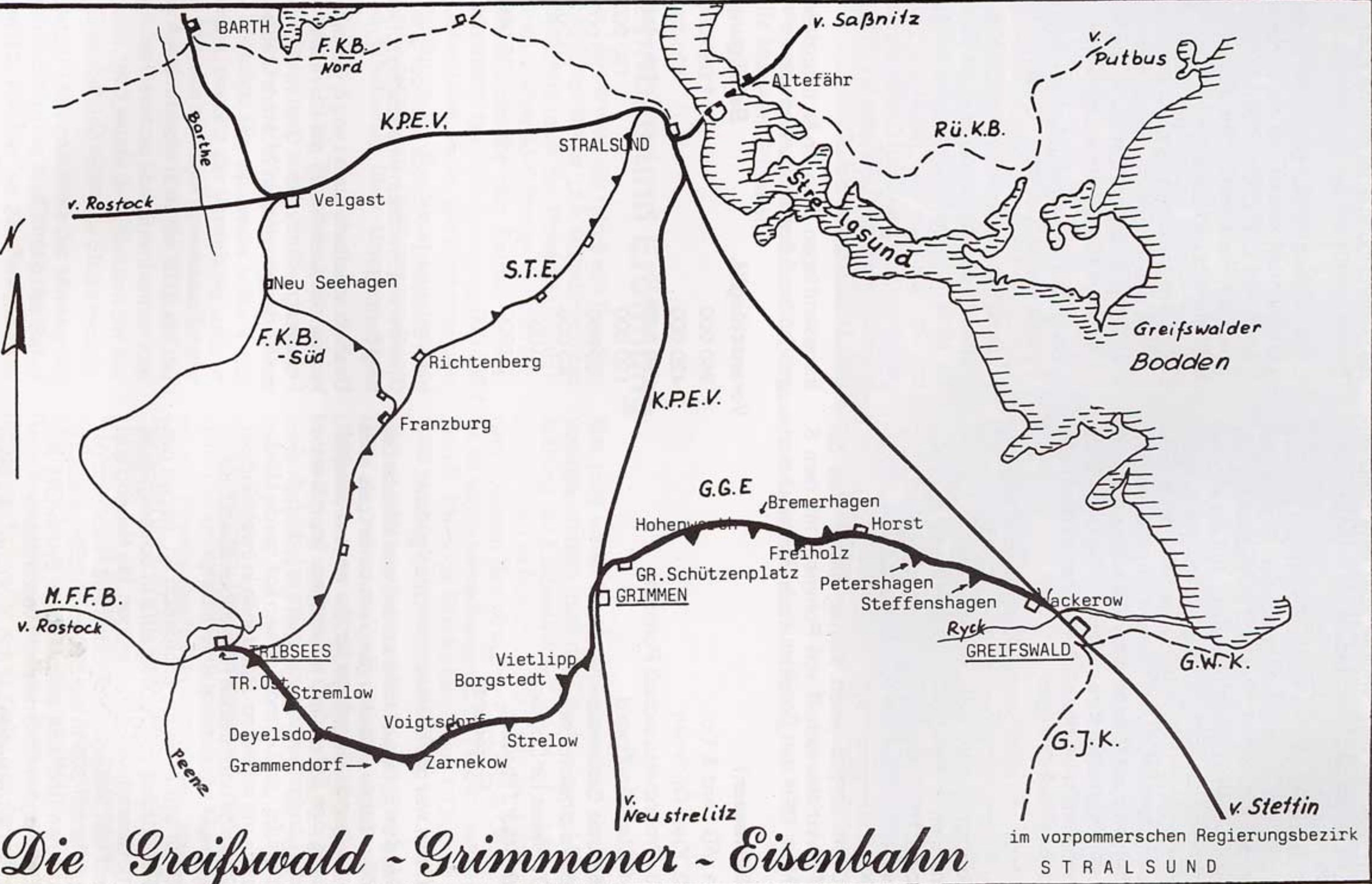
Weitere vier Jahre vergingen, ehe ein Komitee, bestehend aus den Herren von Hennigs (Stremlow), von Rodbertus (Katzenow), von Bahswitz (Rekentin), Eggerhs (Landsdorf), sowie Bürgermeister Ewe (Tribsees) erneut beim Regierungspräsidenten in Stralsund mit der Bitte um einen Bahnbau Greifswald – Grimmen – Tribsees – Laage (Güstrow) in Form eines Privatunternehmens vorstellig wurde. Hierbei verwies das Komitee insbesondere auf die Notwendigkeit einer „directen Verbindung zwischen Greifswald und Hamburg“(!).

Noch im gleichen Jahr wurde jedoch vom Regierungspräsidenten die Weiterführung der Bahn in das Mecklenburgische hinein abgelehnt.

Wie so oft in der damaligen Zeit, hatten Projekte an der Landesgrenze zu enden. So mußte sich das Neuvorpommersche Eisenbahn-Komitee ab dem 18. April 1884 mit dem Antrag zum „Bau einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Greifswald über Grimmen, Franzburg und Richtenberg zum Anschluß an die projektierte Bahn Stralsund – Rostock“ begnügen.

Als Begründung wurde angegeben, daß nur durch eine Verbindungsbahn Velgast – Greifswald wirtschaftliche Hoffnungen des westlichen Landesteiles Vorpommerns erfüllt werden könnten.

Wie langwierig sich die Verhandlungen darüber hinwegzogen verdeutlicht die Tatsache, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten erst am 6. Januar 1893 dem Königlichen Oberpräsidenten zu Stettin mitteilte, daß die Vorarbeiten für eine „von Velgast über Grimmen nach Greifswald führende Bahn“ beginnen könnten.



Im gleichen Jahr erfolgte aber eine Umorientierung für den Streckenverlauf, veranlaßt durch den Kreisausschuß Grimmen. Dieser sah seine Interessen mehr in der bahnähnlichen Erschließung der südwestlich gelegenen Gebiete des Kreises Grimmen, der sich seinerzeit bis einschließlich Tribsees erstreckte. Auf ein entsprechendes Gesuch des Kreisausschusses Grimmen vom 17. August 1893 hin erteilte der Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem 12. September 1893 „die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Greifswald über Grimmen nach Tribsees bis zum 1. Oktober 1894“.

Damit war eine Entscheidung für den endgültigen Streckenverlauf gefallen. Die Vorarbeiten konzentrierten sich auf Rentabilitätsberechnungen und finanzielle Beteiligungen. Am 3. Februar 1894 versagte der Bezirksausschuß Stralsund zunächst die beantragte Anleihe für den Kreis Grimmen.

Doch bereits einen Monat später wies der Provinzialausschuß von Pommern mit dem 5. März 1894 den Bezirksausschuß Stralsund an,

Interessent

1. AG Lenz & Co
 2. Kreis Grimmen
 3. Provinzialausschuß Pommern
 4. Stadt Greifswald
 5. Kreis Greifswald
 6. Privatzeichnungen
 7. Fiskus für Domänen
 8. Stadt Tribsees
- Insgesamt:

„die Genehmigung einer Anleihe zu erteilen“. Als Gründe hierfür sah der Provinzialrat an:

1. Die Bedeutung der geplanten Bahn für den „vermehrten Anbau und die Verwertung von Kartoffeln und Zuckerrüben in den wohlhabenden, fruchtbaren Preußischen Kreisen Greifswald und Grimmen“,
2. die „directe Bahnverbindung zwischen Greifswald und Rostock“, zumal inzwischen die M.F.F.E.-Strecke Rostock – Sanitz – Bad Sülze – Tribsees vorbereitet wurde,
3. die positiven Rentabilitätsberechnungen der Firma Lenz & Co. vom 17. Januar 1894.

Auch der Landrat Graf Behr und der Kreistag des Kreises Greifswald sagten in einer Vorlage vom 30. März 1894 die Unterstützung für den Bau im Interesse des nordwestlichen Kreisgebietes zu, und die Stadt Greifswald bekundete ebenfalls weiterhin „lebhaftestes Interesse an dem Ausbau dieser Bahn“.

Insgesamt lagen Zusagen für finanzielle Beteiligungen am Bahnbau wie folgt vor:

Voranschlag/M.	Beteiligung/M.
960 000	1 030 000
420 000	420 000
250 000	250 000
120 000	130 000
60 000	60 000
40 000	50 000
40 000	–
30 000	30 000
1 920 000	1 970 000

Damit war der Kostenvoranschlag gedeckt.

Mit dem 3. August 1894 wurden vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Vorarbeiten „als eine genügende Grundlage für die weitere Bearbeitung des Entwurfes“ angesehen. Im Interesse der Landesverteidigung stellte er jedoch die Bedingung, „daß es möglich sein soll, ganze Militärzüge mit schweren Maschinen in zweistündiger Zugfolge nach beiden Richtungen überführen zu können“.

Dafür sah er es als erforderlich an, wegen des Raddrückes von 7000 kg auf 9 m Schienenlänge 12 Querschwellen zu verlegen, die Nebengleise auf den Stationen Voigtsdorf und Horst statt der geplanten 300 m auf 500 m Nutzlänge auszudehnen und eine selbständige Einführung der Bahn in den Bf. Greifswald vorzunehmen.

Daraus wird ersichtlich, daß der preußische Staat neben der 1888 inzwischen eröffneten Küsten-

bahn Stralsund – Rostock auch der Greifswald – Grimmen-Eisenbahn eine strategische Bedeutung beimaß.

Deshalb scheiterte auch Lenz & Co. mit Gedanken an die Ausführung als Kleinbahn Hövet – Franzburg – Grimmen – Greifswald, nochmals aus Kostengründen am 27. März 1895 geäußert.



Eisenbahnbauarbeiter 1896 auf der GGE-Trasse von Grimmen nach Tribsees.
Bildquelle Museum Grimmen

2. Bahnbau und Eröffnung

Am 8. Mai 1895 erteilte der König von Preußen die Konzessionsurkunde „zur Gründung einer Aktiengesellschaft unter der Firma ‘Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald–Grimmen’, ... zum Bau und Betriebe einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands (vom 5. Juli 1892) unterworfenen Bahn von Greifswald über Grimmen nach Tribsees“.

Damit war die GGE als Privatbahn, dem allgemeinen Verkehr und somit für Durchgangsfrachten von Ost nach West und umgekehrt dienend, bestätigt. Die Spurweite sollte 1435 mm betragen, der Sitz der Verwaltung sollte in Grimmen sein. Als ständiger Kommissar für das staatliche Aufsichtsrecht über die GGE auf der Grundlage des Gesetzes über Eisenbahnen vom 3. November 1838 wurde der Präsident der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Stettin bestellt.

Am 17. Januar 1895 gestattete der Minister der öffentlichen Arbeiten die Ausführung des Bahnbau. Vom 10. Februar bis 22. Februar 1896 erfolgte die landespolizeiliche Prüfung der Pläne, und kurz darauf begann der Bahnbau. Am 29.

Mai 1896 waren die Vorarbeiten schon so weit vorangeschritten, daß der Oberbau unter „Benutzung der Lokomotivkraft“ weitergeführt werden konnte. Die Ausführung des Bahnbau oblag dem späteren Betriebsführer Fa. Lenz & Co. Es ist schon bemerkenswert, daß die immerhin rund 50 km lange Strecke bereits am 1. Oktober 1896 betriebsfähig fertiggestellt war.

Die tatsächlichen Baukosten betrugen 2 016 618 Mark, so daß im Vergleich zu den Aktien und Obligationen von 1 970 000 Mark eine schwedende Schuld von 38 415 Mark entstand, über deren Begleichung aber nichts weiter vermerkt ist.

Am Donnerstag, den 19. November 1896, um 10.00 Uhr, erfolgte die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Greifswald – Grimmen, einen Tag später um 8.30 Uhr die der Strecke Grimmen Tribsees.

Mit dem eingesetzten Revisionszug fuhren als Vertreter des Regierungspräsidenten von Stralsund Geheimer Baurat Wellmann, Regierungsassessor von Noel, Regierungsreferendar von Schweder, als Vertreter des Königlichen Eisenbahn-Kommissars Oberbaurat Tobien sowie die Vertreter der Eisenbahnbaufirma Lenz

& Co., die Direktoren und der Aufsichtsrat der GGE sowie Interessenten.

Wieder einen Tag später, am 21. November 1896, übergab man die neue Bahn feierlich dem Verkehr.

Zu der Eröffnungsfeier erschienen der Regierungspräsident von Stralsund Dr. von Amim, Vertreter der Eisenbahndirektion Stettin, Landrat von Behr (Kreis Greifswald), der Landrat von Grimen, die Bürgermeister der von der Bahn berührten Städte Greifswald, Grimen und Tribsees sowie Mitglieder der Kreisausschüsse Greifswald und Grimen.

Bei einem Frühstück im Lokal Ihlenfeldt in Greifswald betonte der Regierungspräsident besonders die Verbindung Greifswalds mit seinem Hinterland und den kleineren Nachbarstädten durch die neue Eisenbahn.

Danach ging es in einem langen Wagenzug zum Bahnhof Greifswald, wo der bereitstehende Extrazug, bestehend aus der mit „Girlanden reich bekränzten Lokomotive“ und fünf Wagen, sich alsbald in Bewegung setzte. Die an der Bahn liegenden Stationen und Orte waren festlich geschmückt.

In Horst brachte der Gastwirt Vogt ein Hoch auf den Regierungspräsidenten, ein Arbeiter ein Hoch auf den Landrat und die Bahnverwaltung aus. In Grimen empfingen den Zug die Eisenbahnarbeiter mit präsentierten Schuppen.

Kurz nach 13.00 Uhr traf der Zug in Tribsees ein. Dort spielte eine Musikkapelle die Nationalhymne. Nach einer Stunde Aufenthalt fuhr der Extrazug nach Grimen zurück, wo sich die Teilnehmer bei Homeyer zu einem Festdiner zusammenfanden.

In Festreden würdigten Landrat von Behr, Bürgermeister Dr. Schultze (Greifswald) und Rechtsanwalt Droyßen (Greifswald) noch einmal die Bedeutung der Bahn für die Verbindung nach Greifswald, zur Universität und ihren Kliniken. Namentlich der Stadt Greifswald wurde der Wunsch ausgesprochen, „einen Teil des ihr durch die Nordbahn entzogenen Hinterlandes wieder an sich zu fesseln“.

Das Festessen dauerte bis 18.00 Uhr; kurz danach bestiegen die Teilnehmer aus Greifswald den Sonderzug, mit dem sie um 19.15 Uhr wieder am Ausgangspunkt eintrafen.

Der erste öffentliche Zug auf der GGE verkehrte am Donnerstag, den 26. November 1896, um 10.50 Uhr ab Greifswald.

Wie die Greifswalder Zeitung einen Tag später schreibt, vollzog sich diese Abfahrt „ohne beson-

dere Feierlichkeiten, ohne Sang und Klang. Weder die Lokomotive noch die Wagen waren bekränzt“.

Die ersten fahrplanmäßigen Züge fuhren mit zwei Wagen je vier Abteilen; zwei Abteile waren 2. Klasse, die anderen 3. Klasse. Das erste Zugpaar benutzten in Richtung und Gegenrichtung je 20 Fahrgäste, die ihre Freude darüber äußerten, daß sie jetzt für ein geringes Entgelt eine lange Kutschfahrt bzw. ermüdende Wanderung vermeiden konnten.

