

Geschichte und Entwicklung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn (KBS 181)

1904 bis 1964

Die Anfänge

Bis zur Gründung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn waren die nächstgelegenen Bahnhöfe im Einzugsbereich der Region Klein-Endingen, Neumühle-Linde und Tiefenthal. Das Transportvolumen sowohl von landwirtschaftlichen Produkten als auch für das ansässige Gewerbe nahm gegen Ende des letzten Jahrhunderts beständig zu, so dass der Ruf nach einer Eisenbahnanbindung immer vehementer wurde. Dies führte 1904 zur Gründung der Tiefenthal-Quenstedter-Kleinbahn-Gesellschaft mit dem Ziel, eine Eisenbahnverbindung zwischen den genannten Orten herzustellen.

Die genaue Festlegung der Strecke stellte sich als steiniger Weg heraus, war doch jeder Gemeinde in diesem Bereich die Bedeutung einer Eisenbahnanbindung nur zu klar, entsprechend hart wurde um eine Berücksichtigung bei der Festlegung der Trasse gekämpft.

Die Bahnhöfe

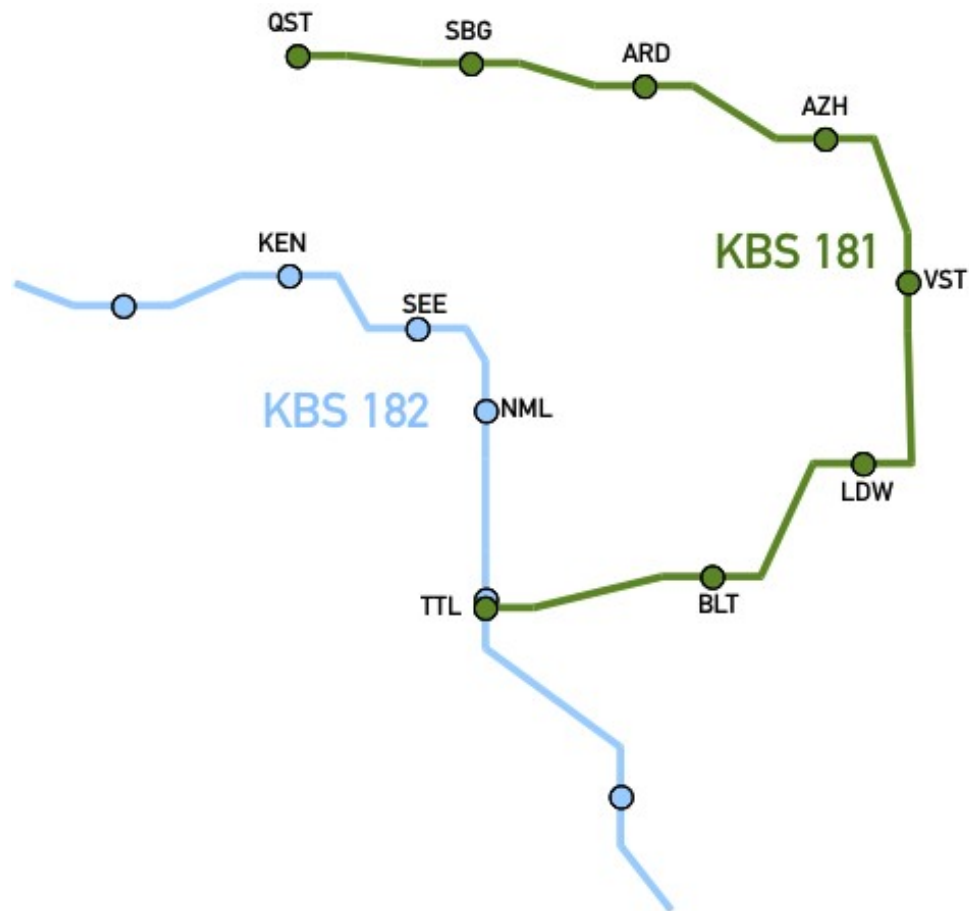
Die Bahnhöfe und Anschlüsse der Kleinbahn sind nach langer Planungszeit dann geworden:

