

Mecklenburg-Pommersche-Schmalspurbahn

EINE LEGENDE LEBT!

Über den Gleisbau und Spurweiten



In Deutschland wird in der Umgangssprache der Ausdruck „Schmalspurbahn“ fälschlicherweise oft mit der Bezeichnung „Kleinbahn“ gleichgesetzt. Eine nach dem preußischen Kleinbahngesetz gebaute und betriebene Kleinbahn kann aber auch in Regelspurweite gebaut sein. Als Spurweite wird im Schienenverkehr der Abstand zwischen den spurführenden Elementen des Fahrwegs bezeichnet.

Bei konventionellen Bahnen sind dies die Innenkanten der Schienenköpfe eines Gleises. Manchmal wird auch der Begriff „Spurbreite“ verwendet, dies ist jedoch nicht korrekt, In Mecklenburg-Vorpommern gab es eine Reihe von Schmalspurbahnen mit den Spurweiten 1000 mm (darunter die Franzburger Kreisbahnen Nord), 750 mm (Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald-Wolgast, Kleinbahn-Gesellschaft Greifswald–Jarmen, Demminer Bahnen, Klockow). Daneben gab es im Nordosten des heutigen Bundeslandes ein größeres Netz aus Schmalspurbahnen auf nur 600 mm Spurweite, nämlich die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn MPSB und die an diese anschließende Anklam-Lassaner Kleinbahn.



Bei Schienenfahrzeugen wird die Spurweite der Gleise angegeben, für die das Laufwerk ausgelegt ist. Der Abstand der Spurkränze wird als Spurmaß bezeichnet, die erforderliche Differenz als Spurspiel.



Eine Strecke aus dem Netz der MPSB konnte sich bei der Deutschen Reichsbahn immerhin bis 1969 halten. Heute existiert von diesem ausgedehnten 600-mm-Netz nur noch ein kleiner wiederhergestellter Teil als MPSB-Museumsbahn in Schwichtenberg. Da die Breite ein Außenmaß, die Spurweite hingegen ein Innenmaß darstellt.



Die Laufwerke von Schienenfahrzeugen sind für den Einsatz auf Gleisen einer bestimmten Spurweite ausgelegt. Eine Ausnahme von dieser Regel stellen Fahrzeuge mit umspurbaren Laufwerken dar. Ein Übergang von Fahrzeugen zwischen Netzen mit unterschiedlichen Spurweiten ist nur mit erheblichem Mehraufwand möglich. Deshalb ist Spurweite ein wichtiges Kriterium für die Interoperabilität im Schienenverkehr.



Umgekehrt bedeutet aber die gleiche Spurweite nicht, dass ein Übergang von Fahrzeugen automatisch möglich ist. So ist bei den meisten Straßenbahnnetzen ein Übergang zu Eisenbahnstrecken gleicher Spurweite wegen unterschiedlicher Rad- und Gleis-Geometrie nicht zulässig. Das Ausschlusskriterium bildet neben dem Ausradiusradius zwischen Rad Lauffläche und Spurkranz Flanke insbesondere der für die Führung in den Herzstück Bereichen von Weichen und Kreuzungen wichtige Rückfläche Abstand der Radscheiben, dessen Nennmaß bei nur sehr geringen Toleranzen im europäischen Regelspur Netz 1360 Millimeter beträgt.

