

Waldfrieden (Gerlauken)

Ostpreußen
Landkreis Insterburg

Meine Fahrt als Fahrschülerin

Edeltraut Tauchmann geb. Schlack
Bischweier

Juni 2013

(fotografisch ergänzt durch Thomas Schulz)

Meine Zeit als Fahrschülerin

Meine Fahrschülerzeit mit der Insterburger Kleinbahn von meinem Heimatdorf Waldfrieden zur Schule nach Insterburg erstreckte sich über einen Zeitraum von vier Jahren: von 1940 bis zum abrupten Abbruch im Sommer 1944. Die Größe und Zusammensetzung unserer Fahrschülerschar änderte sich natürlich mit jedem neuen Schuljahr durch Abgänge der Älteren und Neuzugänge der Jüngeren oder einzelner Aulenbacher Privat-schüler, die nach Beendigung der Privatschule die Mittlere Reife oder das Abitur in Insterburg machen wollten. Nicht unerwähnt lassen darf ich die ein oder zwei Jungen der Handelsschule, die ebenfalls zu unserem Kreis gehörten. Wir fuhren stets im letzten Wagen, doch handelte es sich dabei nicht immer um den gleichen Wagentyp. Es gab sowohl Waggons mit einem langen durchgehenden Abteil, in dem wir Schüler nur einen Teil der Fahrgäste ausmachten, als auch welche mit zwei abgetrennten kleineren Coupés, die schon mehr unserem Geschmack entsprachen.



Der Clou aber war ein ausrangierter ehemaliger Schaffner-/Gepäckwagen, mit dem uns unser lieber Schaffner Breitmoser zu guter Letzt erfreute. Mit den kleinen hochgelegenen Fenstern wirkte er von außen nun wirklich nicht einladend auf die Erwachsenen, sodass wir e n d l i c h einen Platz für uns hatten. Vorne befand sich nur ein Stehpult, und an der Rückwand bildeten u-förmig eingebaute Bänke zwei einladende Sitzecken. Es gab auch einen Ofen, der bei Bedarf von einigen der flotten Schüler befeuert wurde.



Ein D-Zug war unsere Kleinbahn nun wirklich nicht. Um so viele Dörfer wie möglich mit der „großen weiten Welt“ zu verbinden, hielt sie alle zwei bis drei Kilometer, wurde wegen des eingleisigen Schienenweges auf zwei Bahnhöfen (Buchhof und Horstenau) mit den Zügen aus Liebenfelde bzw. Birken zusammengekoppelt und musste auf zwei Haltestellen (auf der Hinfahrt in Luxenberg, auf der Rückfahrt in Georgenburg) andere Züge vorbeizulassen, wodurch es zu Wartezeiten und unliebsame Verspätungen kommen konnte. So war die Wandschmiererei eines Witzboldes „Blumen pflücken während der Fahrt verboten“ gar nicht so widersinnig. Tatsächlich stiegen wir im Sommer manchmal aus, um auf der Böschung in

Georgenburg Erdbeeren oder Blumen zu pflücken, sehr zum Kummer unseres guten Schaffners.



Die fahrplanmäßige Fahrzeit von 1 1/4 Std. für die rund 20 km weite Strecke von Waldfrieden nach Insterburg konnte nicht immer eingehalten werden. Daher waren es wohl nur die Schüler der Knaben-Mittelschule, die stets rechtzeitig zum Unterrichtsbeginn da sein konnten. Die anderen Schulen (Mädchen-Mittelschule, Gymnasium, Oberschule für Mädchen, private Handelsschule) lagen viel weiter von der Haltestelle entfernt, und das bedeutete, öfter zu spät zu kommen.

Insterburg hatte vier Haltestellen: Luxenberg , Below Kaserne, „Kremp“/Gumbinner Straße und den Kleinbahnhof.

Zur Mädchen-Mittelschule und zum Gymnasium war der Weg vom Kleinbahnhof aus durch den Stadtpark - Treppen runter, Treppen rauf - zwar der kürzeste, aber nicht der schnellste. Denn für die 1,4 Kilometer von „Kremp“ bis zum Kleinbahnhof brauchte die Bahn eine „kleine“ Ewigkeit: Die Gleise lagen auf der Verkehrsstraße, ein Bahnarbeiter lief Streckenweise mit Fahne und Bimmelglocke voraus.

Sobald sich der Zug morgens der Haltestelle „Kremp“ näherte, begaben sich schon viele der Schüler verbotswidrig auf die Plattform, um so früh wie möglich abzuspringen und los zu rasen.