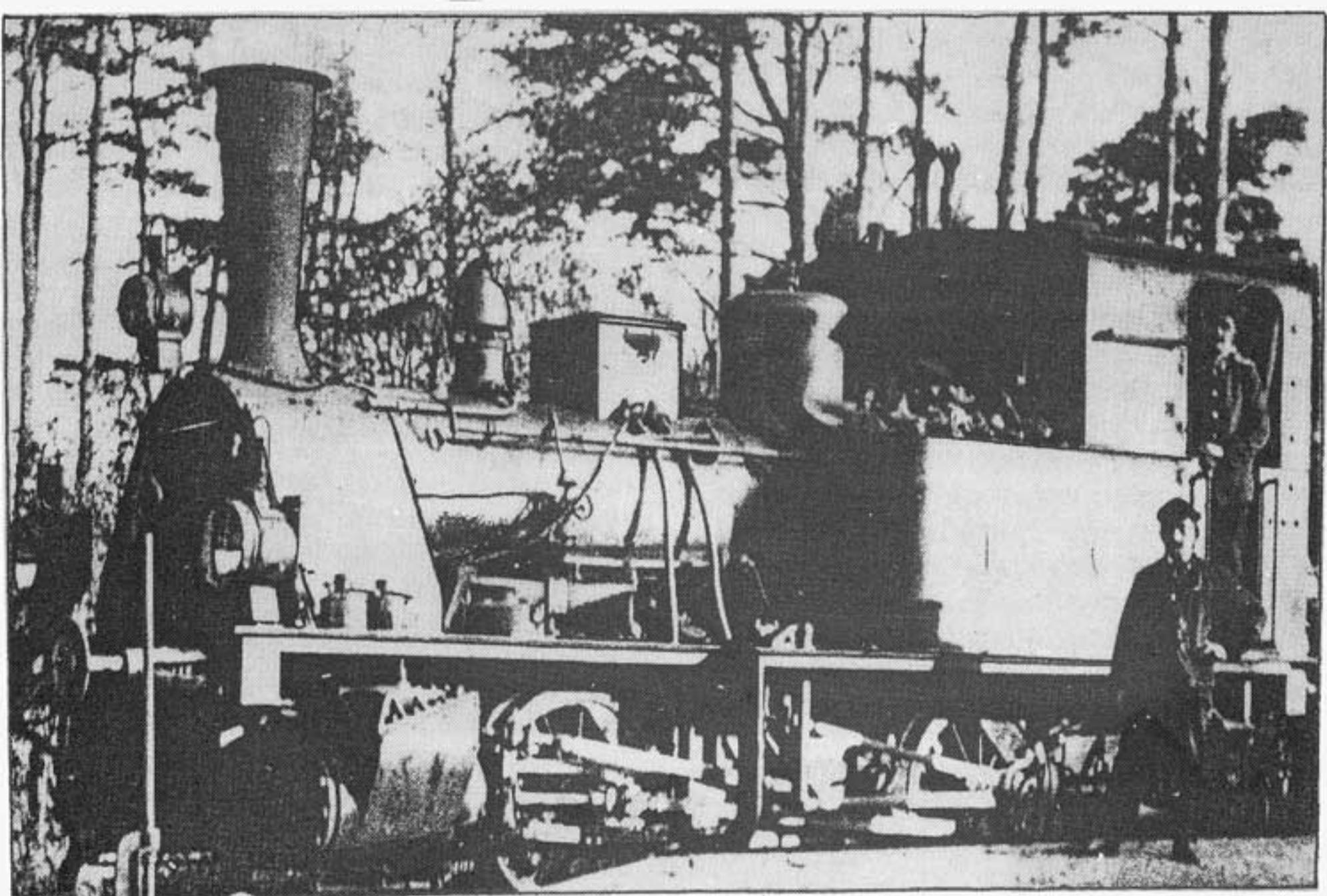
Die Fahrpreise betrugen von Greifswald nach Wackerow 15 Pf., nach Bremerhagen 70 Pf., nach Grimen 1,10 Mark und nach Tribsees 2,10 Mark.

Der Postkutschenbetrieb war am 25. November 1896 eingestellt worden.



Eisenbahnbauarbeiter auf der Trasse von Greifswald nach Grimmen.
Bildquelle Museum Grimmen

Lok 1c der GGE 1896 zwischen Tribsees und Grimmen.
Bildquelle Sammlung N.Tilling



Mk:1000.



Stamm-Aktie

Eisenbahn-Gesellschaft
Greifswald-Grimmen

Nr. 736

Gassen Park

Siebenhundert Reichenmark
ausgestellt auf RM Reichsmark.

Inhaber dieser Aktie ist nach Verhältniss des Betrages
derselben in Gemässheit des Statuts am gesamten Eigenthum
der Greifswald-Grimmener Eisenbahn-Gesellschaft und an
dem Gewinne und Verluste derselben betheiligt.

Grimmen, den 1. Juli 1896.

Eisenbahn-Gesellschaft Greifswald-Grimmen.

Der Aufsichtsrath:

Die Direction:

Unterschrift des Kassen-Beamten:

3. Eine Fahrt von Greifswald über Grimmen nach Tribsees

Auch wir wollen eine Fahrt mit der GGE unternehmen. Dabei versetzen wir uns zunächst in das Greifswald um die Jahrhundertwende zurück.

Mit 22 777 Einwohnern war Greifswald 1895 eine aufblühende Stadt. Die Universität mit mehr als 1000 Studenten und 2000 Beschäftigten bot der Stadt eine solide Lebensgrundlage, ergänzt durch die Eisenbahnwerkstätten mit mehr als 500 Arbeitern, umfangreichem Land- und Forstbesitz der Stadt und der Universität sowie vielen kleinen Betrieben, Handwerkern und Gewerbetreibenden.

Auf dem Bahnsteig 3 stand der GGE-Zug nach Grimmen schon bereit, gewöhnlich bestehend aus der Tenderlokomotive, einem Packwagen, zwei bis drei Personenwagen und den entsprechend Ladungsbedarf mitgeführten Güterwagen. In Greifswald wurden die Anschlußzüge aus Berlin und Stettin über Pasewalk abgewartet. Seit dem 16. September 1897 bestand Umsteigemöglichkeit von und zu der Kleinbahn Greifswald – Jarmen (GJK), seit dem 20. Dezember 1898 mit der Kleinbahn Greifswald – Lubmin – Wolgast (KGW). Von Greifswald bis Bf. Wackerow (km 2,2) fuhr die GGE zunächst auf eigenem Gleis, ab 1907 wurde bis hier das 2. Gleis der KPEV-Strecke mitbenutzt.

Nachdem wir über die Ryckbrücke hinweggedonnert sind, genießen wir hinter Wackerow, abbiegend von der Stralsunder Strecke, den „Caspar-David-Friedrich-Blick“ auf die drei Greifswalder, schon 1280 erwähnten gotischen Backsteinkirchen St. Jakobi, St. Nikolai und St. Marien. Fast die gesamte Fahrtstrecke verläuft nun durch flache, tiefgelegene, von kleinen Tälern und Moorflächen durchsetzte Grundmoränenplatten sowie teilweise durch Mischwälder. So geht es durch Steffenshagen (km 5,4) und Petershagen (km 8,2), wo einst eine Feldbahn zum Stadtgut Groß Petershagen führte.

Auf der Weiterfahrt nach Horst genießen wir den Blick auf die mächtige, schon seit 1300 erbaute spätgotische Backsteinkirche „Kriegskreuzungspunkt“ Bf. Horst (km 11,5) wirkt gar nicht so kriegerisch, sondern ist geprägt durch Be- und Entladung für die bäuerliche Gemeinde mit Molkerei und Gewerbetreibenden. Noch heute (1991) kann man in Horst ein typisches Wellblechwarenhaus der Bahn „bewundern“.

In km 12,8 liegt das Anschlußgleis mit Feldbahn der Domäne Segebadenhau; in km 14,5 folgt ein weiteres Anschlußgleis Freiholz mit Feldbahnen

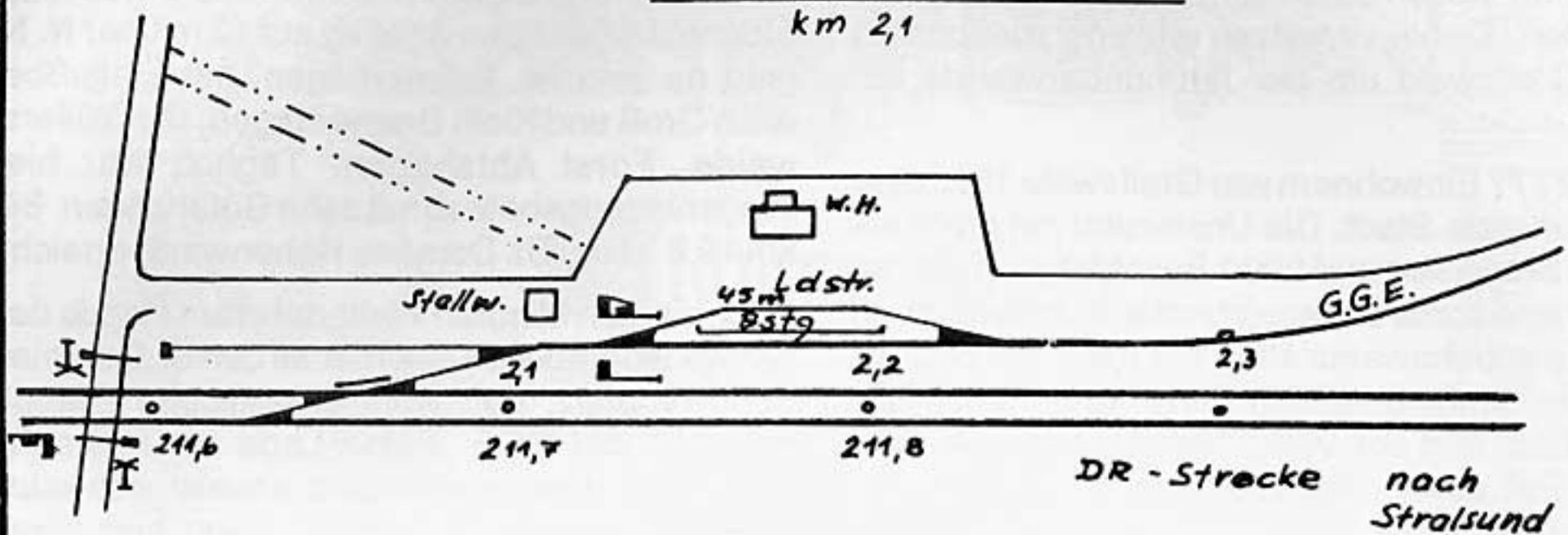
der Staats- und Stadtforsten und des Gutes Wüst Eldena. Mit leichtem Anstieg auf 12 m über N. N. geht es zum Bf. Bremerhagen, mit Einflußbereich Groß und Klein Bremerhagen, Gut Willerswalde, Forst Abtshagen. Täglich war hier Wagenladungsbetrieb mit zehn Güterwagen. Bei km 19,8 ist der Bf. Domäne Hohenwarth erreicht.

Nach einigen Minuten Weiterfahrt am Rande des Schwedengrabens erreichen werden Bf. Grimmen Schützenplatz, den wohl eigentlichen „Hauptbahnhof“ der GGE. Seine Lage am Industrieviertel Grimmen erwies (und erweist sich auch noch heute) als „goldrichtig“, denn hier lagen bereits 1896: der Grimmener Ein- und Verkaufsverein; gegründet 1895, wurde er bis 1945 zum größten E.u.V.V. Deutschlands (!) mit umfangreichen Speichern für Getreide, Futter- und Düngemittel, Mühle, Kartoffelflockenfabrik, Flachshalle, Spirituosenverwertungsgenossenschaft; die 1864 gegründete Ziegelei Leitner mit Feldbahn zum Bahnhof Schützenplatz, wo die jährlich 3 Millionen Ziegel am eigenen Anschlußgleis und Rampe verladen wurden. Später folgten weitere Betriebe, so daß starker Wagenladungsverkehr herrschte. Auch das Gut Groß Lehmhagen führte eine eigene Feldbahn – Reste sind noch heute zu sehen – zum Bahnhof Schützenplatz.

Am Trebel-Durchbruchtal schwenkt die GGE-Trasse in weitem Bogen in die Nordbahn ein. Der Blick schweift über den mittelalterlichen Stadtkern von Grimmen, mit der frühgotischen Backsteinkirche St. Marien aus dem 13. Jh., dem frühgotischen Rathaus aus dem 14. Jh. und den 3 Stadttoren (Stralsunder, Mühl- (Tribseer), Greifswalder Tor) aus dem 15. Jh. Durch die verbesserten Verkehrsbedingungen wurde Grimmen um 1900, damals mit 3616 EW., zu einem Handelszentrum. Davon zeugten auch die Betriebe am Bahnhof Grimmen, von denen nicht nur die Nordbahn, sondern auch die GGE profitierte: die am 1. Februar 1889 gegründete Dampfmolkerei-Genossenschaft, die Maschinenfabrik F. Heydemann GmbH, sowie Sägewerk Fütterer und Baufirma Höflinger in der Tribseer Vorstadt. Neben traditioneller Grimmen Schuhmacher-Innung, Schneidem, Leinewebern, Tischlern und Kaufleuten kam der GGE jedoch im Kreisgebiet Grimmen der landwirtschaftliche Großgrundbesitz als Förderer zugute: 143 Güter, davon 62 Rittergüter, 28 Domänen und 53 sonstige Güter waren es im Jahre 1879. Dies machte sich besonders bei der Weiterfahrt mit der GGE bemerkbar bei der

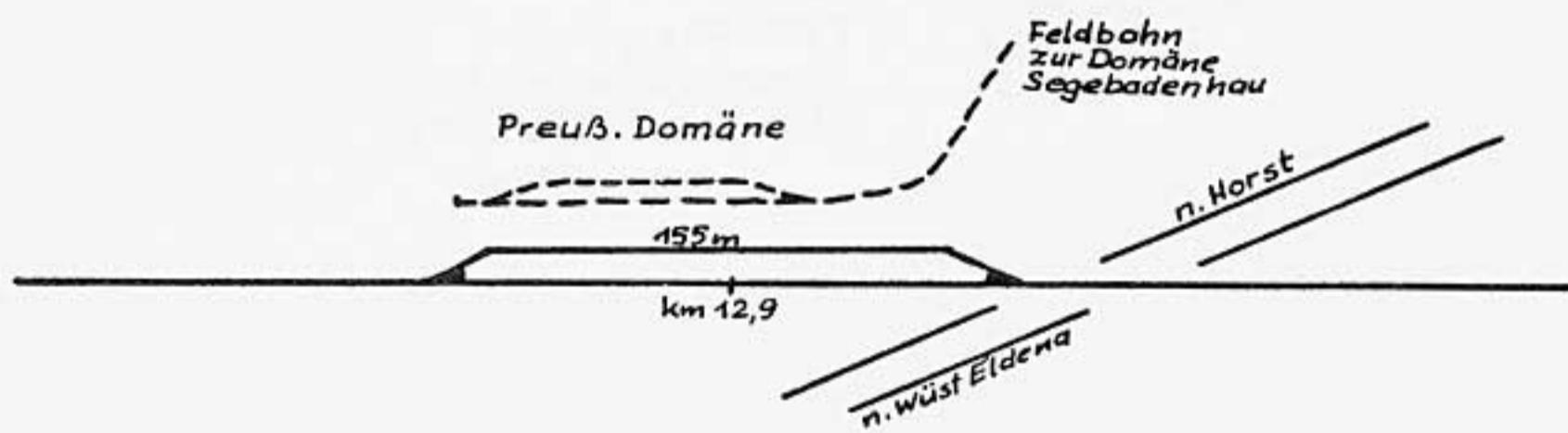
Bf. Wackerow

km 2,1



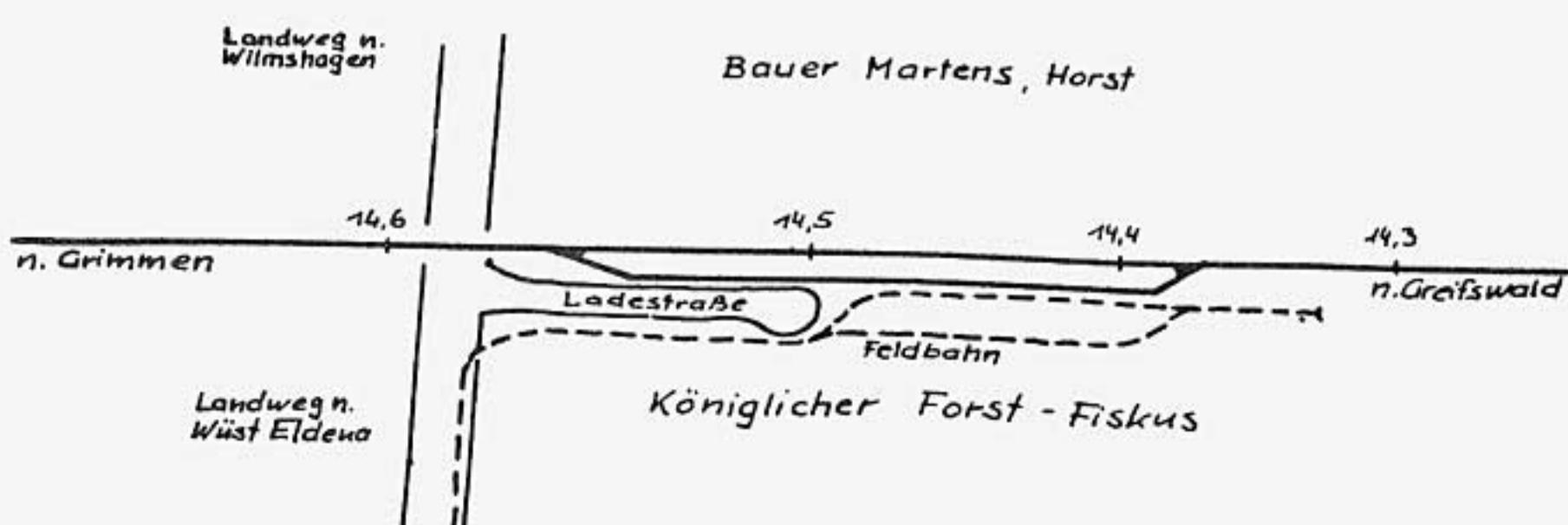
GGE: Anschlußgleis Flemming - Segebadenhau (1926)