- Tiefenthal (TTL): Beginn der Kleinbahnstrecke an der Nebenbahnstrecke
- Bollstedt (BLT)
- Anschluss Lederwerke (LDW)
- Veringenstadt (VST)
- Allzunah (AZH)
- Arnsdorf (ARD)
- Schönberg (SBG)
- Quenstedt (QST): Endpunkt der Kleinbahn, Sitz der Gesellschaft

Hinzu kommen die nächstgelegenen Bahnhöfe der Reichsbahnstrecke:

- Neumühle-Linde (NML)
- Klein-Endingen (KEN)
- Seeburg (SEE)

Geschichte und Entwicklung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn



Die Streckenentwicklung

Der Bau der Strecke begann im Jahre 1905, dabei wurde an beiden Endpunkten mit dem Bau begonnen, um die Bauzeit möglichst kurz zu halten. Besondere Schwierigkeiten bei der Trassierung und beim Bau der Strecke sind durch günstige topographische Gegebenheiten nicht aufgetreten und so konnte die Strecke bereits 1908 eingeweiht und ihrer Bestimmung übergeben werden.

Die Entwicklung des Personenverkehrs

Der Personenverkehr entwickelte sich bedauerlicherweise nicht so stark wie erhofft. Die Zahl der Pendler in Richtung Tiefenthal und darüber hinaus ebenso wie die Zahl der Schüler höherer Schulen blieb immer hinter den Prognosen zurück. Dies führte auch betrieblich dazu, dass der Personen- und der Güterverkehr nicht getrennt abgewickelt werden, sondern neben Triebwagen meist von PmG oder GmP.

Die Entwicklung des Güterverkehrs

Im Gegensatz zum Personenverkehr entwickelte sich der Güterverkehr besser als die Prognosen erwarten ließen, der Güterverkehr wurde zum sicheren Standbein der Kleinbahn.

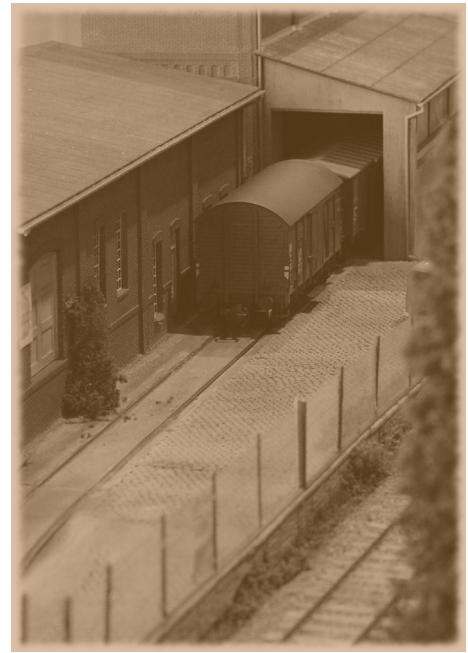
Die Granitbrüche bei Arnsdorf waren schon seit langer Zeit für hervorragende Erzeugnisse für Straßenpflaster, Brückenbau, Hausfundamente und ähnliches bekannt, litten aber ebenso lange Zeit unter großen Transportschwierigkeiten bis zum nächstgelegenen Bahnhof - hier bestand großes Interesse, mit Arnsdorf einen Anschluss ans Schienennetz zu erhalten, um künftig die Erzeugnisse der Granitbrüche auf die Bahn verladen zu können. Für die Kleinbahn sind die Granitbrüche ein sehr wichtiger Kunde, fallen die Transportleistungen doch weitgehend konstant das gesamte Jahr über an.



Stellvertretend für viele gleichartige Stationen soll hier die Bedeutung der Kleinbahn für den Transport landwirtschaftlicher Produkte am Beispiel von Schönberg vorgestellt werden. Das Ackerland in der Umgebung ist fruchtbar, die Wege zur Verwertung mitunter aber sehr weit. Besonders auffallend ist dies bei der Ernte der Zuckerrüben - hier müssen in verhältnismäßig kurzer Zeit große Mengen über einige Entfernungen transportiert werden. Dabei stellt die Eisenbahnanbindung eine wertvolle Unterstützung dar, die von den Landwirten sofort dankbar angenommen wurde. Nicht alle Transportaufgaben sind so außerordentlich stark saisonal gebunden wie der Rübentransport, naturgemäß fällt aber im Winter deutlich weniger Transportvolumen an.

