



Achtung, Molli hat Vorfahrt!



*Die Geschichte der Schmalspurbahn
Bad Doberan - Ostseebad Kühlungsborn*



Inhaltsverzeichnis

- 1 - Zum Geleit
- 2 - Geschichte
- 14 - Dampflokomotiven
- 24 - Diesellokomotiven
- 26 - Reisezugwagen
- 32 - Güterwagen
- 36 - Molli-Museum
- 38 - Betriebsablauf
- 40 - Zeittafel

Titelseite: Stadtdurchfahrt in Bad Doberan
Rückseite: oben - auf dem Bahnhof Bad Doberan
unten - zwischen Kühlungsborn und Heiligendamm

Autor: Detlef Radke
Fotos: Detlef Radke, wenn nicht anders angegeben
Herausgeber: Radke-Verlag
Telefon: 0 38 69 / 78 08 84, Fax: 0 38 69 / 78 09 40
Am Wodenweg 58, 19073 Stralendorf
Internet: www.radke-verlag.de
email: info@radke-verlag.de
Nachdruck oder Vervielfältigung nur mit Genehmigung des Verlages
Auflage 2016



Herzlich Willkommen beim „Molli“

Während die einen gezielt zu ihr fahren, entdecken die anderen sie nur zufällig beim Entlangstreifen an der mecklenburgischen Ostseeküste. Gemeint ist die Schmalspurbahn von Bad Doberan über Heiligendamm nach Ostseebad Kühlungsborn, im Volksmund liebevoll "Molli" genannt.

Seit 1886 befördern Dampflokotiven die Badegäste in rot/elfenbeinfarbenen Wagen an den Ostseestrand von Heiligendamm und seit 1910 auch nach Brunshaupten und Arendsee, heute Kühlungsborn genannt.

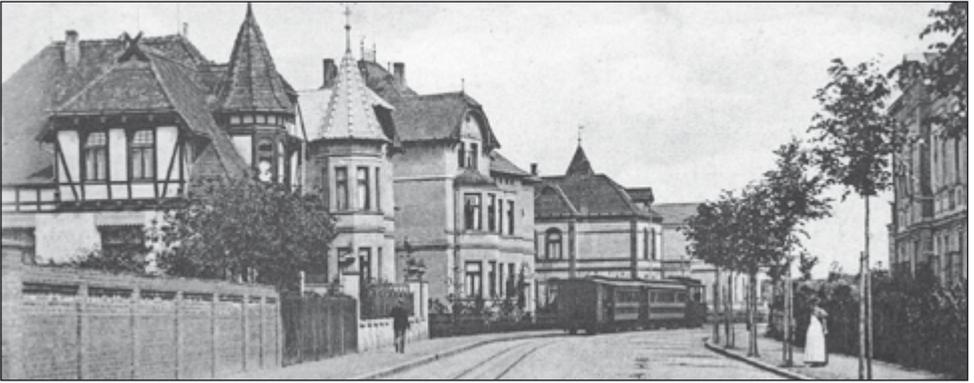
Die Eisenbahn war von Anfang an für die Erholungssuchenden geplant. Der Güterverkehr war immer untergeordnet und endete bereits 1969. Bis 1989 brauchte sich die Bahn über mangelnde Kundschaft nicht zu beklagen. Dann trat, wie überall in der damaligen DDR, der Wandel aller bis dahin geltenden Werte ein.

Bis zum 30. September 1995 betrieben die Deutsche Reichsbahn und ihr Nachfolger die Deutsche Bahn AG diese Schmalspurbahn. Seit dem 1. Oktober 1995 hat die Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH diese Aufgabe übernommen.

Seit dem ist viel Geld in die Aufwertung der Infrastruktur und der Fahrzeuge geflossen, um auch zukünftig einen sicheren Eisenbahnbetrieb zur Freude der Gäste anzubieten.

Diese Broschüre möchte Ihnen diese reizvolle Schmalspurbahn an der mecklenburgischen Ostseeküste in Wort und Bild näher vorstellen.