(nach Zeichnung in: Staatsarchiv Greifswald, Rep. 65c, Nr. 1389,
angefertigt von W. Hormann u. L. Nickel)



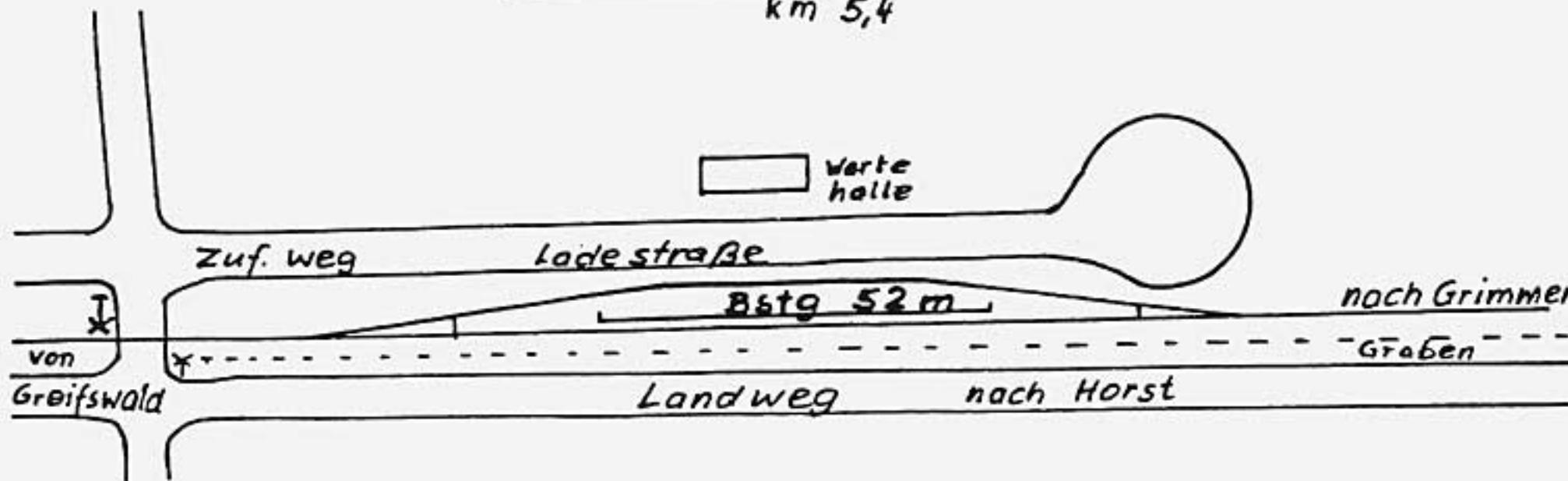
GGE: Verladestelle Freiholz (Zeichnung 20.4.1916)

(nach Zeichnung in: Staatsarchiv Greifswald, Rep. 65c, Nr. 1388, Bl. 211,
angefertigt von W. Hormann u. L. Nickel)



(Bf.) Petershagen

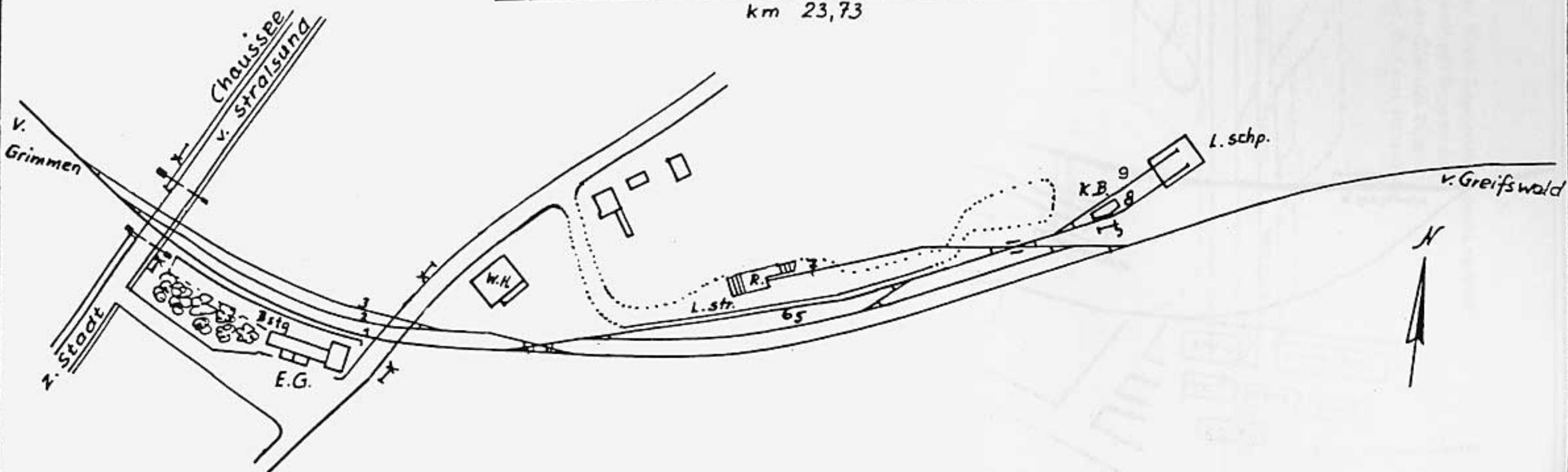
km 5,4

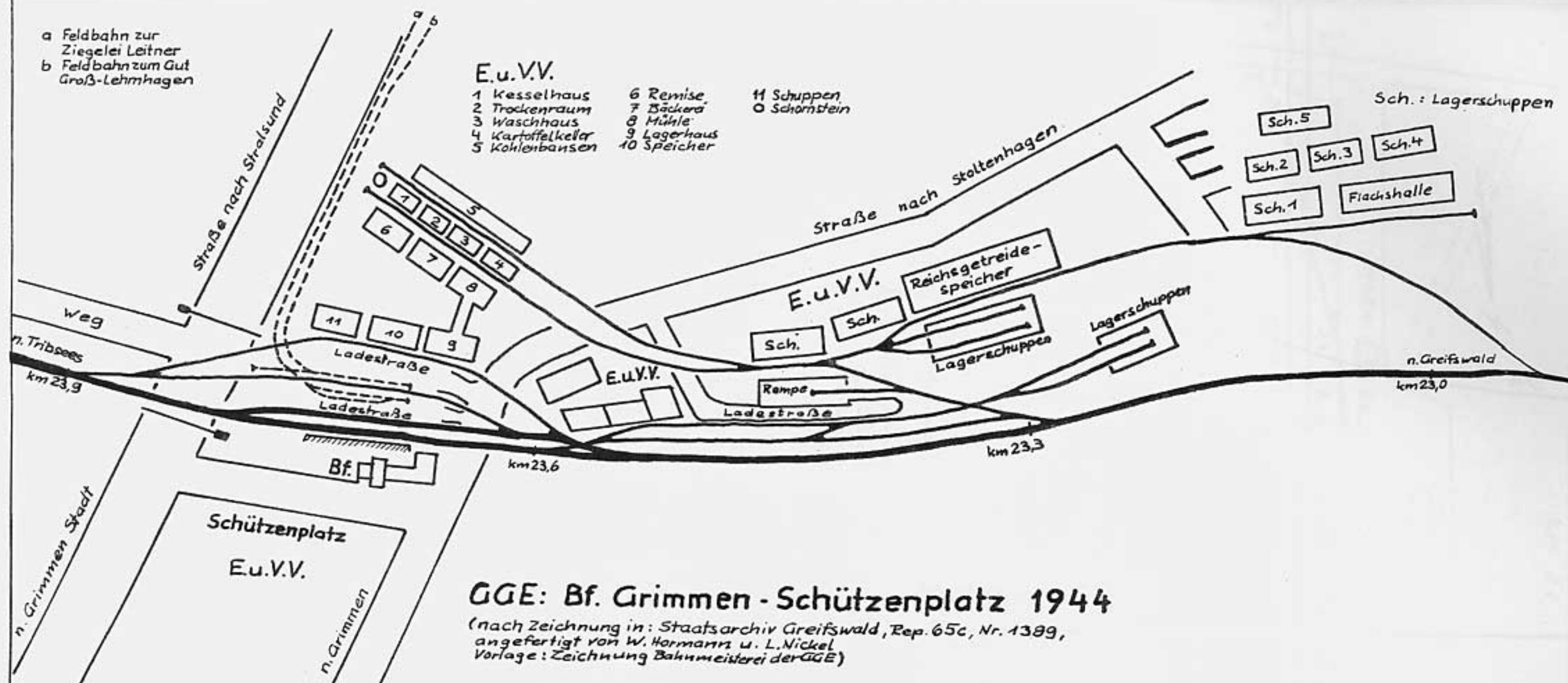


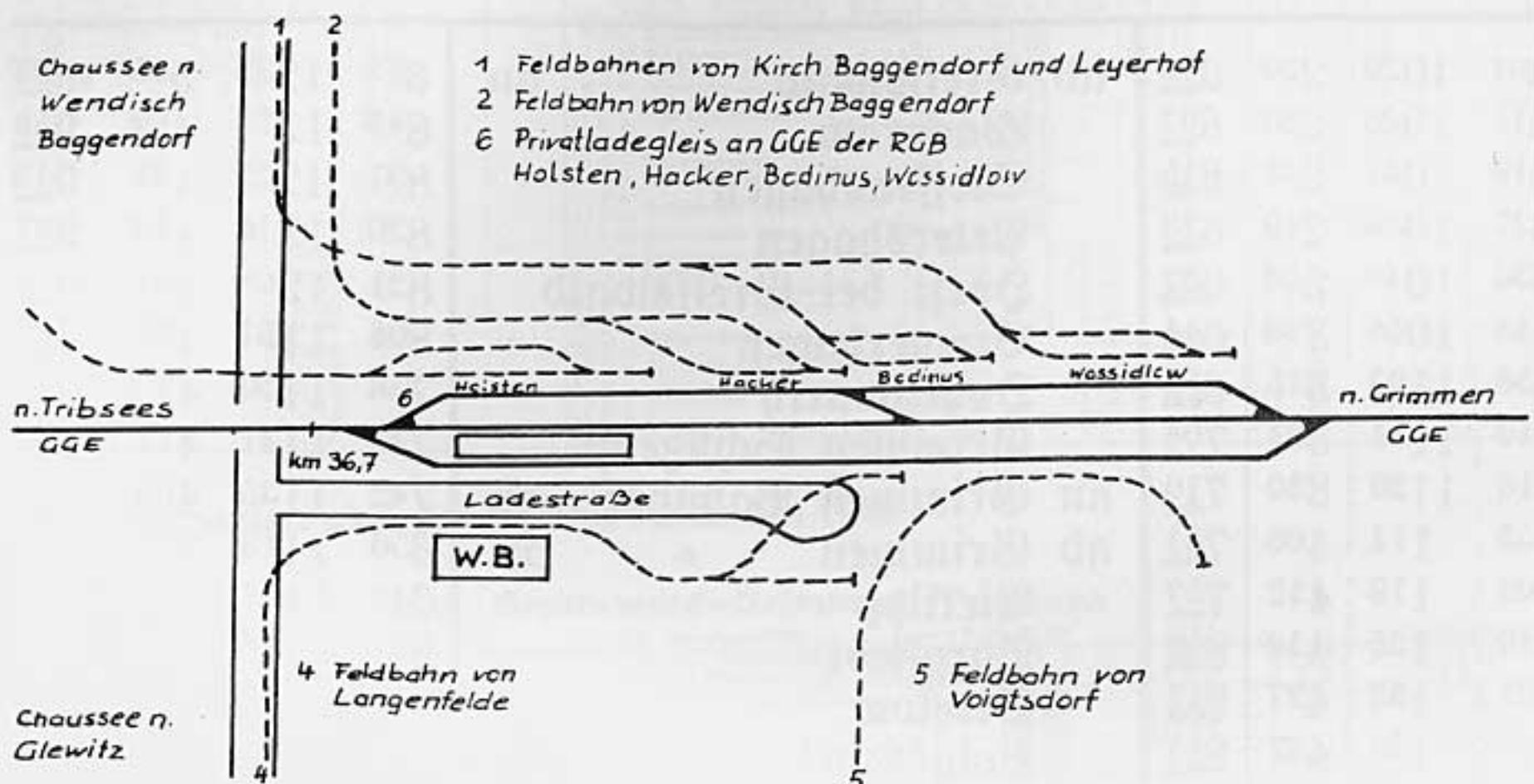
Der Bahnhof Petershagen, richtiger Haltestelle, charakterisiert den typischen Unterwegsbahnhof der GGE.

Bf. Grimmen Schützenplatz (1920)

km 23,73







GGE : Bf. Voigtsdorf im Jahr 1917 (Zeichnung)

(nach Zeichnung in: Staatsarchiv Greifswald, Rep 65c, Nr. 1388, Blatt 245,
angefertigt von W. Hormann u. L. Nickel)

Domäne Vietlipp (km 27,9) (mit Feldbahn) die parallele Linienführung zur Nordbahn verlassend, wendet sich die GGE-Trasse nach Südwesten.

Es folgen die Bf. Borgstedt (km 30,5) mit Feldbahnen von den Gütern Grelleberg, Dönnie und Jessin (Privatverladestelle seit 1910) und Strelow (km 34,6) mit Feldbahn von Gut Streth.

Bei km 36,6 wird der recht bedeutsame Bf. Voigtsdorf („Kriegskreuzungspunkt“ mit 510 m Gleislänge) erreicht: sechs Feldbahnen sowie Privatladegleise der Güter Kirch Baggendorf (von Bodinus), Wendisch Baggendorf (Hacker), Leyerhof (Wossidlow), Voigtsdorf (Pahl), Brönkow (Holsten), Langenfelde künden hier vom Verladen landwirtschaftlicher Produkte. Ein Feldbahngleis liegt noch in der Straße.

Eine ähnliche Situation, nur etwas kleiner, herrscht auf den folgenden Bahnhöfen: Zamekow (km 40,0) (Feldbahn vom Gut), Grammendorf (km 41,4) (Feldbahn vom Gut Gransebieth), Deyeldorf (km 43,8) (Feldbahn vom Gut) und Strelow (km 45,8) (Feldbahnen von den Gütern Strelow und Techlin).

Inzwischen hat unsere Bahn den Ibitztal-Graben überquert und verläuft nun nach NW am Rande des Tribseer Stadtforstes entlang. Am km 48,83 erfolgt seit 1900 die Zuführung der Stralsund – Tribseer Eisenbahn in das Gleis der GGE.