Geschichte und Entwicklung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn

Die Lederwerke bekommen täglich von den Schlachthöfen der Umgebung frische Häute angeliefert und gelegentlich auch Chemikalien, das fertige Leder muss versandt werden. Die Lederproduktion ist recht geruchsintensiv, weshalb sich die Lederwerke etwas außerhalb angesiedelt haben, aber dafür direkt an der Kleinbahnstrecke; dies erweitert den Einzugsbereich, aus dem die Häute bezogen werden können, deutlich und erlaubt eine Produktion in größerem Maßstab. Auch dies ist ein wichtiger Kunde, da auch hier die Transportleistungen gleichmäßig das ganze Jahr über anfallen.



Nicht vergessen werden darf der Holztransport von verschiedenen Stationen der Kleinbahn zum Säge- und holzverarbeitenden Werk in Neumühle-Linde an der Nebenbahn. Dies sorgt für einen steten Strom von Stammholz zum Sägewerk ebenso wie dem Abtransport der Endprodukte zu den Kunden. Für den erhöhten Rangieraufwand steht im Sägewerk sogar eine Werkslok zur Verfügung.

Geschichte und Entwicklung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn

In der Übersicht stellen sich die hauptsächlichen Warentransporte wie folgt dar:

Betriebsstelle	Wareneingang	Warenausgang
ARD (Arnsdorf)	-	Granitprodukte
AZH (Allzunah)	-	Stammholz
BLT (Bollstedt)	Kohle	Vieh, landwirtschaftliche Produkte
LDW (Lederwerke)	Häute	Leder
QST (Quenstedt)	Kohle, Lebensmittel	-
SBG (Schönberg)	Kohle	landwirtschaftliche Produkte
VST (Veringenstadt)	Kohle	Getreide

Der Betrieb

Die Kleinbahngesellschaft hat sich schon sehr früh dazu entschlossen, ihren Sitz am Ende der Strecke in Quenstedt zu nehmen. Dort sitzt auch der Zugleiter der Strecke, die im Zugleitbetrieb betrieben wird.