Detlef Radke



Frühzeitig fand der Molli auch seinen Weg auf die Postkarten, wie hier auf einer von 1900. Ein Zug in der damaligen Bismarckstraße (heute Goethestraße) von Bad Doberan. Foto: Slg. D. Radke

Der "Molli" verdankt seine Existenz dem 1793 gegründeten Seebad Heiligendamm. Während ab 1730 an den Küsten Englands aus immer mehr Fischerdörfern Badeorte wurden, tat man sich damit in Deutschland schwer.

Nach erfolglosen Versuchen, 1783 auf der Nordseeinsel Juist und in Travemünde, sowie 1788 in Cuxhaven Seebäder zu gründen, gelang das dem Rostocker Universitätslehrer Dr. Samuel Gottlieb Vogel am Heiligen Damm bei Doberan.

Da Doberan mit dem Heiligen Damm zeitweise fürstliche Sommerresidenz des mecklenburgischen Hofes und Ausflugsziel der

Rostocker war, konnte er seinen Landesherrn Herzog Friedrich Franz I. für diese Idee begeistern. Während der mecklenburgische Hof seit 1756 in Ludwigslust residierte, zog man stets vom Frühjahr bis zum Herbst nach Doberan um sich den angenehmen Dingen des Lebens zu widmen.

Hier gab es auch eine Spielbank und Deutschlands erste Pferderennbahn. So geschah es, daß irgendwann im September 1793 Friedrich Franz I. nach seinem Geheimrat von Flotow in die Wellen der Ostsee stieg. Der erste Schritt zum Heiligendammer Seebad war getan.

Von nun an strömten Sommer für Sommer immer mehr Menschen zum Baden nach Heiligendamm. Anfangs zu Fuß oder wer es sich leisten konnte mit der Kutsche. Seit dem 26. Juli 1883 konnte Doberan von Rostock aus auch mit dem Zug erreicht werden.

Was lag nun näher, auch nach dem sechs Kilometer entfernten Heiligendamm, eine Eisenbahnstrecke zu bauen. Aus Rentabilitätsgründen orientierte man sich gleich auf eine Schmalspurbahn, da der Betrieb derselben nur vier Monate im Jahr dauern sollte. Die Stadt Doberan trat in Verhandlungen mit dem Eisenbahnbau Unternehmer Friedrich Lenz in Stettin ein. Dieser schlug den Bau einer 900 mm breiten Schmalspurbahn vor.



Bad Doberan um 1915. Foto: Slg. D. Radke



Diese Postkarte von 1900 zeigt den erstgebauten Bahnhof Heiligendamm. Er befand sich an der Stelle im Ort wo heute ein kleiner Parkplatz ist. Foto: Slg. D. Radke

Nach Erteilung einer Vorab-Baugenehmigung begannen am 25. Mai 1886 die Bauarbeiten. Innerhalb von sechs Wochen wurde die 6,61 km lange Strecke erbaut. So war bereits am 7. Juli 1886 die Eröffnungsfahrt und zwei Tage später begann der reguläre Betrieb.

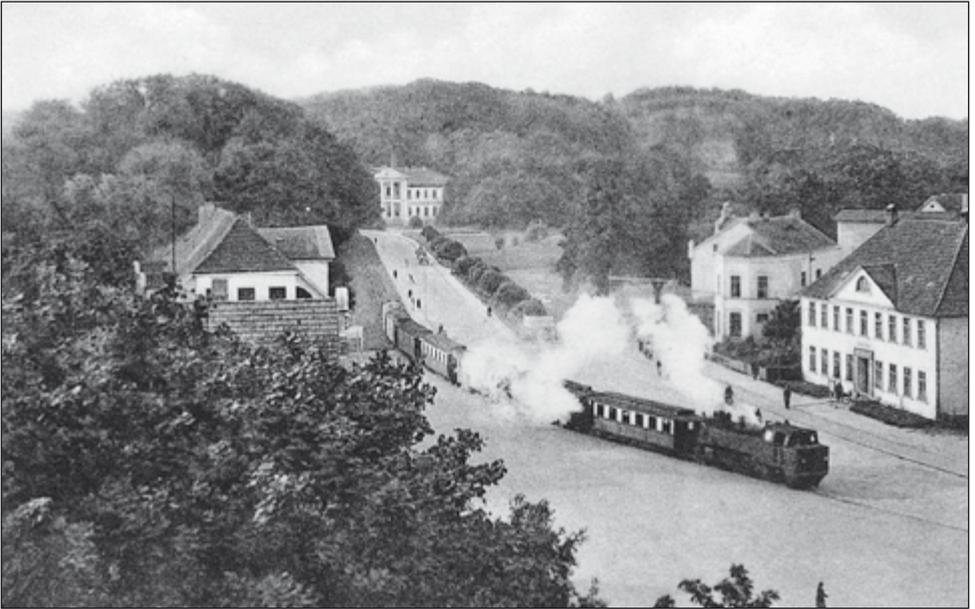
Die Badegäste konnten nun für 50 Pfennig in der II. Klasse auf rotem Plüsch oder für 30 Pfennig auf polierten Holzbänken in der III. Klasse in nur 22 Minuten nach Heiligendamm gelangen.

