



# Eine Kleinbahn für den Kreis Jerichow I

Zug der KJI mit Lok 4 in Burg-Umladebahnhof (Sammlung KJI e.V.)

**Eisenbahngeschichte zieht ihre Faszination nicht nur aus der Geschichte der technischen Entwicklungen, sondern insbesondere auch aus ihrer prägenden Wirkung auf die Lokalgeschichte. Dies zeigt sich eindrücklich an der Kleinbahn im Kreis Jerichow I.**

## Zur Geschichte der Kleinbahn des Kreises Jerichow I

Die ersten Strecken der Kleinbahn des Kreises Jerichow I (KJI) wurden am 4. April 1896 eröffnet und bis 1903 entstand ein über 100 km langes schmalspuriges Netz in der Spurweite von 750 mm. Die drei Strecken reichten von Burg, wo ein Anschluss zum Hafen am Ihle-Kanal und ein Umladebahnhof zur Staatsbahn bestanden, über Grabow und Magdeburgerforth nach Ziesar, von Burg über Stegelitz und Lüttgenziatz nach Groß Lübars sowie von Magdeburgerforth über Altengrabow (Truppenübungsplatz), Groß Lübars, Loburg nach Gommern zur Zuckerfabrik. Der Kreis Jerichow I war Bauherr und Eigentümer der Kleinbahn, die das wirtschaftliche Leben im Kreis ankurbeln und möglichst alle Orte anschließen sollte. In der Zeit der Pferde- und Ochsenfuhrwerke war die Kleinbahn der Anschluss an die „Große Welt“ und stellte mit ihren 25 km/h (ab 1938 30 km/h) Höchstgeschwindigkeit einen großen Fortschritt dar. 1949 wurde die KJI der Deutschen Reichsbahn angegliedert. Der aufkommende Straßenverkehr und fehlende Investitionskapazitäten führten zum Niedergang der Bahn. Am 25. September 1965 fuhren die letzten Züge. Abends lud die Deutsche Reichsbahn zur großen Abschiedsfeier mit Musik und viel Alkohol ins Kreiskulturhaus Burg, die bis 2 Uhr nachts dauerte. Ein letzter Dienstzug brachte die Eisenbahner dann zurück in ihre Dörfer. Die Kleinbahngleise wurden abgebaut.

## Die archivische Überlieferung

Archivunterlagen zur KJI sind an den Standorten des Landesarchivs in Dessau und Magdeburg zu finden und über viele Signaturen verstreut. Sie reichen von

Akten der Kleinbahn selbst über die Unterlagen der Deutschen Reichsbahn als eisenbahntechnische Aufsichtsbehörde für die Kleinbahn bis 1949 (Bestand G 5 Deutsche Reichsbahn. Reichsbahndirektion Magdeburg, 1835–1949) und die Akten der Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg für die Zeit von 1949 bis 1965 (Bestand M 60 Deutsche Reichsbahn. Reichsbahndirektion Magdeburg, 1835–1993) bis zu den Unterlagen der Kreisverwaltung in Burg (Bestand K 13 Burg Kreisverwaltung Burg, 1945–1959), des Sächsischen Provinziallandtags (Bestand C 90 Sächsischer Provinziallandtag, 1824–1933) und des Ministeriums für Wirtschaft in der Nachkriegszeit (Bestand K 6 Ministerium für Wirtschaft und Verkehr, 1920–1959). Auch die Königliche Regierung in Magdeburg als (bau-)polizeiliche Aufsichtsbehörde führte umfangreiche Akten zur Kleinbahn (C 20 und C 28). Auch im Niedersächsischen Landesarchiv in Hannover gibt es Akten zur KJI, da 1931 die Rbd Magdeburg aufgelöst wurde und bis 1945 die Bahnaufsicht in Hannover für die KJI zuständig war. Seit der Digitalisierung der Findkarteien ist es deutlich einfacher, die verschiedenen Orte zu finden, aber auch die Expertise der Archivarinnen und Archive hat geholfen, noch so manche scheinbar verborgene Akte aufzustoßern.

## Einblicke in die Geschichte der Kleinbahn des Kreises Jerichow I und ihres Personals

Die aufgefundenen Akten ermöglichen umfangreiche Einblicke in den Bau, die Entwicklung und das Betriebsgeschehen der KJI. Die KJI hatte alle Fahrpläne an die Aufsichtsbehörde zu melden. So sind die meisten noch bis heute einzusehen und zeugen von Aufstiegen und Niedergängen der Bahn. Betriebsberichte verschiedener Jahre dokumentieren eindrucksvoll das Betriebsgeschehen, wie viele Personen-, Gepäck- und Hundefahrkarten verkauft wurden, wie viele Militärpersonen (Offiziere bzw. Mannschaften), Pferde oder Geschütze transportiert

und welche Güter innerhalb des Netzes oder zu den Umschlagpunkten befördert wurden. Eine Reihe von Akten künden von Anträgen zu Bahnhofserweiterungen und dem Bau von Anschlussgleisen zu einzelnen Fabriken und Betrieben. Die Anträge wurden genehmigt, mitunter wird aber nicht klar, ob sie tatsächlich gebaut wurden. Im günstigen Falle ergänzen sich die Akten gut, findet man die Bauanträge in einer, die dazugehörigen Gleispläne in einer anderen und die Abnahmeprotokolle in einer dritten. Selten ist alles an einem Platz und oft genug bleiben Lücken. Viele Fragen werden durch die Akten beantwortet, aber oft entstehen auch wieder neue. Auch die Lesbarkeit der Unterlagen ist aufgrund vieler handschriftlicher Dokumente in alter Schrift stark eingeschränkt.