Am km 50,4 ist der Gemeinschaftsbahnhof Tribsees erreicht. (Seine Entstehung ist in Heft 2: Die Rostock – Tribseer Eisenbahn, eingehend beschrieben.) Vier Bahnen ließen hier einst zusammen; in der Reihenfolge ihrer Eröffnung: Franzburger Südbahn, 19. Mai 1895 (Gleise auf dem Bahnhofsvorplatz); die M. F. F. E.-Strecke Rostock – Sanitz – Tribsees, 16. November 1895; GGE, 21. November 1896; Stralsund – Tribseer Eisenbahn, 23. Dezember 1900, in Tribsees 1. Juni 1901.

Wir aber wenden uns der mittelalterlichen Altstadt mit ihrem gitterförmigen Straßennetz, typischem Kennzeichen deutscher Kolonisation, zu. Einst als slawische Siedlung zwischen Trebel und Recknitz angelegt, wurde „Tribuzis“ 1136 als deutsche Siedlung genannt und erhielt 1285 lübisches Stadtrecht. 1355 kam die Stadt zu Pommern.

Eindrucksvoll wirken die frühgotische St. Thomaskirche, ab 1300, das Mühlentor (Stralsunder Tor) und das Steintor (Grimmer Tor).

Ende des 19. Jh., in der Zeit des Bahnbau, herrschten in der kleinen Landstadt holzverarbeitende Betriebe, Maschinen- und Zementfabrik und Ackerbürger vor. Der Bau der vier Eisenbahnlinien wurde zu einem fördernden Wirtschaftsfaktor für Tribsees. Das große Bahnhofsgebäude zeugt davon.

Greifswald — Grünien — Tribsees.

604	10.20	230	8.00	ab Greifswald	an	8.52	12.35	5.05	9.55
611	10.28	238	6.07	Waderow		8.45	12.29	4.59	9.60
619	10.33	243	6.15	Steffenshagen		8.37	12.22	4.51	9.43
627	10.39	249	6.23	Petershagen		8.30	12.16	4.45	9.37
636	10.48	258	6.32	Horst bei Greifswald		8.21	12.08	4.37	9.30
644	10.58	308	6.44	Bremershagen		8.06	11.57	4.26	9.20
658	11.05	315	6.52	Hohenwarth		7.58	11.50	4.19	9.13
710	11.14	324	7.04	Grünien Schützenpl.		7.40	11.41	4.11	9.04
716	11.20	330	7.10	an Grünien Bahnhof ab		7.42	11.35	4.05	8.58
755	11.4	406	7.51	ab Grünien " an		6.50	11.13	3.34	7.49
802	11.9	412	7.57	Bielipp		6.43	11.07	3.28	7.43
810	12.5	418	8.08	Borgstede		6.34	11.01	3.22	7.37
821	13.3	427	8.12	Strelow		6.24	10.52	3.13	7.28
827	13.8	432	8.17	Boigtsdorf		6.18	10.47	3.08	7.23
836	14.5	440	8.25	Barnelow		6.08	10.39	3.00	7.15
841	14.9	444	8.29	Grammedorf		6.02	10.35	2.56	7.11
848	15.5	450	8.36	Dehelsdorf		5.52	10.29	2.50	7.05
854	20.0	458	8.41	Stremlow		5.48	10.23	2.44	6.59
905	20.9	505	8.50	an Tribsees	ab	5.35	10.14	2.35	6.50

Auf den Zwischenstationen halten die Züge nach Bedarf.

Sommerfahrplan der Greifswald – Grimmener Eisenbahn von 1913

Greifswald — Grünien

km	4	6	8				1	3	5
	8.15	14.22	18.35	ab Greifswald	an	7.52	12.45	17.10	
2.2	8.20	14.26	18.40	Waderow		7.48	12.39	17.05	
5.4	8.27	14.33	18.48	Steffenshagen		7.42	12.31	16.58	
8.2	8.34	14.39	18.55	Petershagen b. Greifsw.		7.37	12.23	16.52	
11.5	8.41	14.46	19.02	an Vorst b. Greifswalde	ab	7.30	12.14	16.44	
	8.49	14.52	19.05	ab	an	7.27	12.08	16.41	
14.5	8.56	14.58	19.13	Freiholz		7.22	12.01	16.34	
16.5	9.04	15.03	19.20	Bremershagen		7.17	11.55	16.29	
19.8	9.11	15.10	19.28	Hohenwarth Kr. Grünien		7.11	11.48	16.22	
23.8	9.19	15.20	19.38	an Grünien Schützenpl.	ab	7.04	11.38	16.13	
	9.25	15.22	19.41	ab	an	7.03	11.30	16.10	
25.6	9.30	15.27	19.46	an Grünien	ab	6.59	11.25	16.05	

Der Fahrplan von 1934

108k Greifswald - Grimen - Tribsees

	4.47	12.46	16.12	ab Stralsund 109	10.30	14.07	17.52
12	22	14	24	16	26	21	15
2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
...	8.10	...	14.25	18.30	km Zug Nr. Greifswald- Zug Nr.	11	21
...	X8.14	...	X14.30	X18.35	Klasse Grimmer Eis. Klasse	2.3	2.3
...	X8.21	...	X14.37	X18.42	0.0 ob Greifswald 109.112d.f... an	7.52	13.20
...	X8.26	...	14.44	18.49	2.2 Wackerow	X7.48	X17.09
...	8.32	...	14.54	18.59	5.4 Steffenshagen	X7.91	X17.02
...	8.33	...	14.55	19.00	8.2 Petershagen b Greifswald	X7.36	X16.56
...	X8.39	...	X15.02	X19.08	11.5 on Horst b Greifswald	7.30	16.48
...	X8.43	...	X15.04	19.15	11.5 ob	7.29	16.47
...	X8.49	...	X15.11	X19.23	14.5 Freiholz	X7.22	X16.39
...	8.57	...	15.21	19.44	16.5 Bremerhagen	7.18	16.34
...	8.58	...	15.30	19.45	19.8 Hohenwarth (Kr Grimen)	X7.12	X16.27
...	9.02	...	15.35	19.50	23.8 on Grimen Schützenplatz	7.05	16.18
...	6.50	9.05	16.15		23.8 ob	7.04	16.17
...	X6.55	X9.09	16.20		25.6 on Grimen 108	7.00	16.10
...	X7.04	X9.14	X16.27		25.6 ob	6.47	15.44
...	7.15	X9.21	16.37		27.9 Vietlipp	X6.43	X15.39
...	7.29	9.25	16.48		30.5 Borgstedt (Kr Grimen)	X6.36	X15.33
...	7.30	9.26	16.49		34.6 Strelow (Kr Grimen)	X6.31	X15.26
...	X7.38	X9.32	16.58		36.6 on Volgtsdorf (Kr Grimen)	6.27	15.21
...	7.46	X9.35	17.06		36.6 ob	6.26	15.20
...	X7.52	X9.38	X17.12		40.0 Zarnekow (Kr Grimen)	X6.20	X15.10
...	7.59	X9.44	X17.18		41.4 Grammendorf	X6.17	15.07
...	8.10	9.52	17.30		43.8 Deyelsdorf	X6.12	X15.00
					45.8 Strelow	X6.08	14.56
					50.5 on Tribsees 106g.108j.112n. ob	6.00	14.48
						8.30	

Aus dem Taschenfahrplan des Landes Pommern 1940

121q Greifswald-Grimmen-Tribsees

	6.47	12.42	16.12	ab Stralsund 122	9.27	10.42	15.01	20.37
12	22	14	24	16	26	21	15	25
2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3
...	8.20	...	14.24	18.30	km Zug Nr. Greifswald- Zug Nr.	11	21	25
...	X8.25	...	X14.30	X18.35	Klasse Grimmer Eis. Klasse	2.3	2.3	2.3
...	X8.32	...	14.38	18.42	0.0 ob Greifswald 122.125b.c... an	7.52	13.52	17.42
...	X8.39	...	X14.43	18.49	2.2 Wackerow	X7.48	X17.38	...
...	8.46	...	14.50	18.57	5.4 Steffenshagen	X7.91	X17.32	...
...	8.50	...	14.57	19.00	8.2 Petershagen (b Greifswald)	X7.36	13.35	17.25
...	X8.56	...	X15.03	X19.08	11.5 on Horst (b Greifswald)	7.30	13.25	17.15
...	9.02	...	X15.08	19.15	11.5 ob	7.28	13.18	17.08
...	X9.08	...	X15.15	X19.23	14.5 Freiholz	X7.22	X13.11	X17.01
...	9.16	...	15.25	19.33	16.5 Bremerhagen	7.18	13.05	16.55
...	9.25	...	15.33	19.45	19.8 Hohenwarth (Kr Grimen)	X7.12	X12.56	X16.46
...	9.30	...	15.38	19.50	23.8 on Grimen Schützenplatz	7.05	12.45	16.35
...	7.35	...	X12.25	16.25	23.8 ob	7.04	12.35	16.25
...	X7.40	...	X12.31	X16.30	25.6 on Grimen 121	7.00	12.30	16.20
...	X7.46	...	X12.39	X16.37	25.6 ob	6.45	11.00	15.35
...	X7.56	...	X12.49	16.47	27.9 Vietlipp	6.39	X10.55	X15.31
...	8.01	...	12.54	16.52	30.5 Borgstedt (Kr Grimen)	6.30	10.49	15.20
...	8.11	...	12.59	16.59	34.6 Strelow (Kr Grimen)	X6.18	X10.40	X15.10
...	X8.17	...	X13.05	17.06	36.6 on Volgtsdorf (Kr Grimen)	6.12	10.36	15.03
...	8.28	...	13.12	17.16	36.6 ob	6.01	10.31	14.51
...	X8.35	...	X13.19	X17.22	40.0 Zarnekow (Kr Grimen)	X5.54	X10.24	X14.44
...	X8.41	...	X13.25	X17.28	41.4 Grammendorf	5.49	10.21	14.39
...	8.50	...	13.35	17.40	43.8 Deyelsdorf	5.36	X10.12	X14.27
					45.8 Strelow	5.30	X10.08	14.22
					50.5 on Tribsees 119g.121p.125e ob	5.20	10.00	14.10

Aus dem Reichsbahnkursbuch von 1941

Greifswalder Bahnen / Greifswald – Grimmel Eisenbahn

Fahrplan, gültig ab 6. Juli 1945, bis auf weiteres nur Dienstags und Freitags

2	Zug Nr.	Bahnhöfe	Zug Nr.	1
14.00	ab	Greifswald	an	9.45
05		Wackerow		41
12		Steffenshagen		34
20		Petershagen		28
28	an	Horst	ab	20
32	ab	Freiholz	an	15
38		Bremerhagen		08
45		Hohenwarth		03
53		Grimmen		8.44
15.02	an	Grimmen / Schützenplatz	ab	35
07	ab		an	30
12	an		ab	25
30	ab	Grimmen	an	13
35		Vietlipp		08
44		Borgstedt		8.02
55		Strelow		50
16.00	an	Volgtsdorf	ab	45
05	ab	Zarnekow	an	42
13		Grammendorf		34
22		Deyelsdorf		30
28		Strelow		17
33		Tribsees		12
16.45	an		ab	7.00

Eine Gewähr, daß die im Fahrplan verzeichneten Züge verkehren und eine Gewähr für Rück- und Weiterbeförderung bei Anschlußversäumnis wird nicht geleistet

4. Betriebsmittel und Bahnanlagen

Zu Beginn des Betriebes auf der GGE-Strecke wurden von der Maschinenbau-AG Vulcan in Stettin-Bredow drei Bn2t-Lokomotiven, erbaut zwischen September bis November 1896, erworben. Sie erhielten die Betriebsnummern 1 bis 3, später 1 B bis 3 B. Die Lokomotiven 1 B und 2 B wurden bis 1923 verkauft. Die 3 B kam 1914 in Reserve und wurde 1929 an die Strelitzwerke Mannheim veräußert.

Im Jahre 1910 kam der erste Dreikuppler, die Ct Vulcan-Lokomotive 11 c (spätere DR 895902) zur GGE. 1913 folgte eine weitere, die Nr. 12 c. Im Jahr 1914 wurde die 1888 gebaute Schwartzkopf-Ct-Lokomotive Nr. 13 c von der GGE übernommen, aber 1930 wieder ausgemustert und verschrottet.

Die dritte Generation waren die ELNA 2-Lokomotiven 1'Ch2t Nr. 1141 (Hohenzollern, 1927, spätere DR 916280), Nr. 1142 (Hohenzollern, 1929, spätere DR 916282) und Nr. 1143 (Henschel, 1930, spätere bei der DR 916284). Damit waren ab 1930 fünf Lokomotiven als Betriebsmittel vorhanden, die voll ausreichten.

Laut Greifswalder Zeitung vom 23. November 1936 kam im Jahre 1936 ein Triebwagen zur GGE, der aber, wie aus einem Brief der Fa. Lenz & Co. vom 31. Dezember 1943 hervorgeht, nicht zum Einsatz kam, weil in der Kriegszeit kein Brennstoff zugeteilt wurde.

Der Wagenpark bestand zur Betriebseröffnung aus 8 Personenwagen (3 BCi, 5 Ci) mit insgesamt 60 Plätzen II. Klasse und 260 Plätzen III. Klasse, 2 Gepäckwagen Pwi, 14 offenen zweiachsigen und 8 bedeckten zweiachsigen Güterwagen. Dieser Bestand war auch 1935 in etwa vorhanden; 1 Personenwagen und 1 Spezialwagen waren hinzugekommen. 20 Güterwagen waren ganz oder teilweise in den Wagenpark der DR eingestellt.

Die Belegschaft betrug 53 im Jahre 1935.

Während die Direktion ihren Sitz zunächst in Grimmen, ab dem 28. Juni 1928 in Berlin-Wilmersdorf (Lenz & Co.) hatte, befand sich die Bahnverwaltung in Tribsees.

Die Streckenlänge wurde 1936 mit 50,54 km angegeben. Darin eingeschlossen waren die 2,11 km Streckenmitbenutzung der KPEV bzw. DR von Greifswald bis Wackerow ab 1907. Die übrigen Gleisanlagen hatten zusammen eine Länge von 3,712 km, so daß die eigenen Gleise der

GGE insgesamt eine Länge von 52,14 km hatten. Die Gleise bestanden aus breitfußigen Schienen auf Einzelunterlagen aus Stahl. Sie hatten ein Gewicht von 30 kg/ lfd. Meter und lagen auf hölzernen Querschwellen aus imprägniertem Nadelholz, insgesamt 58 031 Schwel len.

30 Jahre nach Eröffnung der GGE war eine Erneuerung des Oberbaus dringend notwendig geworden. Zwischen 1926 bis 1931 wurden 33 km auf Profil VI d umgebaut. Bis 1942 kamen weitere vier km Streckenerneuerung hinzu. Zwischen 1928 bis 1930 wurden sämtliche Betriebsmittel mit Luftdruckbremsen ausgerüstet. Die Personen- und Packwagen hatten Dampfheizung und elektrische Zugbeleuchtung erhalten.

An technischen Einrichtungen waren bei der GGE vorhanden: Wegeübergänge in Schienenhöhe: 85, davon 3 mit Zugschranken, 79 ohne Schranken, 2 unter Verschluß, 1 mit Drehkreuz. Brücken bis 10 m Lichtweite : 7.

Die Schrankenanlagen am Bf. Grimmen Schützenplatz (Stralsunder Chaussee und Stoltenhäger Chaussee) waren am 1. Juli 1910 gefordert, bis 21. Dezember 1914 erbaut und am 6. Januar 1915 landespolizeilich abgenommen worden.

An Bahnhöfen waren vorhanden: 17 (ohne die mitbenutzten Bahnhöfe Greifswald, Grimmen und Tribsees, für die jährlich Gebühren zu zahlen waren), sowie ein Haltepunkt. Der Bahnhof Grimmen Schützenplatz besaß ein Empfangsgebäude (typischer Lenz & Co. - Bau, noch heute deutlich zu erkennen); auf 12 Bahnhöfen standen die typischen Wellblechwartehäuschen. Die GGE verfügte über 18 Fernsprecher, davon 14 im Zugmeldedienst.