Im ersten Jahr standen der Bahngesellschaft eine zweiachsige Dampflok, ein Gepäckwagen und drei Personenwagen zur Verfügung. Bei Saisonende am 30. September 1886 hatten bereits 48.833 Fahrgäste die Bahn genutzt, in teilweise völlig überfüllten Zügen. So wurden für das nächste Jahr eine weitere Lok und vier neue Personenwagen bestellt. Nach Abschluß der Saison 1887 konnten bereits 68.737 Reisende gezählt werden.

Die Zahl der Gäste, die in Doberan logierten nahm von Jahr zu Jahr zu und Heiligendamm wurde ein aufblühendes Seebad. Die Nachbarorte Fulgen, Brunshaupten und Arendsee hatten dagegen nur wenige Badegäste.

Vier Jahre nach der Betriebseröffnung streckte die Großherzogliche Regierung in Schwerin ihre Hände nach dieser Privatbahn aus, verstaatlichte sie am 13. März 1890 und unterstellte sie der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn. Damals fuhr man noch Gewinne ein, die vermutlich zur Aufbesserung der Staatsfinanzen genutzt werden sollten.

Die Nachbarorte Brunshaupten und Arendsee verstärkten ihre Bemühungen um eine Verlängerung der bestehenden Strecke. Nachdem der Plan einer Eisenbahnverbindung von Kröpelin nach Brunshaupten wegen zu hoher Kosten abgelehnt und der Umbau der bestehenden Strecke auf Normalspur (1.435 mm)



Ein Zug der Bäderbahn auf seiner Fahrt von Bad Doberan nach Kühlungsborn beim Überqueren des Alexandrinenplatzes in Bad Doberan, in den 1940er Jahren. Foto: Slg. D. Radke

als zu teuer eingestuft wurde, beschloss der mecklenburgische Landtag in Malchin am 18. Dezember 1908 den Weiterbau der Bahnstrecke Bad Doberan - Heiligendamm bis nach Arendsee. Im Frühjahr 1909 begannen die Bauarbeiten und am 12. Mai 1910 erfolgte bereits die Betriebseröffnung der nun 15,4 km langen Strecke.

Gleichzeitig nahm man den ganzjährigen Betrieb auf, führte den Güterverkehr ein und übernahm auch die Postbeförderung. 1920 ging die Betriebsführung an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft über.

Im Jahre 1924 griffen die Gemeinden Brunshaupten und Arendsee wiederum den Gedanken auf, die gesamte Strecke auf Normalspur umzubauen. Doch die veranschlagten 1,5 Millionen Mark ließen sich nicht beschaffen.

Im Jahre 1932 wurden die Haltepunkte Doberan Poststraße und Chaussee sowie Fulgen geschlossen und der Haltepunkt Doberan Goethestraße eröffnet.

Am 1. April 1938 schlossen sich die Gemeinden Brunshaupten, Arendsee und der Ortsteil Fulgen zum Ostseebad Kühlungsborn zusammen, mit gleichzeitiger Verleihung des Stadtrechts.