Ach, was war der weite Weg zur Schule mit der schweren Tasche, zu der sich bei mir später auch das Akkordeon gesellte, doch beschwerlich! Und selbst bei Wind und Wetter trug ich keinen Regenschutz. Regenkleidung besaß ich nicht, und ein Schirm hätte mich nur beim Laufen behindert. So bin ich oft durchnässt und mit aufgeweichten Schuhen in der Schule angekommen. Ich muss abgehärtet gewesen sein, denn krank bin ich dadurch nicht geworden.(Oder doch? Häufig entzündete Mandeln?)

Sehr nachteilig wirkte sich das Zuspätkommen bei Klassenarbeiten in der ersten Stunde aus. Da fieberte ich schon von Station zu Station: Werden die anderen Züge pünktlich zum Ankoppeln oder Durchfahren da sein? Die älteren Schüler gingen das Problem viel cooler an, und vor allem die Gymnasiasten fanden es unter ihrer Würde zu laufen. Gegen dieses „Entschuldigen Sie bitte, mein Zug hatte Verspätung!“ konnte sowieso kein Lehrer etwas ausrichten.

Die Kleinbahn fuhr morgens um 6,30 Uhr in Waldfrieden ab. Von zu Hause bis zur Bahnstation hatte ich etwa 12 Minuten zu gehen oder 8 Minuten zu laufen - und ich musste fast immer laufen. Woran das lag? Sicherlich werde ich das so frühe Aufstehen um 5.30 Uhr hinausgezögert haben. Oft sah ich beim Verlassen des Hauses schon den Dampf der Lokomotive aufsteigen, wenn sie aus dem ca. 2 km entfernten Bruch in Gründann/Tannenfelde Wasser aufnahm. Dann aber nichts wie ab, mitunter quer über die Felder! Trotzdem würde ich manchmal die Bahn nicht mehr erreicht haben, hätte nicht der liebe Schaffner Breitmoser nach mir Ausschau gehalten. Oh weh, und wenn ich dann noch wegen des Dreckweges „Schneeschuhe“ trug (hohe Überziehschuhe aus Gummi mit Druckknopfverschluss), die ich erst ausziehen und auf dem Bahndamm in die „Eisbeerhecke“ werfen musste! Herr Breitmoser stand nervös mit der Trillerpfeife zum Abpiff bereit, und ich fummelte an diesen blöden Dingen herum...



Als ich in Pension war und außer den Wochenendfahrten nur noch mittwochs nach Hause fuhr, um meiner Verpflichtung als Jungmädels-Führerin nachzukommen, wurde ich zumindest im Winter mit Pferdeschlitten oder Pferdefuhrwerk zum Bahnhof gebracht. Auch da war ich immer spät dran. Der Kutscher fuhr vor, und ich ließ kostbare Minuten verstreichen. So ließ mich der Zug einmal tatsächlich zurück. Entsetzt sah ich ihn hinter einer Biegung verschwinden, schrieben wir doch gerade an diesem Montag drei Klassenarbeiten. Ich musste hin! Also sagte ich dem Kutscher, einem französischen Kriegsgefangenen, er solle der Bahn zur nächsten Station Buchhof nachjagen, wo sie wegen des Zusammenkoppelns mit dem Schienenfahrzeug aus Liebenfelde ein wenig Aufenthalt zu haben pflegte. Mein Gott, die unbefestigte Landstraße neben den Bahngleisen führte durch einen Hohlweg, absolut zugeschneit und nicht befahren, der Schnee reichte den Pferden bis zur Brust, sie keuchten und waren klatschnass, der Kutscher weigerte sich weiterzufahren, war doch eine Stute hochtragend - ich bestand auf meinen Willen, wir näherten uns dem Bahnhof, wo die beiden Züge im Begriff waren abzufahren, ich schreie, der Schaffner sieht mich, wartet - und mit letzter Anstrengung jagt der Franzose das Gespann über die Gleise, gerät aber ungünstig zwischen die Schienen, der Schlitten kippt um, wir fliegen beide heraus, meine anscheinend nicht geschlossene Schultasche im hohen Bogen hinterher, der ganze Inhalt von Schulbüchern über Brote zu anderen privaten Dingen ergießt sich über die Straße, die aus dem Fenster herausschauenden Schüler lachen, ich raffe alles zusammen, springe ins Abteil - und der Zug fährt ab!