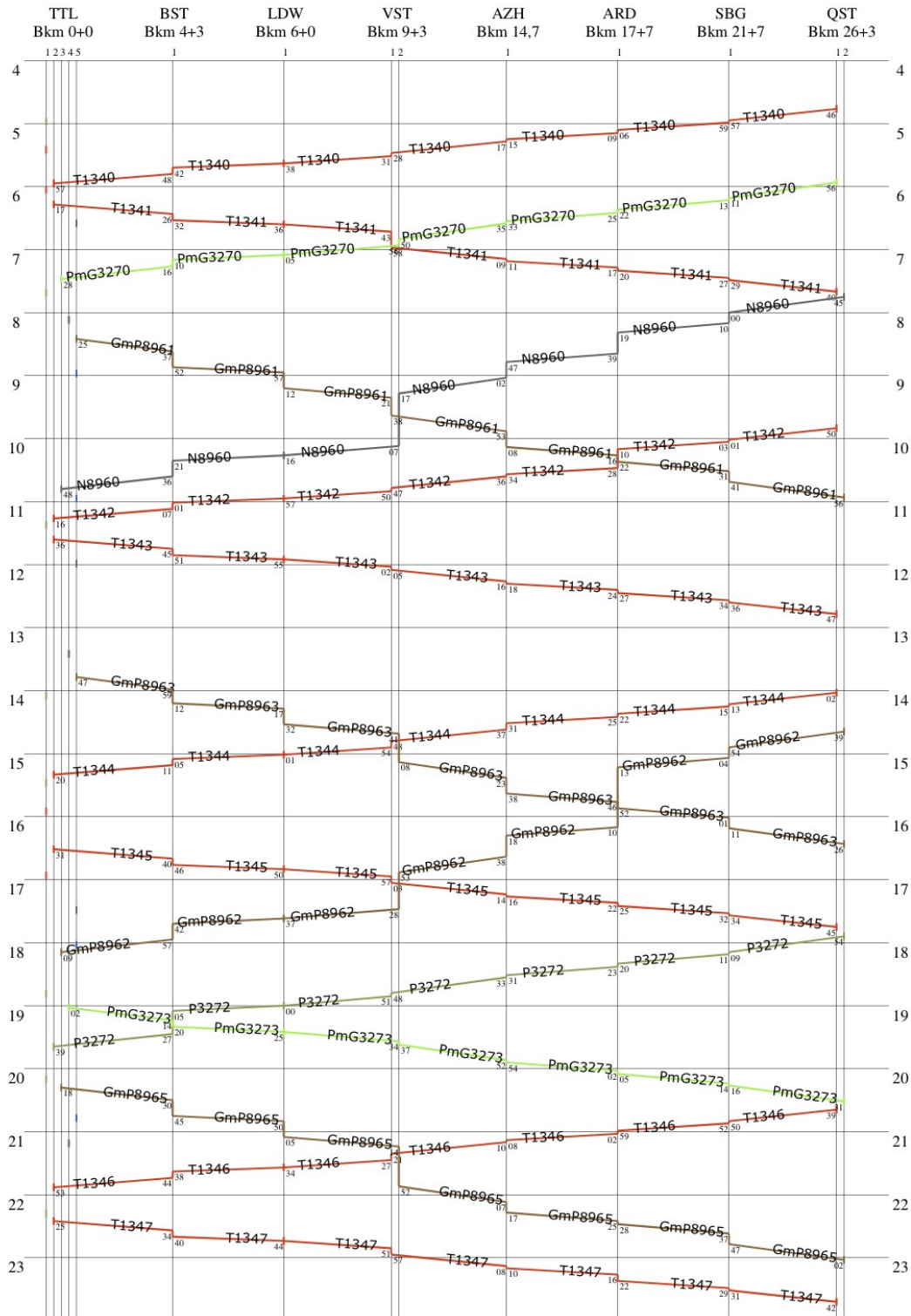
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn verstaatlicht, was aber grundsätzlich nichts an den von ihr zu erfüllenden Transportaufgaben änderte. Problematisch war jedoch in der Nachkriegszeit ein ausgeprägter Mangel an Güterwagen. Diesem wurde versucht zu begegnen, indem man die Standzeiten der Wagen an den einzelnen Stationen verkürzte. Dies wiederum war nur möglich, indem die Reichsbahn auf der Strecke mehr als eine Bedienungsfahrt pro Tag durchführte.

Zusammen mit dem mäßigen Personenverkehr, der eine Bildung von reinen Personenzügen selten erlaubte, werden diese mehrfachen Bedienungsfahrten geschickterweise an den Personenverkehr gekoppelt, daher verkehren neben Triebwagen noch PmG und GmP.

Ein typischer Bildfahrplan der Kleinbahn sieht wie folgt aus; auf Besonderheiten wird im Anschluss eingegangen:

Geschichte und Entwicklung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn

KBS 181



Geschichte und Entwicklung der Tiefenthal-Quenstedter Kleinbahn

Personenverkehr:

- T 1340 und PmG 3270 bringen am frühen Morgen die Werktätigen zu ihren Arbeitsstätten, die Schülern in ihre Schulen.
- GmP 8963 bringt die Schüler wieder nach Hause.
- PmG 3273 und GmP 8965 bringen am Abend die Werktätigen wieder nach Hause
- T 1347 ist die letzte Spätverbindung.

Güterverkehr:

- PmG, GmP und N sorgen für eine mehrfache Bedienung der Ladestellen, um die Wagenstandszeiten so kurz wie möglich zu halten.

Betriebliche Aspekte:

- N 8960, GmP 8963, GmP 8962, GmP 8965 fahren jeweils als erster Zug in VST ein, aber auf Gleis 2; das bedeutet, sie müssen vor der Einfahrweiche anhalten, diese aufschließen und umstellen und können erst dann einfahren.
- GmP 8962 kreuzt in ARD und muss daher wegsetzen sowohl ins Überholgleis wie auch ins Ladegleis.
- P 3272 kreuzt in BST und muss dazu ins Ladegleis wegsetzen; über die Einfahrweiche der Gegenrichtung darf dabei nicht hinausrangiert werden.
- Die Zugmannschaften melden teilweise auch von Unterwegsstationen, damit der Zugleiter einen nachfolgenden Zug pünktlich abfertigen kann.