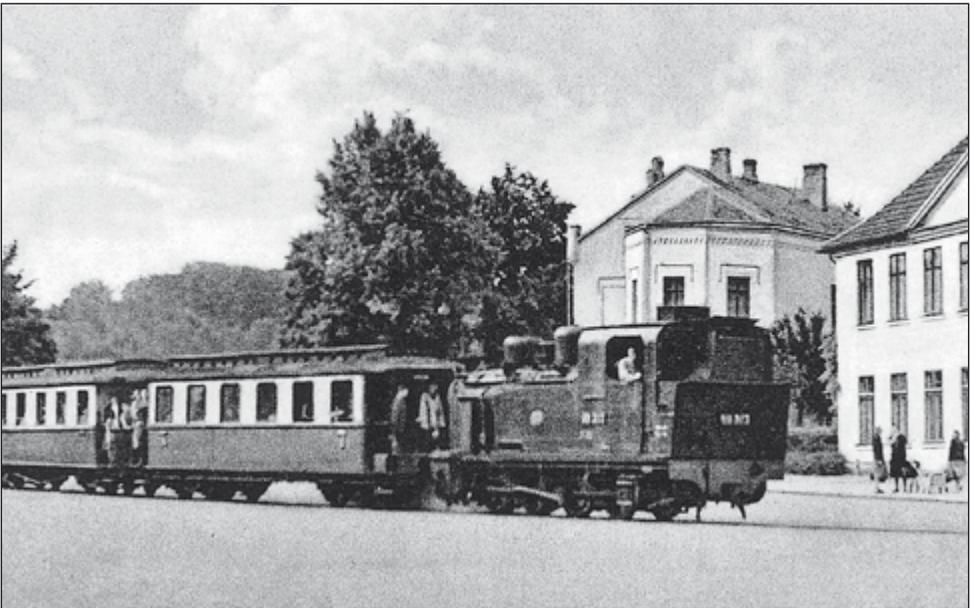
Da die Bahn nie für militärische Zwecke mißbraucht wurde, überstand sie den 2. Weltkrieg unbeschadet. Nur im April und Mai 1945 kam der Betrieb zeitweilig zum Erliegen. Auch der Demontage für Reparationszwecke nach 1945 entging diese Schmalspurbahn. Die benachbarte Rügenbahn von Neubukow obere Weiche nach Bastorf, die ebenfalls eine Spurweite von 900 mm besaß, hatte nicht dies Glück. Sie ist 1948 vollständig abgebaut und mit allen Fahrzeugen in die Sowjetunion abtransportiert worden.

Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund, nach 1945 in der DDR die einzige Gewerkschaft, kümmerte sich auch um Urlaubsplätze für seine Mitglieder. In Kühlungsborn übernahm er 1947 die



Den „Molli“ in den 1950er Jahren in den Straßen von Bad Doberan zeigen diese beiden Aufnahmen. Oben durchfährt die 99 321 mit ihrem Zug aus Kühlungsborn kommen die heutige Goethestraße, unbeachtet von den Passanten. Unten überquert die 99 313 mit ihrem Zug den Alexandrinenplatz, auf den Weg nach Kühlungsborn.

Foto: Slg. D. Radke





Ein Personenzug mit Güterbeförderung nach Kühlungsborn durchfährt in den 1960er Jahren die Goethestraße in Bad Doberan.
Foto: Slg. D. Radke

ersten privaten Hotels als Ferienhäuser. Für die meisten Familien die einzige Möglichkeit, an die begehrten und preiswerten Ostseurlaubsplätze zu gelangen. Die Hotels und Villen in Heiligendamm sind Sanatorien geworden. Dadurch belebten sich rasch wieder die Ostseestrände und die Zahl der verkehrenden Züge nahm von Jahr zu Jahr zu.

1948 schloss man den Haltepunkt Bollhagen und Doberan Rennbahn. Diese Pferderennbahn war die erste in Deutschland. Von 1823 bis zum Juli 1939 und von 1956 bis 1962 fanden hier Pferderennen statt. 1993 wurde der Haltepunkt, mit einem Kreuzungsgleis, wieder eingerichtet, um an den nun wieder stattfindenden Renntagen Züge halten lassen zu können.