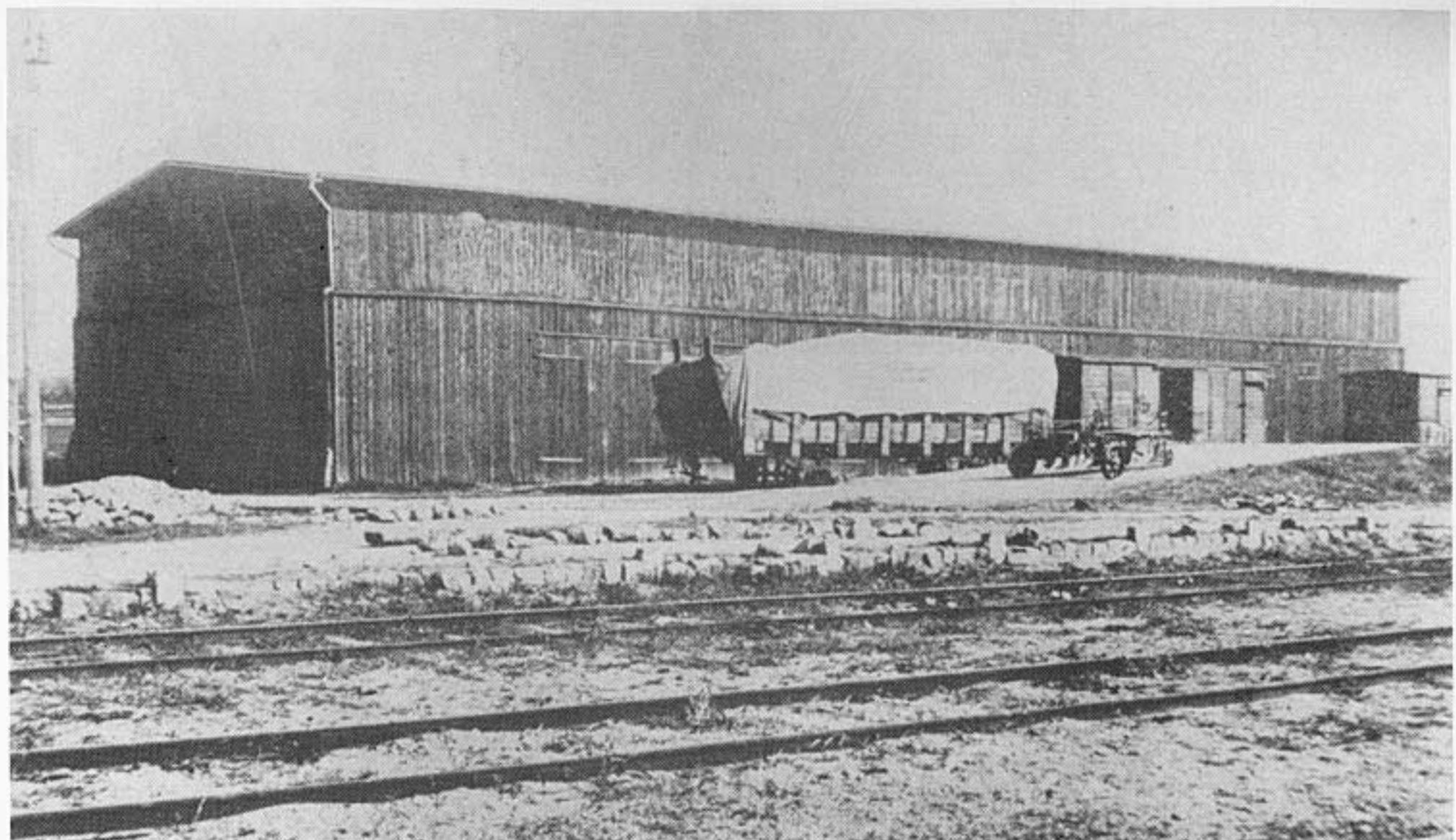
Zugmeldestellen waren Greifswald, Grimmen Schützenplatz, Grimmen, Voigtsdorf, Tribsees. Blockstellen waren Wackerow und Tribsees Abzweigung.

Auf unbesetzten Bahnhöfen wurden Zugkreuzungen zugelassen in Horst, Bremerhagen, Borgstedt, Grammendorf.

Es bestanden 5 Haupt- und 2 Vorsignale.

Ein zweiständiger Lokomotivschuppen existierte in Grimmen Schützenplatz, ein dreiständiger Lokomotivschuppen sowie ein Triebwagenschuppen in Tribsees. Sie sind noch heute gebäudemäßig vorhanden.

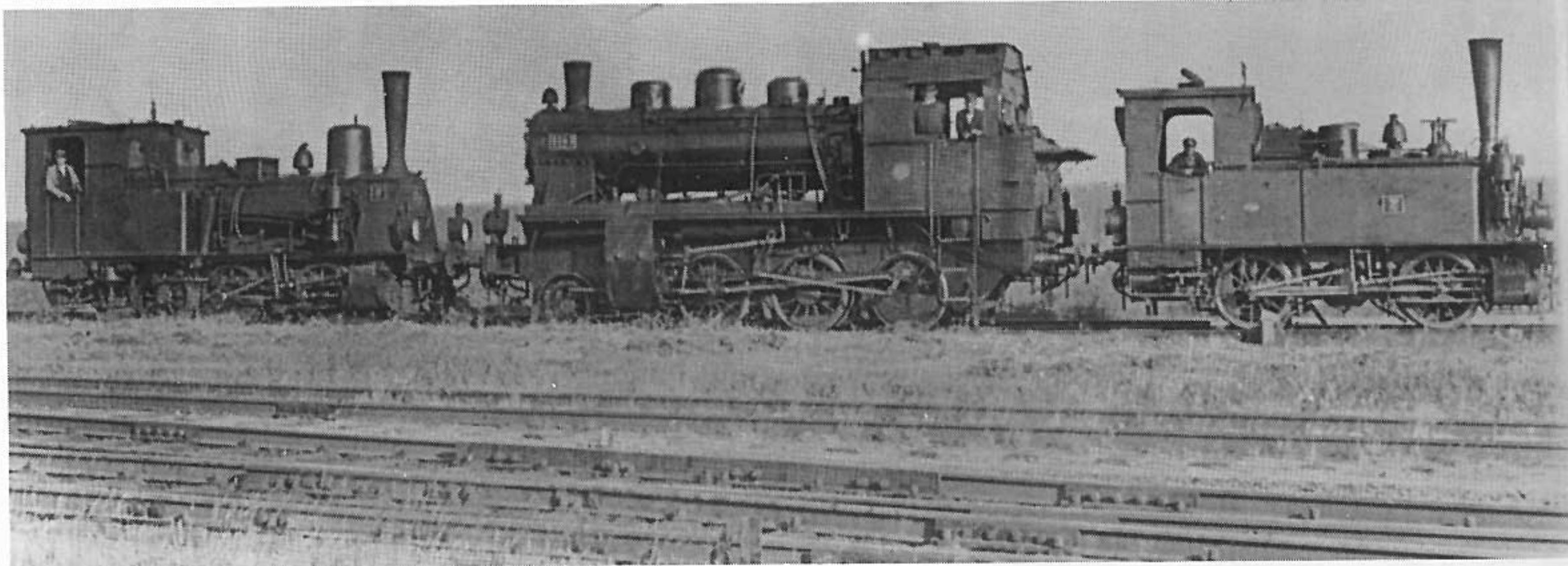
In Tribsees befand sich auch die Werkstatt der GGE.



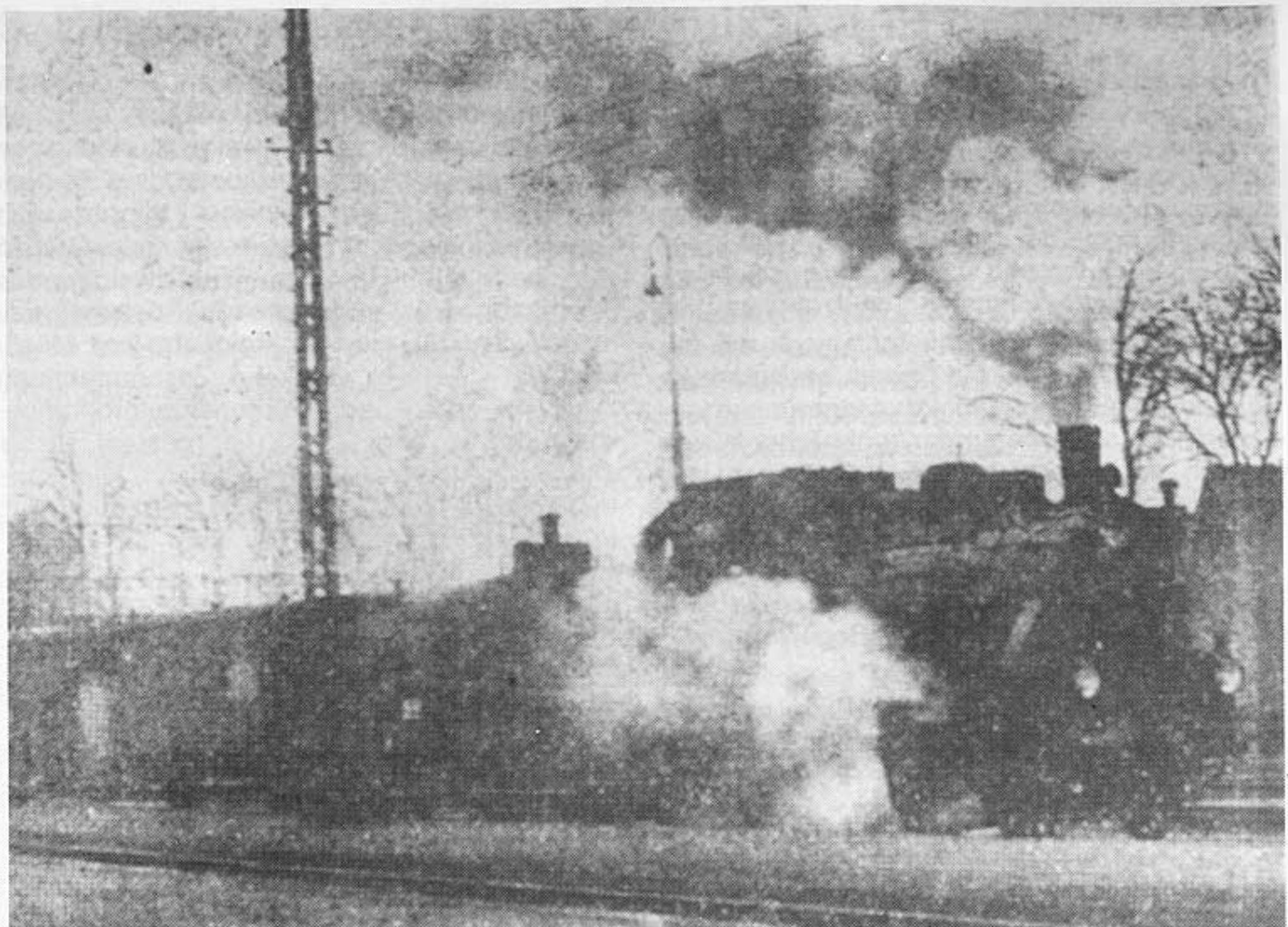
Die Feldscheune des landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsvereines Grimmen um 1920 am Bf. Grimmen Schützenplatz mit Anschlußgleis. Bildquelle Museum Grimmen



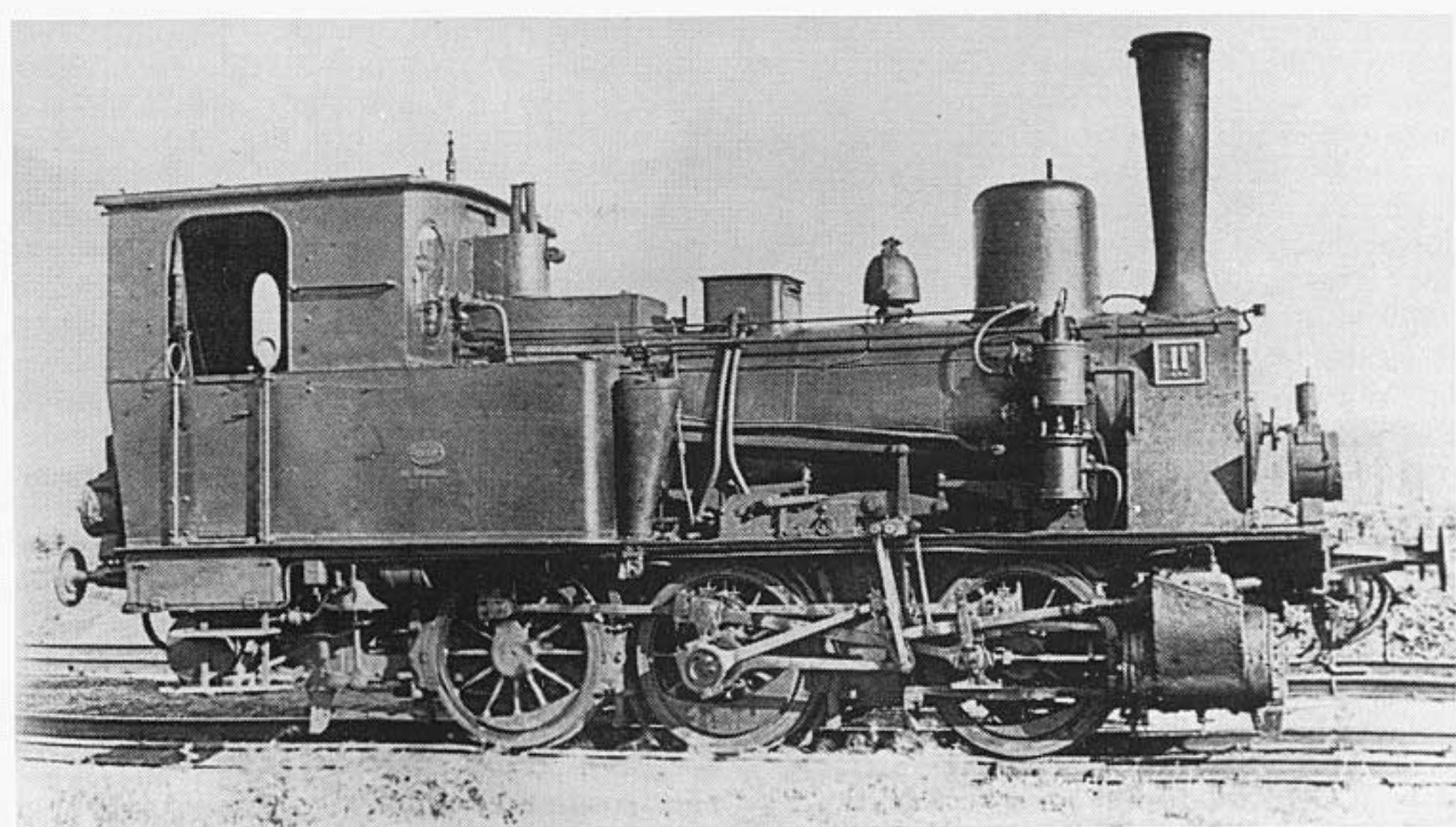
Gesamtansicht der Speicheranlage mit Anschlußgleis (vom Süden gesehen)



Bildquelle Eisenbahnen in Pommern, Bäumer/Bufe S. 132



GGE-Personenzug bei Ausfahrt aus dem Bf. Greifswald 1936.
Zeitungsbildreproduktion, Stadtarchiv Greifswald



Die Lok 11c der GGE im Bf. Tribsees 1938.
Bildquelle Eisenbahnen in Pommern, Bäumer/ Bufe S. 133

5. Die weitere Entwicklung bis 1945

Die Hauptbedeutung der GGE lag im Gütertransport, vor allem in der Abfuhr landwirtschaftlicher Produkte. Davon zeugen die vielen Erweiterungen von Ladegleisen sowie die Neu-anlage von Ladestellen. Bereits zwei Jahre nach Eröffnung der GGE, am 27. Oktober 1898, begann die Verlängerung von Ladegleisen auf dem Bahnhofsgelände Grimmen Schützenplatz.