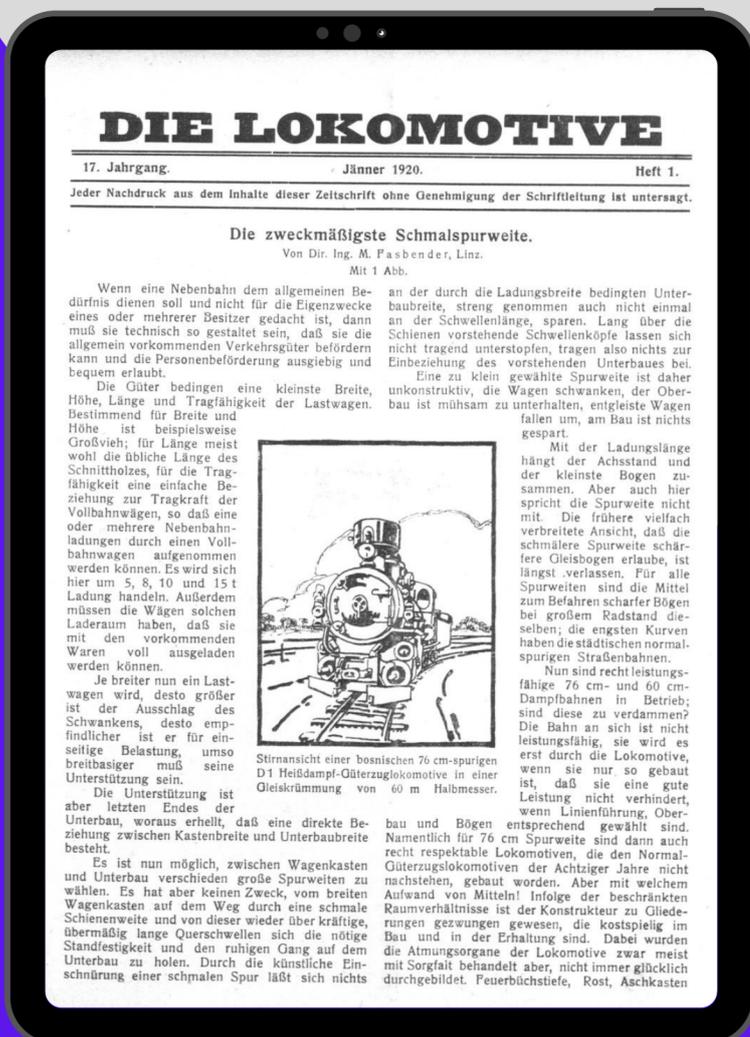


Ein Übergang von Fahrzeugen
zwischen Netzen
mit unterschiedlichen Spurweiten



Schmalspurige Bahnen sind einfacher und billiger zu bauen als Normalspurbahnen. Bei den kleineren Wagen ist der Radstand kürzer, womit engere Bogenradien realisiert werden können. Die kleineren und leichteren Fahrzeuge ermöglichen eine sparsamere Dimensionierung des Oberbaus. Wegen der engeren Bogenradien können sich schmalspurige Bahnen besser dem Gelände anpassen und haben kleinere Achslasten. Durch die geringere Spurweite ist der Rollwiderstand im Gleisbogen geringer. Sie sind deshalb einfacher und billiger zu erstellen als Normalspurbahnen. Schmalspurwagen stellen geringere Ansprüche an die Strukturfestigkeit ihrer Wagenkästen. Die Fahrzeuge können leichter gebaut werden.

Anfang 1888 begann die Verlegung der 600-mm-spurigen Feldbahnstrecke von Ferdinandshof bis zum Gut Rimpau. Vom preußischen Regierungspräsidenten in Stettin als auch vom Großherzogtum Mecklenburg-Strelitz waren hierzu keine besonderen Genehmigungen erforderlich gewesen, da es sich um eine einfache Feldbahn handelte. In der Regel wurde das Gleis auf eine 30 cm starke Kiesaufschüttung gelegt.



Die zweckmäßigste Schmalspurweite..



Auf das Imprägnieren der Holzschwellen verzichteten die Schweders, weil sie auf die aseptische Eigenschaften des Moores hofften.

Im Frühjahr 1888 war dann die Geburtsstunde der späteren MPSB gekommen. Die nunmehr mit Dampflokomotiven und Pferden betriebene Feldbahn wurde eröffnet. Vorhanden waren zunächst drei Dampflokomotiven, 40 Pferde, 350 Muldenkipper und eine 20 km lange Gleisanlage.



Kontakt:
Zur Kleinbahn 7a,
17099 Galenbeck
www.mpsb-online.de



© 2022

MECKLENBURG-POMMERSCHE-
SCHMALSPURBAHN FREUNDE E.V.

WEITERFÜHRENDE LITERATUR ...

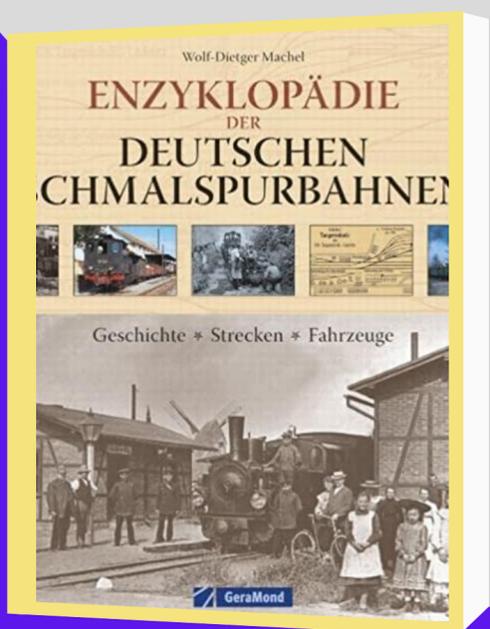


Schmalspurdampflokomotiven

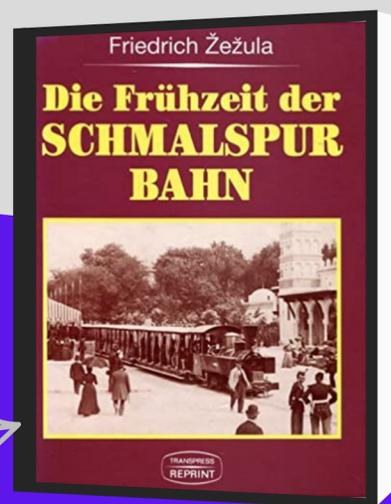
ISBN: 3854927924

Georg Wagner

Tosa-Verlag



Enzyklopädie der dt. Schmalspurbahnen
Wolf-Dietger Machel
ISBN: 3862451011
Verlag: GeraMond



Die Frühzeit der Schmalspurbahn
Friedrich Žežula
ISBN: 3344709151
Verlag: Transpress; Reprint der Ausg. [Wien]