Auch der Güterverkehr spielte in der Nachkriegszeit wieder eine bedeutende Rolle, so dass sogar nachts ein Güterzug verkehrte. Der Personenverkehr erfolgte nur tagsüber.

Von 1951 bis 1956 diente die Bäderbahn als Lehrstrecke, zur Ausbildung junger Eisenbahner in der Fachrichtung Betrieb und Verkehr. Die Unterweisungen erfolgten praxisnah während des laufenden Betriebs.

Ab den 1960er Jahren machte der zunehmende Autoverkehr der Eisenbahn immer mehr Konkurrenz. Das Kleinbahnsterben begann und es traf vor allem die Schmalspurbahnen. Hier gab es noch das Problem, dass die Güter im Anschlussbahnhof noch einmal auf die Normalspurbahn umgeladen werden mussten. Bei vielen Schmalspurbahnen praktizierte Rollbock- oder Rollwagenverkehr zum Transport normalspuriger Güterwagen, konnte wegen der engen Stadtdurchfahrt in Bad Doberan nicht angewendet werden. So verkehrte am 31. Mai 1969 der letzte Güterzug. Danach wurden die nicht mehr benötigten Ladegleise abgebaut.

Am 1. Juni 1969 eröffnete man den Haltepunkt Steilküste, wo aber nur in den Sommermonaten gehalten wird.

Bei der Einstellung des Güterverkehrs hatte man auch mit dem Gedanken gespielt, gleich den gesamten Verkehr einzustellen, denn auch der Personenverkehr war nicht kostendeckend. Aber die zahlreichen Urlauber an den An- und Abreisetagen mit Bussen von Bad Doberan nach Kühlungsborn zu befördern, war man schon gar nicht in der Lage. Der Mangel an Fahrzeugen und der Straßenzustand standen dem entgegen. Damals reisten noch die meisten Urlauber aus den südlichen Bezirken mit der Bahn an, so dass nach der Ankunft eines Schnellzuges schon mal mehrere hundert Leute auf dem Doberaner Bahnsteig standen, die dann alle in die 10 bis 13 Wagen langen Mollizügen einstiegen. Nicht zu vergessen die zahllosen Koffer, Rucksäcke und Taschen.

So mag es nicht verwundern, wenn für das Jahr 1976 1,3 Millionen Fahrgäste gezählt wurden. Die Ostseeküste war im Sommer das bevorzugte Urlaubsgebiet für die DDR Bürger. Da 1976 zugleich das 90. seit der Eröffnung war, hatten sich die Eisenbahner

einmal die Mühe gemacht, alle bisher beförderten Personen zusammenzuzählen und sind auf 55 Millionen gekommen! Welch stattliche Zahl für eine Schmalspurbahn.

Im Jahre 1973 bestätigte der Verkehrsminister der DDR den Fortbestand der Strecke im Netz der Deutschen Reichsbahn. Mit einer weiteren Weisung von 1974 erklärte man sie zu einer Touristikbahn. Der Bezirk Rostock setzte den „Molli“ 1976 auf seine Denkmalliste.

Da nun der Fortbestand des „Mollis“ gesichert war, musste aber dringend die Strecke saniert werden, da bereits zu viele Jahre lang auf die erwartete Stilllegung hin auf Verschleiß gefahren worden war. Von 1982 an begann die schrittweise Erneuerung der Gleisanlagen. Die Arbeiten erfolgten stets außerhalb der Sommersaison, bei Sperrung eines Streckenteils. Zum Einbau kamen nun altbrauchbare Regelspurschienen stärkerer Bauart und gebrauchte Holzschwellen. Das Gleis ist dann auch erstmalig eingeschottert worden. Zuvor lag es in einer Kiesbettung.