Mit der letzten Gleiserweiterung noch am 29. März 1944 (!) wurden auf diesem bedeutenden Bahnhof der GGE zehnmal Verlängerungen von Ladegleisen vorgenommen. In ähnlicher Weise zeugen die Anlage bzw. Erweiterungen von Privatverladestellen entlang der Strecke von ihrer zunehmenden Bedeutung:

1903: Jessin; 1912: Dönnig, Stremlow, Gransebieth, Grammendorf; 1913: Voigtsdorf; 1916: Freiholz; 1917: Voigtsdorf; 1927: Segebadenhau; 1933 und 1936: Tribsees Ost.

In guten Emtejahren (z. B. 1926, 1928, 1929) war eine vermehrte Beförderung von Kartoffeln, Zukkerrüben, Getreide und Milch zu den Einrichtungen des landwirtschaftlichen Ein- und Verkaufsvereins Grimmen, der der größte Abnehmer der Produkte war, zu verzeichnen. Dadurch konnten Überschüsse in den Betriebsergebnissen der GGE erreicht und Dividenden ausgeschüttet werden; ab 1925 jährlich 2 Prozent, ab 1929 waren es 3 Prozent, ab 1933 bis 1943 auf 4 Prozent erhöht.

Zu einer Krise bei der Bahn kam es nur in der Inflationszeit von 1921 bis 1923, als viele Zugpaare wegen Kohlemangel und Rückgang in den Beförderungsleistungen wegfielen und die Geschäftsjahre mit Verlust abgeschlossen wurden. Im Jahre 1922 wurde deshalb beim Landesfinanzamt Stettin Antrag auf Erlaß der Beförderungssteuer gestellt als „notleidende Bahn“. Dieser Status wurde auch 1923 und 1924, ja sogar 1925, als man schon Dividende ausschüttete, in Anspruch genommen.

Im Personenverkehr überwogen von Anfang an Fahrten zu den Städten Greifswald, Grimmen und Tribsees. Deshalb wurde von einem Zugpaar täglich zu Betriebsbeginn alsbald eine Erhöhung auf drei Zugpaare täglich vorgenommen. Wenn auch mit einer guten halben Stunde Aufenthalt in Grimmen, konnten so auch Fahrten nach Rostock auf der GGE, in Tribsees mit Umsteigen auf die M.F.F.E., bewerkstelligt werden. Allerdings änderte sich dies ab 1930, da die GGE ihre Strecke für Personenzüge „halbierte“, d. h. in Greifswald – Grimmen und Grimmen – Tribsees, so daß schon ab Grimmen kein direkter zeitlicher Anschluß nach Tribsees mehr gegeben war. Jedenfalls war es ab Winter 1930/31

nur noch möglich, ab Rostock 8.33 Uhr mit sofortigem Umsteigen in Tribsees, in Greifswald 12.45 Uhr anzukommen, d. h. in vier Stunden; von Greifswald nach Rostock dauerte die Fahrt gar sechs Stunden zurück. Vielleicht bürgerte sich von daher in Grimmen die Einteilung der GGE in „Kleinbahn Ost“ (Grimmen – Greifswald) und in „Kleinbahn West“ (Grimmen – Tribsees) ein, obwohl die GGE nie eine Kleinbahn war. Möglicherweise besteht auch ein Zusammenhang zwischen Rückgang der Personenbeförderungsleistungen von über 100 000 Fahrgästen/Jahr bis 1931 und sinkenden Zahlen ab dann. Allerdings machte auch der GGE die Konkurrenz durch den Personenkraftverkehr zu schaffen.

Kritik richtete sich von Seiten der Fahrgäste gegen die oftmals verspätete Ankunft der Züge in Greifswald, wie Leserbriefe in der Greifswalder Zeitung belegen, wenn wieder einmal der Anschluß zum Zug nach Pasewalk nicht geschafft worden war. Dies war bedingt durch das Rangieren der Züge auf den Bahnhöfen, wo Güterwagen zu bewegen waren. Natürlich mußte der Fahrgast auch beachten, ob er nicht einen der im Fahrplan ausgewiesenen GmP erwischt hatte. Wie dem auch sei; auf jeden Fall wurde beim vierzigjährigen Bestehen der GGE im Jahre 1936 festgestellt, daß sich die Erwartungen, die man in den Bau der Bahn gesetzt hatte, voll und ganz erfüllt hatten. Dabei war ja von vornherein auf die Landwirtschaft gesetzt worden.

Im zweiten Weltkrieg erfolgte ein deutlicher Anstieg der Reisenden (mehr als eine viertel Million im Jahre 1942). Dies hatte ebenfalls mehrere Gründe. Einmal war der Kraftverkehr durch Treibstoffmangel so gut wie eingestellt. Zum anderen kamen Fahrten von Tausenden polnischen Fremdarbeitern, die auf den Domänen Zwangsarbeit leisten mußten, sonntags aber zum katholischen Gottesdienst in die Stadt fahren durften, hinzu. Zusätzlich wurden im Verlaufe des Krieges viele Schulen und damit Tausende von Kindern aus Großstädten wegen der zunehmenden Bombenangriffe „auf's Land“ evakuiert. (So kam der Autor dieses Beitrages selbst mit seinem Bruder 1943 per GGE nach Segebadenhau und hatte bis 1945 vielmals die Gelegenheit, bei Fahrten von Horst nach Greifswald das Geschehen auf der GGE mitzuerleben, dabei auch einen Angriff englischer Flugzeuge bei Groß Petershagen.)

Bis gegen Kriegsende realisierte die GGE alle Transporte und Beförderungsleistungen zufriedenstellend. Mit dem Einmarsch der Roten Armee am 30. April 1945 wurde auch auf der GGE der Zugbetrieb eingestellt.

6. Die Jahre danach

Trotzdem war Ende Juni 1945 die GGE noch komplett vorhanden. Am 2. Juli 1945 war zwischen dem sowjetischen Transportkommandanten, dem Reichsbahnbetriebsamt, vertreten durch Reichsbahnrat Dolling sowie der Bahnverwaltung Lenz & Co. und der Bahnverwaltung Greifswalder Bahnen vereinbart worden, den Betrieb auf der GGE ab dem 6. Juli wieder aufzunehmen.

Ein provisorischer Fahrplan war entwickelt worden, der vorsah, bis auf weiteres jeweils dienstags und freitags ein Zugpaar fahren zu lassen, und zwar: ab Tribsees 7.00 Uhr, an Greifswald 9.45 Uhr, ab Greifswald 14.00 Uhr, an Tribsees 16.45 Uhr. Die Stadtkommandanten und die Bürgermeister von Tribsees, Grimmen und Greifswald sowie die Landräte der Kreise Greifswald und Grimmen wurden zur Beschaffung von Kohle und Holz verpflichtet. Noch am 30. August 1945 erschien der Fahrplan gedruckt im ersten Kursbuch nach Kriegsende. Doch inzwischen hatte der Abbau der GGE-Strecke begonnen, wobei ausschließlich die Schienen unter

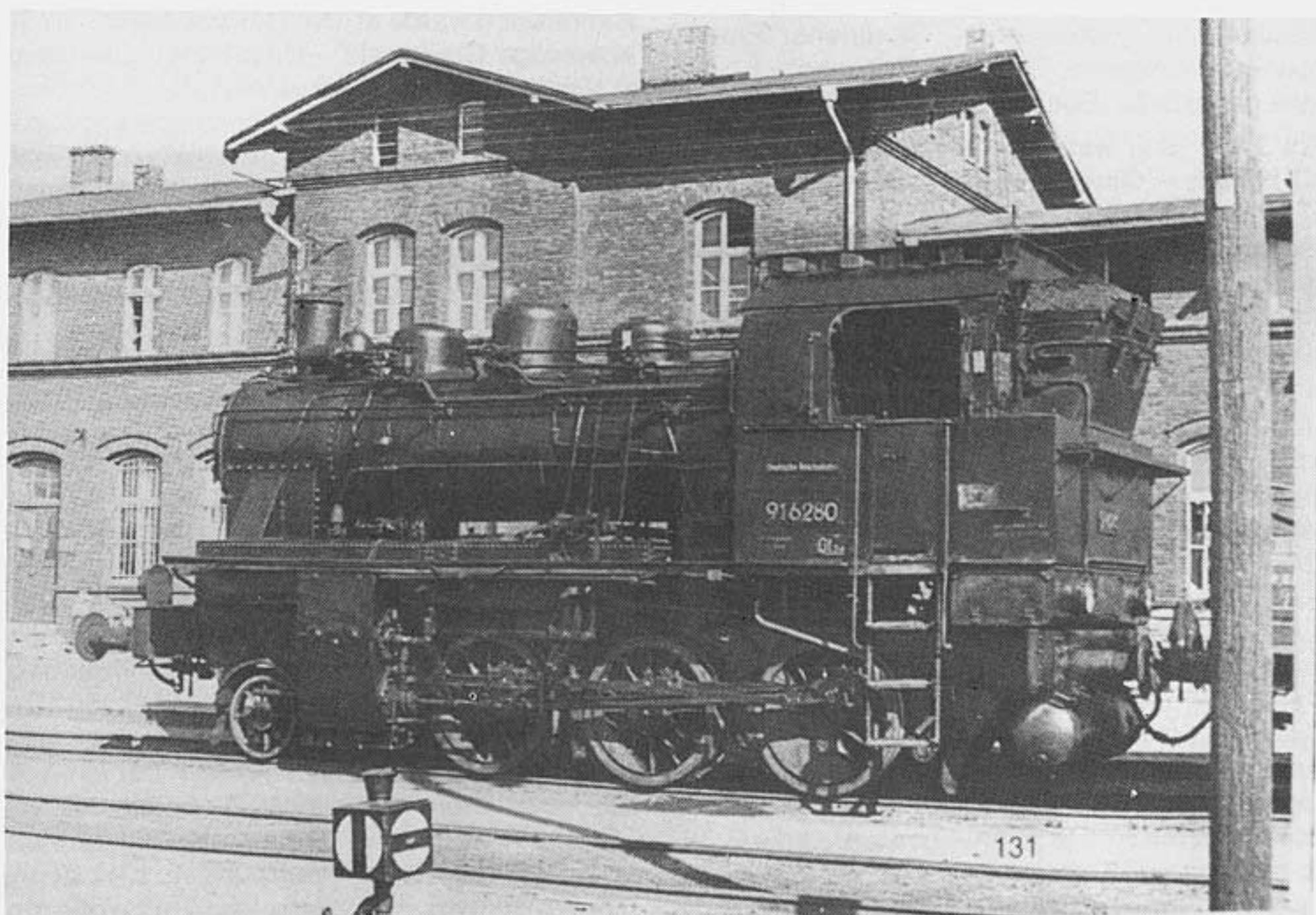
Reparationsleistungen fielen. Am 18. August 1945 erschien bereits ein Nachweis über abgebaute Strecken der GGE, wobei, auch in folgenden Statistiken, unterschiedliche Zahlen angegeben werden. Bezogen auf die Gesamtstreckenlänge von 50,54 km wurden 46,35 km abgebaut; d.h. hier sind die 2,11 km Mitbenutzung 2. Gleis Greifswald – Wackerow einbezogen. Bezogen auf die eigene GGE-Streckenlänge 48,43 wurden 44,24 km demontiert, davon 43,79 km durch die Rote Armee und 0,44 km durch die DR. Hinzu kamen 40 abgebaute Weichen.

Am 3. Dezember 1945 waren an GGE-Strecken noch vorhanden:

Streckenlänge: 4,42 km aufgeteilt in:

1. Vor Grimmen Schützenplatz bis hinter Grimmen von km 22,74 bis km 26,67 = 3,93 km.
2. Tribsees bis Tribsees Ost = 0,49 km.

An Weichen waren noch 16 einfache, 1 Kreuzungs- und 1 Doppelkreuzungsweiche vorhanden. Auch die fünf Lokomotiven (11c, 12c, 1141, 1142, 1143), ein Personen-, ein Packwagen, ein



131

Die ELNA 2 Lok 1141 der GGE bei der DR als 91 6280 eingereiht. Hier eine Aufnahme vom 18. August 1966 auf dem Bf Velgast Süd (FKB Süd).
Bildquelle Foto Wolff in Eisenbahnen in Pommern, Bäumer/Bufe, S. 131

G-Wagen, 1 Spezialwagen waren weiterhin im Bestand der GGE. 11 O-Wagen und 10 G-Wagen waren bei der DR eingestellt.

An Personal verblieben 10 Personen, davon: in der Verwaltung 3, Bahnhofspersonal 2, Zugbegleitdienst 2, Lokpersonal 2, Werkstatt ein Arbeiter.

Auf den abgebauten Strecken blieben die Schwellen erhalten, doch wurden sie nach und nach von den anliegenden Gemeinden und Privatpersonen entfernt.

Der Zustand der erhaltenen Streckenabschnitte lautete „betriebsfähig“. Sie wurden nach Bedarf von Lokomotiven befahren, die ausschließlich Privatanschlußgleise bedienten. Der Eigentümer Lenz & Co. bemühte sich (2. September und 25. September 1946) verzweifelt um den Wiederaufbau der abgetragenen Strecken, bekam aber von der SMAD keinen Auftrag dazu.

Am 1. Januar 1947 wurde die GGE, rückwirkend ab dem 15. November 1946, enteignet und vom Land Mecklenburg-Vorpommern, Hauptverwaltung Landeseigene Betriebe, Industrieverwaltung Bahnen, übernommen. Sie wurde der „VVB Verkehr Land Mecklenburg-Vorpommern, Sitz Demmin“, unterstellt. Der neue Name der GGE lautete nun: „Greifswald – Grimmener Eisenbahn, volkseigener Betrieb in Tribsees“.

Sie gehörte zur Betriebsdirektion Friedland.

Im Jahre 1947 waren an Streckenlänge 2,00 km Greifswald – Greifswald Schützenplatz, 0,49 km Tribsees – Tribsees Ost sowie 1,71 km Anschlußgleise, insgesamt also 4,2 km, in Betrieb. Im Einsatz waren 2 Lokomotiven. Acht Mitarbeiter waren in dem „neuen“ Betrieb tätig. Aus dem Güterverkehr erzielte man 48500 RM Einnahmen.

Am 17. Februar und 9. März 1947 bemühte sich der LDPD-Kreisverband Greifswald in Schreiben an den Kreistag Greifswald und an den Landtag Mecklenburg-Vorpommern um den Wiederaufbau der Gesamtstrecke. Als Gründe gab die LDPD an, daß die Landwirtschaft sehr unter dem Mangel an Verbindungen zur Kreisstadt Greifswald leide und daß 270 000 t landwirtschaftlicher Güter so nicht befördert werden könnten.

Interessant war die Antwort der Rbd Greifswald vom 17. April 1947, daß ein Auftrag zum Wiederaufbau durch die Transportverwaltung der SMAD fehle und auch nicht zu erwarten sei, da die GGE eine frühere Privatbahn war. Trotzdem bemühte sich die Rbd Greifswald mit einem Antrag vom 21. April 1947 ebenfalls um den Wiederaufbau der GGE. Dieser wurde aber von der Hauptverwaltung Landeseigene Betriebe Mecklenburg-Vorpommern zurückgestellt. So antwortete die

Rbd Greifswald am 25. April 1947 der LDPD in Greifswald, daß mit einem Wiederaufbau der GGE nicht zu rechnen sei, da es an Schienen und Material fehle.

Im Jahre 1948 wurden auf dem nun mit 1,88 km Streckenlänge angegebenen Abschnitt Greifswald – Greifswald Schützenplatz folgende Überführungen mit Lokomotiven der GGE durchgeführt:

- a) Von Schützenplatz nach Greifswald: Zug-Nr. 1, 3, 5, 7.
- b) Von Greifswald nach Schützenplatz: Zug-Nr. 2, 4, 6, 8.

Eine Lokomotive war im Bf. Greifswald Schützenplatz stationiert.

Bei Bedarf konnten auch 10 Überführungen gefahren werden.

Von Mai bis November 1948 waren im Einsatz: Mai: Lok 1141, Juli: Lok 12, September und November: Lok 11.