Die Akten berichten nicht nur von einer historischen Eisenbahn, sondern auch von Menschen, vor allem den Eisenbahnern, zumeist Männern. Erst im Zweiten Weltkrieg werden die ersten Frauen angestellt und auch nur in Büro und Verwaltung. Bei der Deutschen Reichsbahn waren weibliche Betriebsbedienstete (Schaffner, Zugführer, Bahnhofsaufsicht – aber kein Lokpersonal) keine Seltenheit mehr. Eine Mischung aus verändertem Zeitgeist und dem Männermangel als Kriegsfolge dürften die Hintergründe dafür sein. Selten werden die Eisenbahner, die sich sehr oft gerade in schwierigen Zeiten engagiert für die Durchführung des Bahnbetriebs einsetzten, dafür gelobt – oft wurden eher die tragischen Schicksale aufgezeigt. Ein Heizer, der von seiner eigenen Lok erfasst wurde und starb oder ein junger Eisenbahner, der in Schwierigkeiten geriet, weil er die Fahrgeldeinnahmen von Theeßen nach Burg bringen sollte und im Warteraum in Burg die Tasche vergaß, der – als sie wiedergefunden wurde – das Geld fehlte. Eine Witwe kämpfte um die Pension ihres verstorbenen Gatten, der nach Fehlverhalten unehrenhaft entlassen wurde, ein Soldat vom Truppenübungsplatz Altengrabow warf sich in suizidaler Absicht vor den Kleinbahnzug.

### Der Kreis Jerichow I und seine Kleinbahn damals und heute

Vor allem aber bezeugen die Unterlagen die Rolle der Kleinbahn für den Kreis und seine Menschen. Sie ermöglichte den Dorfbewohnern die Fahrt in die Stadt, den Städtern die Ausflüge in die „Jerichower Schweiz“ und den Angehörigen der Soldaten und Offiziere die Fahrt zum Truppenübungsplatz. Selbst Kaiser Wilhelm II. fuhr mehrfach auf den Gleisen der Kleinbahn zum Truppenübungsplatz, natürlich nicht in den kleinen, eher ungemütlichen Personenwagen der Bahn, sondern in seinem eigenen bequemen

Hofzug. In Altengrabow hatte er dafür seinen eigenen Bahnsteig. Dieser Kaiserbahnsteig entfiel beim Umbau des Bahnhofs 1918, und wenige Wochen später dankte auch der Kaiser selbst ab. Wichtigstes Transportgut der Bahn aber war die Zuckerrübe, der gesamte Betrieb war drauf ausgerichtet, im Herbst für die Rübenkampagne möglichst alle Loks und Güterwagen fahrbereit zu haben. Vor allem nach Gommern zur Zuckerfabrik verkehrten dann mehrere Güterzüge täglich. Nach dem Abbau der Zuckerfabrik als Reparation 1946 wurden die Zuckerrüben nach Burg oder Gommern zur Verladung in Normalspurwagen gebracht und zu anderen Zuckerfabriken (etwa Genthin) gefahren. Doch auch Holztransporte – unter anderem zum Ihle-Kanal zur Verschiffung als Grubenholz ins Ruhrgebiet – oder Milchtransporte zur Molkerei in Burg sowie der Transport von Kohle oder Kunstdünger prägten das Bild der Bahn.

Eine Besonderheit war das 12 km lange Dreischienengleis zwischen Loburg und Altengrabow zum Truppenübungsplatz, hier konnten sowohl Normalspurzüge als auch die Schmalspurzüge der Kleinbahn fahren. Das war natürlich vor allem für die Militärzüge wichtig. Nach der Stilllegung der Schmalspurbahn blieb das Gleis bis Altengrabow bis heute erhalten, es wurde von den sowjetischen Streitkräften bei der Stationierung atomarer Sprengköpfe genutzt wie auch nach der Wende beim Truppenabzug. Seitdem verkehren nur noch gelegentlich Militärzüge der Bundeswehr und anderer Nato-Streitkräfte für die Verlegung ihrer Einheiten zum immer noch genutzten Übungsplatz. Es ist die letzte original erhaltene Strecke der ehemaligen KJI.

Im Jahre 2000 gründeten 16 Eisenbahnfreunde den Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e.V., kauften 2003 eine historische Diesellok und 2005 den Bahnhof Magdeburgerforth, begannen mit dem Wiederaufbau der Strecke und der Bergung historischer Wagen. 2011 fuhr das erste Mal wieder ein öffentlicher Zug. Heute betreiben über 70 Vereinsmitglieder ehrenamtlich die 1,8 km lange Museumsbahn in Magdeburgerforth, die an die einst so wichtige Verkehrsader des Kreises erinnert (Fahrtage und Informationen unter [www.kj1.de](http://www.kj1.de)).

*Kilian Kindelberger  
(KJI e.V., Magdeburgerforth)*

Museumszug in Magdeburgerforth Mitte (Foto: K. Kindelberger)