Anlässlich des 90. Jubiläums des „Molli“ 1976 stand die 99 2331-9 festlich geschmückt am Kühlungsborner Bahnsteig zur Abfahrt nach Bad Doberan bereit. Foto: Slg. D. Radke



Zum 100. Jubiläum des „Molli“ kam es im Juli 1986 auf dem Bf Bad Doberan zur Begegnung der normalspurigen Schnellzuglok 01 1531-1 mit der 99 2332-7. Foto: D. Radke

So konnte der „Molli“ beruhigt seinem 100. Geburtstag entgegen dampfen, der dann im Juli 1986 mit einer Festwoche feierlich begangen worden ist. Neben den regulären Zügen verkehrte auch ein Sonderzug mit historischen Wagen der Gründerzeit. Im Bahnhof Bad Doberan war zusätzlich noch eine Lokausstellung mit einigen Dampflokomotiven der normalspurigen Eisenbahn zu sehen.

Im Vorlauf des 100 jährigen Jubiläums begann 1985 auf Initiative der Interessengemeinschaft Bäderbahn und der DR der Umbau eines Personenwagens in einen Salonwagen, der vor der Festwoche abgeschlossen werden konnte.

Mit dem Herbst 1989, der politischen Wende in der DDR, begannen auch für den „Molli“ ungewisse Zeiten. Die Fahrgastzahlen gingen stetig zurück, kaum ein DDR Bürger wollte noch in die angestammten Urlaubsregionen fahren, stand ihnen doch nun die ganze Welt offen. Die Lücken schlossen teilweise Touristen aus den alten

Bundesländern, die nun ihrerseits auf Entdeckungsreise gingen. Bei Fahrpreisen von 8 Pfennig pro Kilometer, für solch ein nostalgisches Fahrerlebnis kam bei ihnen zusätzliche Freude auf. Doch die damalige Deutsche Reichsbahn nahm bald diese Strecke aus ihrem allgemeinem Tarifsystem heraus und erhöhte die Fahrpreise in nie gekannte Größen. Die Fahrgäste sollten die vollen Kosten des Bahnbetriebes tragen. Angeblich standen einer Mark Einnahmen, sechs Mark Ausgaben gegenüber. So stieg der Fahrpreis für eine Fahrt über die ganze Strecke von 1,20 DM auf 14 DM! Dies vergaulte letztendlich die letzten einheimischen Fahrgäste und die Touristen zahlten zähneknirschend.

Trotzdem fuhr der „Molli“ immer noch große Defizite ein und die Bahnverwaltung beschloß daher 1994 alle noch auf dem Gebiet der neuen Bundesländer vorhandenen Schmalspurbahnen zu privatisieren oder bis zum 1. Januar 1996 stillzulegen.

Das dies nicht mit ihrem „Molli“ geschehen darf, war dem Landkreis Bad Doberan



Zwischen 1992 und 1995 trugen die Dampflokomotiven eine neue Nummer nach dem Schema der DB AG. Oben ist die 099 903-7 (99 323) mit ihrem Zug zwischen Heiligendamm und dem Haltepunkt Rennbahn unterwegs. Auf dem unteren Bild durchfährt die 099 901-1 (99 321) mit ihrem Zug die Mollistraße in Bad Doberan.

Foto: D. Radke





Der Traditionszug im Jahre 1992 auf dem Alexandrinenplatz in Bad Doberan. Der zweite Wagen, das älteste Originalfahrzeug aus dem Jahre 1886, ist heute nicht mehr fahrfähig. Foto: D. Radke

schnell klar. Diese Bahn stellt in der stark vom Tourismus geprägten Region eine besondere und gern gesehene Attraktion dar. Besonders die Stadtdurchfahrt in Bad Doberan ist einmalig in Deutschland.

Unterschiedliche Überlegungen, wie der „Molli“ weiter und vor allem kostengünstiger betrieben werden kann, führten letztendlich zu der Entscheidung das die Strecke vom Landkreis übernommen wird und man die Betriebsführung einer privaten Eisenbahngesellschaft überträgt.

So wurde die „Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH & Co. KG „ (heute nur noch GmbH) gegründet. An ihr sind der Landkreis zu 63,3%, die Städte Bad Doberan zu 19,7% und Kühlungsborn zu 14,8%, sowie vier minderheitsbeteiligte Personen zu 2,2% beteiligt. Am 1. Oktober 1995 ging die Strecke von der Deutschen Bahn AG an den neuen Besitzer über, der mit der Betriebsführung sofort die neu gegründete GmbH beauftragte. Diese übernahm von den einstigen dort Beschäftigten aber nur 29 Eisenbahner für den notwendigen Betrieb der Bahn.