Einnahmen wurden aus dem Güterverkehr wie folgt erzielt:

16. Mai 1947 bis 16. Mai 1948: 67 593 RM

16. Mai 1948 bis 16. Mai 1949: 83 728 RM

Auf Beschuß der Deutschen Wirtschaftskommission wurde ab dem 1. April 1949 auch die ehemalige Greifswald – Grimmener Eisenbahn in Verwaltung und Nutznutzung der Deutschen Reichsbahn übernommen. Sowohl die abgebauten Streckenabschnitte als auch die beiden Reststrecken Greifswald – Greifswald Schützenplatz und Tribsees – Tribsees Ost (Anschluß Raiffeisen) kamen zum Rba Neustrelitz.

Die Übernahme zog sich jedoch bis September 1949 hin.

Aus Inspektionsberichten vom 1. und 9. August 1949 entnehmen wir: In Greifswald Schützenplatz sind eine T 3 Lok stationiert und 4 Gleisanschlüsse vorhanden; es herrscht „reger Wagenladungsverkehr“ mit täglich 10 bis 12 Wagen Ausgang. Es wird vorgeschlagen, nur noch eine Kleinlok am Schützenplatz zu stationieren und damit einen Lokführer und einen Heizer einzusparen. Die Aufgabe des Bahnhofsvorsteigers soll nur noch ein „Dienstposten“ wahmehmen, da die Bahnhöfe Schützenplatz und Tribsees Ost als Tarifbahnhöfe gestrichen werden.

Noch am 10. August 1949 erfolgte der Hinweis der Übernahmekommission zu prüfen, ob die Strecke Tribsees – Greifswald wieder aufzubauen ist aus Abriß der normalspurigen Kleinbahnstrecke Velgast – Tribsees, weil auf der Franzburger Südbahnstrecke „Personen- und Güterverkehr seit jeher sehr schwach waren und die Instandsetzung dieser Strecke große Summen verschlingen würde“.

Doch dieser Plan wurde nicht aufgegriffen. Mit der Auflösung der Kleinbahnabteilung Tribsees am 30. September 1949 endete dann endgültig die eigenständige Existenz der Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Es ist nicht Aufgabe der vorliegenden Broschüre, die weitere Geschichte der Reststrecke Grimmen – Grimmen Schützenplatz in der DR-Zeit detailliert zu beschreiben.

Sie wurde, dem Rba Stralsund unterstellt, zum Streckenrangiergleis, der Bahnhof Grimmen Schützenplatz zur Güterladestelle. 90 Prozent des Güterumschlages des Wagenladungsknotens Grimmen erfolgen auf dem Anschlußbahnhof Schützenplatz.

Anschlußgleise führten zur Getreidewirtschaft mit ihrem großen Silo, zum VEB Leichtzuschlagsstoffe, zum Agrochemischen Zentrum, zum Kohlehandel und zu dem umfangreichen Materialplatz des Erdöl- und Erdgasbetriebes. Nunmehr werden sie wieder von Raiffeisen, von Hanse-Saaten Rostock, der Trocknungs- und Futtermittel GmbH Grimmen, dem BMV-Baustoffhandel Nord, weiter vom Kohlehandel und von der Getreidewirtschaft AG, dem Berkuhauptwerk, von Wintershall und der Hanseatischen Mineralöl GmbH i. A. genutzt. Erfreulich ist es zu sehen, daß im Sommer 1991 auf dem Bahnhof Grimmen Schützenplatz ein umfangreicher und lebhafter Wagenladungsverkehr erfolgt.

I. Stationsverzeichnis

km	Bahnhof:	Grundbesitz/Interessenten:
0,0	Greifswald	Mitbenutzung Bahnhof KPEV / DR
2,2	Wackerow	Gut Stadt Greifswald, 617 ha
5,4	Steffenshagen	Gut Stadt Greifswald, 540 ha Forst Stadt Greifswald
8,2	Petershagen	Gut Groß Petershagen der Stadt Greifswald, 317 ha, Gut Klein Petershagen der Stadt Greifswald, 173 ha; Feldbahnanschluß
11,5	Horst	Gemeinde Horst, ev. Kirche Horst
12,8	Anschlußgleis Segebadenhau	Domäne Segebadenhau 540 ha; Feldbahnanschluß
14,5	Anschlußgleis Freiholz	Staatsforst, Stadtforst Greifswald, Gut Wüst Eldena der Stadt Greifswald, 456 ha; Feldbahnen
16,5	Bremerhagen	Domäne Groß Bremerhagen, 443 ha, Rittergut Willerswalde, 572 ha
19,8	Hohenwarth	Domäne Hohenwarth, 509 ha
23,8	Grimmen Schützen- platz	GGE; Landwirtschaftlicher Ein- und Verkaufsverein Grimmen; Ziegelei Leitner, Gut Groß Lehmhagen, Domäne Klein Lehmhagen; Feldbahnanschlüsse
25,6	Grimmen	Mitbenutzung Bahnhof KPEV / DR
27,9	Vietlipp Privatverladestelle Jessin und Dönnie	Domäne Vietlipp, 247 ha, Feldbahn Rittergut Dönnie (von Wakenitz'sche Familienstiftung) 594 ha, Feldbahnen Jessin und Dönnie
30,5	Borgstedt	Rittergut (von Bülow), 450 ha, Feldbahn
34,6	Strehlow	Rittergut (E. Rassow), 644 ha Feldbahn
36,6	Voigtsdorf	Rittergut Leyehof (Wossidlow) 662 ha; Rentengut Kirch Baggendorf (von Bodinus), 849 ha; Rittergut Langenfelde, 849 ha; Gut Glewitz (von Hagenow) 478 ha; Rittergut Voigtsdorf (Pahl) 539 ha; Rittergut Wendisch Baggendorf (Hacker) 529 ha; Rittergut Brönkow (Holsten) 641 ha; 6 Feldbahnen und Privatverladestellen
40,0	Zamekow	Rittergut (Putzier) 493 ha
41,4	Grammendorf	Gemeinde; Rittergut Gransebieth (Albrecht) 596 ha;
43,8	Deyelsdorf	Gut Deyelsdorf
45,8	Stremlow	Rittergut (Thalberg) 658 ha; Rittergut Techlin (von Hennigs) 596 ha; Forstverwaltung
50,4	Tribsees	Gemeinschaftsbahnhof mit M. F. F. E., FSB, STE.

II. Fahrplanbuch der Greifswald – Grimmener Eisenbahn, gültig vom 1. Mai 1902

Gemischter Zug	Nr. 1	ab Tribsees an Greifswald	5. ¹⁰ 8. ²⁰	Signalstation km 2,39
	Nr. 2	ab Greifswald an Tribsees	5. ¹⁷ 9. ¹⁷	Grundgeschwindigkeit 30 km/h
Personenzug	Nr. 3	ab Tribsees an Greifswald	10. ³² 12. ⁵⁴	Grundgeschwindigkeit 37,5 km/h
Zug	Nr. 4	ab Greifswald an Tribsees	10. ⁴⁵ 13. ¹²	
Greifswald – Grimmen = gemischter Zug, Grimmen – Tribsees = Personenzug				
Gemischter Zug	Nr. 5	ab Tribsees an Greifswald	19. ⁰⁰ 22. ⁰⁷	Grundgeschwindigkeit 30 km/h
Zug	Nr. 6	ab Greifswald an Tribsees	15. ⁰⁵ 17. ⁴⁵	
Greifswald – Grimmener = Personenzug, Grimmen – Tribsees = gemischter Zug				
Zug	Nr. 8	ab Greifswald an Grimmener	19. ¹⁰ 20. ³⁵	

III. Einige Betriebsergebnisse der Greifswald – Grimmener Eisenbahn

Geschäftsjahr	beförderte Personen	beförderte Güter in t	Betriebsüberschuß in M/RM
1923/24	102 051	110 441	49 071 168 Bill.
1924/25	121 596	105 415	50 237 M
1925	95 285	100 920	23 689 M
(1. 4. – 31. 12. 1925)			
1926	111 195	147 715	305 RM
1927	117 908	135 047	56 057 RM
1928	116 226	153 342	120 327 RM
1929	137 349	172 925	190 278 RM
1930	120 864	173 605	142 192 RM
1931	104 537	133 152	83 741 RM
1932	80 897	108 848	57 520 RM
1933	74 302	114 718	66 939 RM
....			
1942	226 688	215 930	207 725 RM

IV. Lokomotiven der Greifswald – Grimmener Eisenbahn

Betriebs-Nr.	Hersteller	Baujahr	Bauart	DR-Nr.	Bemerkung
1 c = 1 B	Vulcan	1896	Bn2t	–	1913 verkauft
2 c = 2 B	Vulcan	1896	Bn2t	–	1922/23 verkauft
3 c = 3 B	Vulcan	1896	Bn2t	–	1929 verkauft an Strellewerke Mannheim
11 c	Vulcan	1910	Cn2t (T 3)	895902	ex 1956
12 c	Vulcan	1913	Cn2t (T 3)	895903	ex 1957 1922/23 an GGE von Liegnitz
13 c	BMAG	1888	Cn2 (T 3)	–	1914 an GGE ex 1929/30
1141	Hohen- zollern	1927	1 Ch2t (ELNA 2)	916280	1948 noch bei GGE; 20. 11. 1967 ex 1968
1142	Hohen- zollern	1929	1 Ch2t (ELNA 2)	916282	vor 1949 an NFE, zuletzt Barth, ausgemustert 12/1971
1143	Henschel	1930	1 Ch2t (ELNA 2)	916284	1949 an DR, später Großkokerei Lauchhammer

Statistik der Betriebsmittel

	1896	1908	1928	1935
Lokomotiven	3	3	5	5
Personenwagen	8	8	8	9
Packwagen	2	2	3	2
Güterwagen	22	22	24	21
Spezialwagen	–	–	–	1

V. Aufsichtsrat der Greifswald – Grimmener Eisenbahn

- 1922 – 1925:
1. Oberbürgermeister Fleischmann, Greifswald
 2. Rechtsanwalt Dr. Pundt, Berlin
 3. Landessyndikus Dr. Schultze-Plotzius, Stettin
 4. Landrat Kogge, Greifswald
 5. Landrat Dr. Brauns, Grimen
 6. Landrat a. D. von Veit, Deyelsdorf
 7. Direktor Melchior, Berlin

Vorstand:

- Bürgermeister Rückert, Grimen
Regierungsbaumeister a. D. Noack, Berlin

- 1932/1933:
1. Oberbürgermeister Fleischmann, Greifswald, Vorsitzender
 2. Landrat Dr. Brauns, Grimen, stellvertretender Vorsitzender
 3. Direktor Dr. Drewes, Berlin
 4. Direktor Dr. Pundt, Berlin
 5. 1. Landesrat Dr. Schultze-Plotzius, Stettin
 6. Direktor Regierungsbaumeister a. D. Sömke, Berlin
 7. Direktor Dr. Stephan, Berlin

- 1942/1943:
1. Direktor Dr. Hans Drewes, Berlin, Vorsitzender
 2. Direktor Dr. Erich Stephan, Berlin, stellvertretender Vorsitzender
 3. Regierungsbaumeister a. D. Karl Pischel, Berlin
 4. Oberbürgermeister Dr. Friedrich Rickels, Greifswald
 5. 1. Landesrat Dr. Manfred Schultze-Plotzius, Stettin
 6. Direktor Regierungsbaumeister a. D. Max Sömke, Berlin
- (verstorben: Regierungsbaumeister a. D. Georg Noack, Berlin,
1920 – 1. 4. 1943 im Vorstand)

Gertrud Legrün

Die letzten Tage bei der Greifswald – Grimmener Eisenbahn

Meine Tätigkeit bei der Eisenbahn begann am 1. April 1944 bei der Bahnverwaltung der Greifswald – Grimmer Eisenbahn und der Stralsund – Tribseer Eisenbahn.

Die Strecke der G.G.E. hatte im Krieg eine besondere Stellung eingenommen. Die Stationen Voigtsdorf und Horst waren zu „Kriegskreuzungsstationen“ benannt, d. h. die Strecke Rostock – Stralsund – Greifswald zu entlasten. Die Transporte wurden von Rostock über Tribsees – Grimen nach Greifswald gefahren. Hierfür hatten wir viele Telegramme, die zur Basa Bf. Tribsees kamen, abzuschreiben und unseren Bahnhöfen zuzustellen. In Tribsees waren ja 3 verschiedene Eisenbahn-Verwaltungen ansässig.

1944/45 nahmen diese Arbeiten an Umfang noch zu. Die vielen Verkehrssperren, bedingt durch den Rückzug der Fronten, kamen dazu. Diese mußte ich alle im Zweifingersystem als Lehrling abtippen. Die Berufsschule war für mich bald zu Ende, da diese in Stralsund ausgebombt wurde.

Sehr erschütternd war für mich, als im Mai 1944 die Züge der beiden Bahnen beschossen wurden, wobei der Lokführer Tänzer, Heizer Möller und der Franzose Henry ... getötet wurden. Wir waren doch von Stettin umquartiert in der Hoffnung, weitab vom Geschehen zu sein.

So begann der Winter und auch die Flüchtlingstransporte von Ostpreußen und Hinterpommern. Im April kamen die Fronten immer näher. Als in den letzten Apriltagen Kollegen eine Meldung nach Greifswald durchgeben wollten, meldete sich eine russische Stimme. Der Zugverkehr kam noch an diesem Tag zum Erliegen.

Am 1. Mai 1945 wurde der Bahnhof und alle Eisenbahneinrichtungen besetzt. Erst im Spätsommer 1945 wurde das Gebäude wieder freigezogen.

Es mußten nun alle Akten und Unterlagen gesichert werden. Diese lagen im Brunnen und waren im Keller zusammengetragen. Vorrangig galt es die Personalunterlagen und Meßtischkarten zu sichern. Es begann der Abbau der Strecke nach Stralsund, Grimen – Greifswald aus Richtung Tribsees. Die Bau blieben die ganze Woche auf den Baustellen. Ich vermute, daß der Abbau am 30. September 1946 beendet war. Siehe dazu meine Entlassung.

Am 1. Januar 1947 wurde ich wieder eingestellt und zwar war ich nur noch im Büro mit dem Bahnverwalter Inspektor Ernst Rösler.

Die Firma Lenz & CO Berlin war m. E. schon enteignet. Wir wurden dem Landesbahnamt Demmin unterstellt. Diese war weisungsberechtigt und zwar durch einen Herrn Behm. Die Betriebsbezeichnung aber war noch geblieben Bahnverwaltung der GGE und St. T. E.

Es mutet komisch an, Bahnverwaltung ohne Bahnen. Aber ganz so war es nicht. Der Gleisanschluß VEAB mit den Getreidehallen und das Verbindungsgleis vom Gleisanschluß zum Bahnhof sowie der Triebwagenschuppen und die Werkstätten waren noch vorhanden.

Alle Getreidetransporte – und es waren wöchentlich 1 bis 2 Züge, wurden jetzt auf Bahnhofsschein von uns abgefertigt und dem Bahnhof Tribsees übergeben. Da mußte ich dann nachts zum Bahnhof, um alle gewogenen Wagen in die Unterlagen einzutragen. Ich hatte oft Angst im Nacken, wenn ich nachts allein nach Hause mußte.

In der Werkstatt waren noch der Werkmeister Fick, Kesselschmied Osten, Schlosser Stein und auch der Lokf. Troche tätig. Diese reparierten die Fahrzeuge für die Südbahn.

Ich weiß auch noch, daß mein Vater als selbstständiger Malermeister Personenwagen gestrichen hat, nachdem diese repariert waren. Das war noch vor 1950.

Bis 31. Januar 1946 wurden laut SV-Ausweis noch Beiträge zur Betriebskrankenkasse Lenz & Co Berlin abgeführt. Die Tätigkeit bei der GGE endete dann am 31. März 1949.

Ab 1. April 1949 entstand dann in den Räumen der Bahnverwaltung die Bahnmeisterei Tribsees, wo ich dann weiter beschäftigt wurde.

Die Laufbahn bei der Eisenbahn endete für mich erst am 30. April 1989 als Leiter des Bahnhofs Tribsees, als ich in den Ruhestand ging.

Lenz & Co.

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

Lehrzeugnis

=====

Berlin-Wilmersdorf, Mecklenburgische Str. 57

Fernruf: 897591 für Ortsverkehr, 897746 für
Fernverkehr · Telegramm-Adresse: Bahnhof Lenz ·
Girokonto Nr. 8471 bei der Reichshauptbank in Berlin
Berliner Stadtbank · Postscheckkonto: Berlin Nr. 82199

Eingangs- und Bearbeitungsvermerk:

Lenz & Co. G.m.b.H., Berlin-Wilmersdorf, Mecklenburgische Str. 57

Unsere Beichen:

Ihre Nachricht vom

Beichen

Datum

30. Sept. 1946

(Bei Antwort wieder angeben)

Lgb. Nr. 1175/46

A3. Pers Sitzler

Akt. e

Bett.

Fräulein Gertrud Sitzler, geboren am 3. Mai 1929, trat am 1. April 1944 als Anlernling für den Bürodienst bei der Bahnverwaltung Tribsees der von uns betriebenen Greifswald-Grimmener und Stralsund-Tribseer Eisenbahn ein. Sie wurde dort mit Bedienung der Schreibmaschine, Registraturarbeiten, Formularverwaltung sowie Hilfeleistung bei allen sonstigen in der Bahnverwaltung vorkommenden Arbeiten ausgebildet und beschäftigt und hat alle ihr übertragenen Arbeiten fleißig, gewissenhaft und zur vollsten Zufriedenheit ihrer Vorgesetzten erledigt.

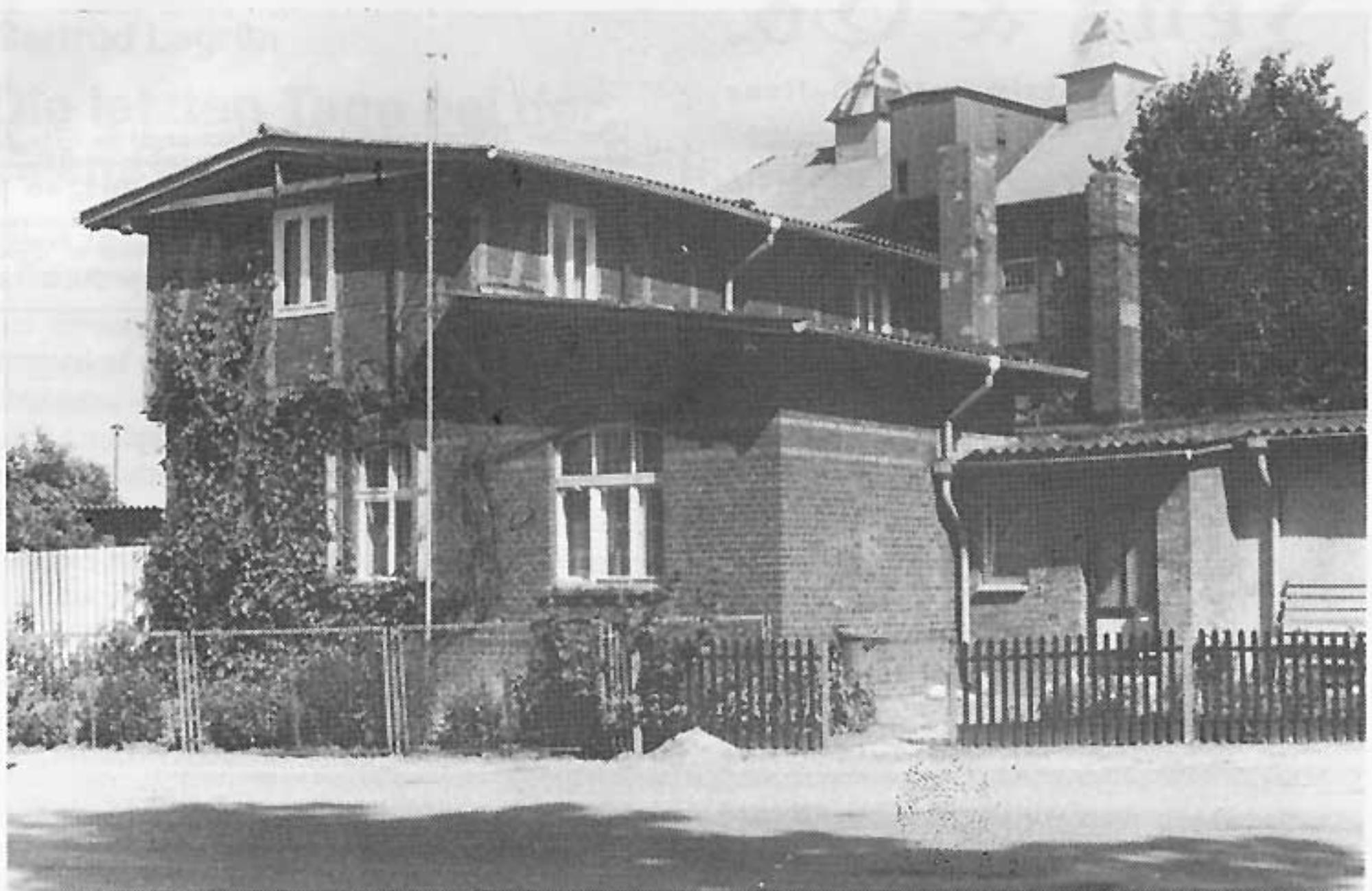
Mit Beendigung der Anlernzeit am 30. 9. 1946 scheidet Fräulein Sitzler, da eine weitere Beschäftigungsmöglichkeit infolge Abbruchs der Bahnbetriebe leider nicht besteht, aus dem Dienst der Bahnverwaltung Tribsees aus.

Für ihre weitere Zukunft begleiten sie unsere besten Wünsche.

Lenz & Co.

Gesellschaft mit beschränkter Haftung

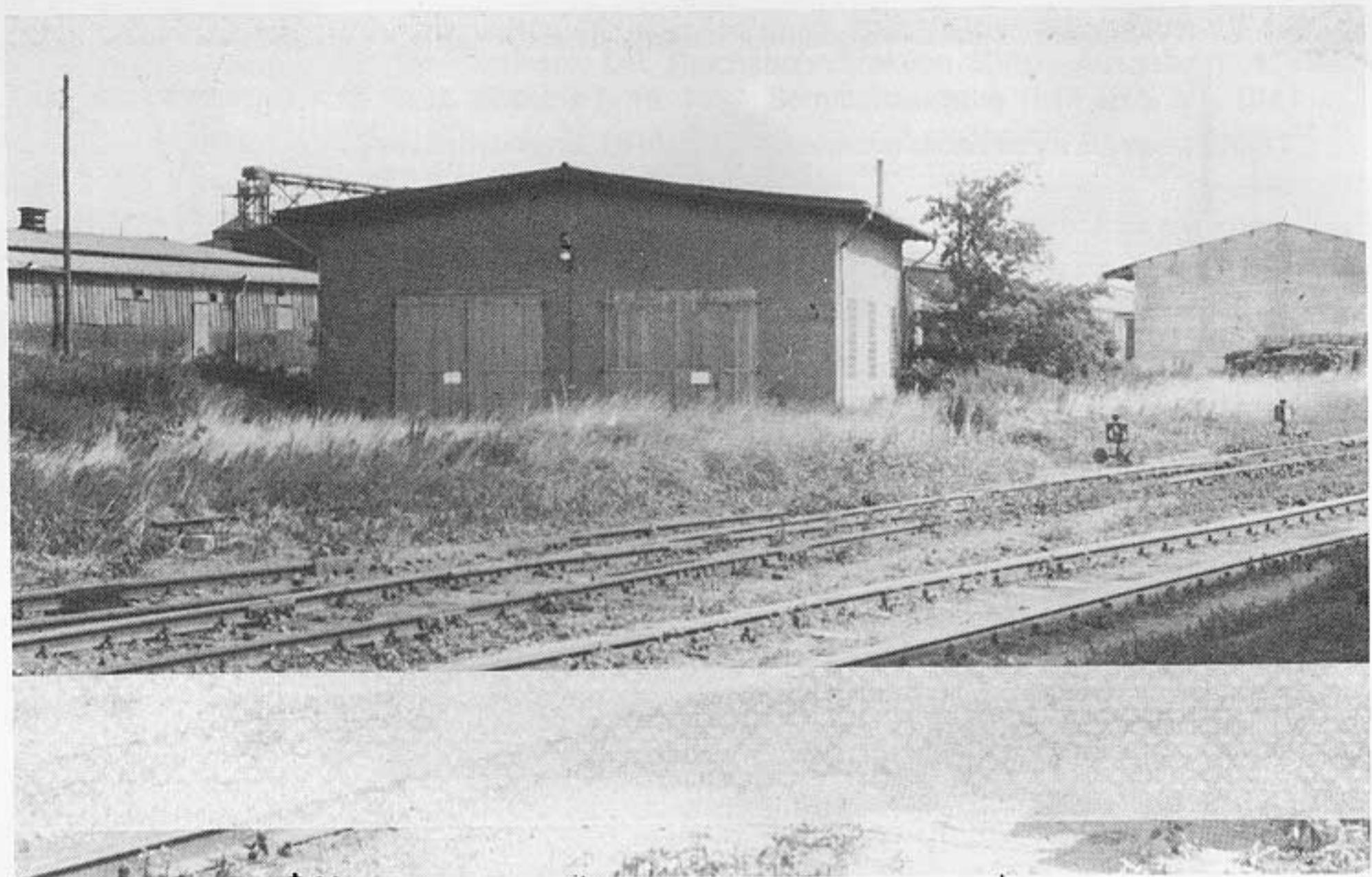
Alfred Lenz



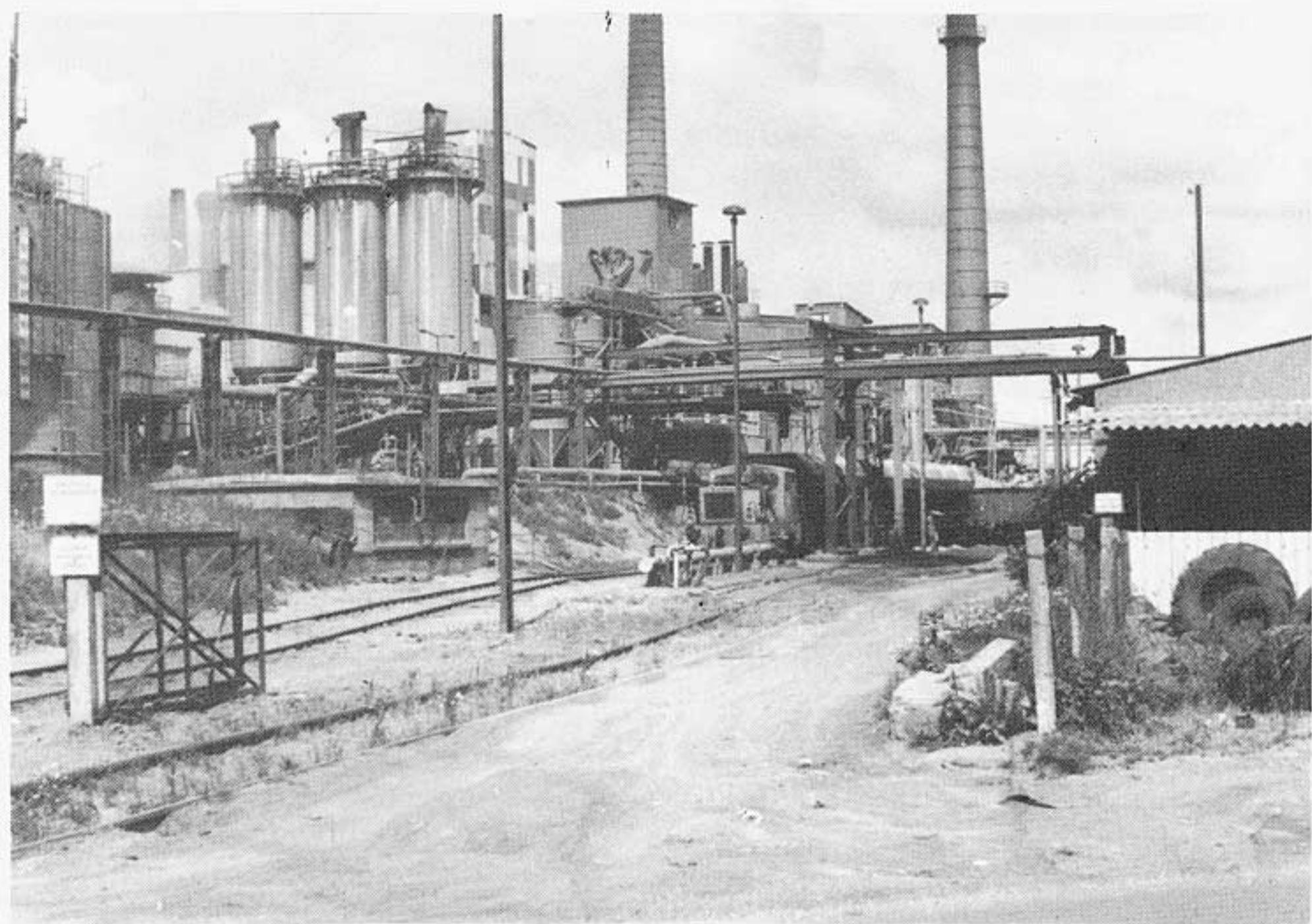
Der zentrale Bahnhof der GGE: Grimmen – Schützenplatz, ein original Lenz-Bau, von der Straßenseite 1986 aufgenommen. Foto: Machel



Der typische Unterwegsbahnhof der GGE. Hier die Wellblechbehausung des Bf. Horst 1986. Foto: Machel



Der Lokschuppen der GGE in Grimen – Schützenplatz, Zustand 1986. Foto: Machel.



**Bf. Grimen Schützenplatz 1986. Anschlußbahnverkehr zum Getreidesilo.
Foto: Dr. Hormann**



Bf. Grimmen Schützenplatz 1986. Bahnsteigseite des früheren Empfangsgebäudes.
Foto: Dr. Hormann



Bf. Grimmen Schützenplatz 1986. Straßenseite des früheren Empfangsgebäudes.
Foto: Dr. Hormann

Quellenangaben:

- Amtlicher Taschenfahrplan für Pommern. DR, Reichsbahndirektion Stettin. Ausgabe 1. 4. 1940; Sommerausgabe 1939 ab 15. 5. 1939 bis 7. 10. 1939; Sommerausgabe 1941 ab 5. Mai 1941
- Amtliches Kursbuch für Mitteldeutschland. DRG, Reichsbahndirektion Berlin; Winter 1930/31 vom 5. 10. 1930 - 14. 5. 1931
- Aktenbestände Landesarchiv Greifswald
- Aktenbestände Stadtarchiv Greifswald
- Aktenbestände Verwaltungsarchiv der Rbd Greifswald
- Bäumer, W. / Büfe, S.: Eisenbahnen in Pommern, Büfe-Fachbuchverlag, Eggelham und München, 1988
- Greifswalder Zeitung, Jahrgänge 1896 bis 1936
- Koenner, H. M.: ELNA-Dampflokomotiven. Lok Report e.V. München, 2., vollst. überarb. u. erw. Auflage, 1985
- Kursbuch für Vorpommern und Rügen ab 1. 10. 1913. Verlag E. Hartmann, Greifswald
- Niekammer's Güteradreßbuch von Pommern, Ausgaben 1905, 1920
- Noske, K.: Grimmen. Ein Stadtrundgang. 2. erw. Aufl., 1987
- Pohl / Strommenger: Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Berlin 1936
- Sammlungen: W. Hormann, L. Nickel, H. Neumann, W.-D. Machel, N. Tilling, G. Legrün
- Schultz, L. / Hoeppner, U.: Die Rostock – Tribseer Eisenbahn.
- Blätter zur Verkehrsgeschichte Mecklenburgs, Heft 2, 1987
- Strübing, G.: Kreis Grimmen. Ein Grundriß der Geschichte. Von den Anfängen bis 1949. Grimmen, 1989
- Studien von Prof. Dr. W. Janke zur physischen Geographie des Raumes Greifswald – Grimmen – Tribsees



Ehemalige Wartehalle auf Bf. Horst. Zustand 1983. Foto: Dr. Hormann