Am 3. Oktober 1995 fand das erste Bahnhofsfest „Schall und Rauch“ statt. An diesem Tag überklebte symbolisch der damalige Wirtschaftsminister des Landes Mecklenburg-Vorpommerns, Harald Ringstorff, an einem Personenwagen das alte Eigentumszeichen der Deutschen Bahn AG mit dem neuen Logo der Mecklenburgischen Bäderbahn.

Die neue Betriebsgesellschaft stand vor allem vor dem großen Problem, das schlechte Einnahmen-Ausgaben-Verhältnis von 1 : 6,5 deutlich zu verbessern. Der kostenintensive Einsatz von Dampfloks sollte weitestgehend beibehalten werden, da sie letztendlich den Reiz dieser Schmalspurbahn ausmacht. Eine sofortige Alternative zu günstigeren Diesellokomotiven bot sich auch nicht an. Für die seltene Spurweite von 900 mm standen keine leistungsstarken Loks zur Verfügung. Man ging aber den Kompromiss ein, weniger stark frequentierte Züge in den Morgen- und Abendstunden durch Busse zu ersetzen. Im Winterhalbjahr entfiel sogar einer der beiden Dampflokumläufe.

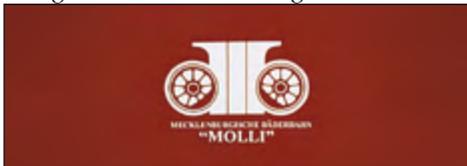
Der Attraktion dieser mit Dampflok betriebenen Schmalspurbahn ist sich auch das Land bewusst und unterstützt seitdem die neuen Betreiber finanziell bei der Modernisierung der Strecke und baulichen Anlagen.

Seit 1996 konnten viele Kilometer Gleis gründlich überholt, die Bahnsteige erneuert und die Bahnhofsgebäude renoviert werden. Im Mai 1999 erfolgte die Übergabe der neu erbauten 160 m langen zweigleisigen Wagenhalle mit Waschanlage auf dem Doberaner Bahnhof. So können jetzt alle Fahrzeuge witterungsgeschützt untergebracht werden.

Von 2003 bis 2004 entstand auf dem Bahnhof Bad Doberan ein neues Werkstattgebäude, in dem jetzt auf zwei Gleisen die Fahrzeuge instandgehalten werden.

Im Jahre 2004 erfolgte die Jungfernfahrt des „100 jährigen Zuges“ mit seinen restaurierten historischen Reisezugwagen. Der Einsatz des Zuges erfolgt aber nur an bestimmten Tagen. Seit August 2005 werden auch wieder die aus den Anfangsjahren der Eisenbahn bekannten „Edmonsonschen Pappfahrkarten“ ausgegeben.

Nach der Privatisierung, als man sich nun um alles selber kümmern musste, sind auch für die Streckenunterhaltung zusätzliche Wagen gebraucht, z. B. von Werkbahnen der Braunkohleindustrie, erworben worden. Dort war auch die Spurweite von 900 mm üblich. So gelangten zwei Schotter- und vier Flachwagen, sowie vier Rollwagen zum Fahrzeugbestand hinzu. Ebenfalls von der Braunkohleindustrie konnten vier dreiaxlige Dieselloks vom Typ V 10 C angekauft werden. Während eine nur noch als Ersatzteillieferer diente, wurden die anderen drei aufgearbeitet und werden als Rangierloks eingesetzt. Für den Streckendienst vor Reisezügen reicht ihre Leistung nicht aus.



Wagenhalle mit Waschanlage in Bad Doberan



Werkstatt in Bad Doberan



Verladerampe in Bad Doberan

Bekohlung in Kühlungsborn West



Ende der Leseprobe

Hier gelangen Sie zurück zur

[Website: Radke-Verlag](#)