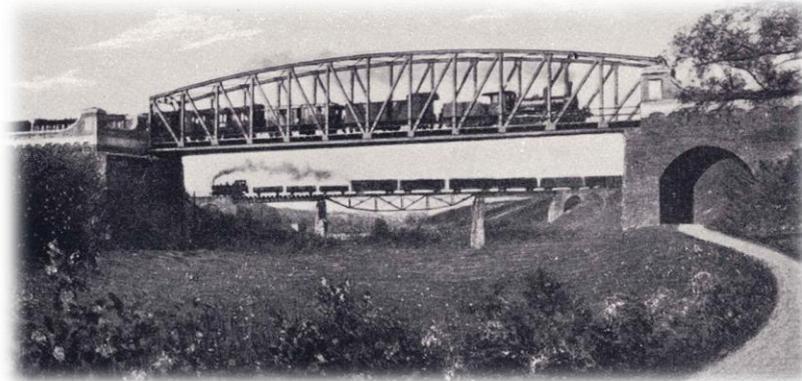
Na, was war ich auf dieses Husarenstückchen stolz! Als ich jedoch am folgenden Samstagnachmittag abgeholt wurde, zufällig von dem gleichen Franzosen, war der mehr als wortkarg: Der Chef sei sehr böse gewesen, die Stute hätte fast verfohlt (das Fohlen verloren) ... So wütend wie mein Vater diesmal auf mich war, hatte ich ihn noch nicht erlebt - und das nach einer Woche Zeitabstand!



Wie schon erwähnt, fuhren wir Fahrschüler stets im letzten Wagen und bildeten im Laufe der Jahre eine feste Gemeinschaft. Herr Breitmoser ließ uns manchen Streich durchgehen. Dass er uns aber mit Recht verbot, aus dem fahrenden Zug zu springen oder uns

während der Fahrt auf der nur mit zwei eingehängten Ketten abgesicherten Plattform aufzuhalten, mussten meine Cousine Ursel und ich am eigenen Leibe erfahren. Mein Cousine fiel am 4. Juni 1944 bei „Kremp“ auf die Straße und zog sich einen Schädelbasisbruch zu, der im Krankenhaus wegen der nächtlichen Bombenangriffe nicht gänzlich ausgeheilt werden konnte. Sie leidet noch heute unter den Folgeschäden.

Ich hatte mehr Glück im Unglück. Ich stand verbotenerweise während der Heimfahrt auf der Plattform, mit dem Rücken gegen die primitiv befestigte Kette gelehnt, als die sich plötzlich ausklinkte und mich rücklings herausfallen ließ - auf eine etwa 6 m hohe Böschung knapp vor der hohen, langen Brücke über das weite Instertal zwischen Luxemburg und Georgenburg (*oranger Pfeil*).



Im Hintergrund die Kleinbahnbrücke über die Inster, vorn die Großbahn nach Tilsit

Zum Glück rollte ich nicht den steilen Hang hinunter, sondern blieb auf dem Rücken auf dem Bahndamm liegen, und - was für ein Wunder! - ich war unverletzt. Geistesgegenwärtig sprang ich auf die Füße, um den anderen Schülern zu zeigen, dass ich o.k. sei. Natürlich dachte ich, der Zug würde sofort anhalten, doch er fuhr weiter.

Anscheinend hatten weder der Schaffner, noch der Lokomotivführer meinen Sturz bemerkt und die Kameraden den Mund gehalten. Entgeistert sah ich mein Bähnchen hinter einer Biegung verschwinden - mitsamt meiner Schultasche. Da stand ich nun auf freier Strecke ohne Fahrkarte und ohne einen Pfennig Geld. Weit und breit kein Haus und keine Straße in Sicht. Denn gerade hier machte die Bahn einen ganz großen Schlenker durch unbebautes Gebiet. Was nun? Zurück in die Stadt? Bis zu meiner Oma, die an der westlichen Stadtgrenze wohnte, wäre es bestimmt ein Fußmarsch von zwei Stunden gewesen, und das in der sommerlichen Mittagshitze. Zudem hatte ich ja keine Schulsachen für den nächsten Tag dabei, um bei ihr übernachten zu können. Also: Vorwärts, dem Zug nach! Gewöhnlich hatte er in Georgenburg wegen des Gegenzugs einen etwas längeren Aufenthalt, und außerdem glaubte ich ganz fest, er würde nicht ohne mich abfahren.

Aber erst einmal lag vor mir die langgestreckte Kleinbahnbrücke mit einem Verbotsschild (Sperrgebiet?), und tatsächlich hielt vor der gleich daneben liegenden Großbahnbrücke ein Soldat mit Gewehr Wache. Soldaten behandelten uns Mädchen normalerweise freundlich und zuvorkommend; doch dieser Landser war durch mein Auftauchen aus dem Nichts aufs Äußerste irritiert und misstrauisch. Ich war nur ein paar Schritte in Richtung Brücke marschiert, als mich sein scharfer Anruf zum Stehen brachte. Nein, meine Geschichte nahm er mir nicht ab. Er konnte einfach nicht glauben,



dass ich auf der ihm abgewandten Seite aus dem Zug gefallen war und nicht einmal eine Schramme vorzuzeigen hatte. Ebenso unglaublich erschien ihm mein Bestreben, der Bahn nachlaufen zu wollen. Nach vielem Hin und Her - ach, dieser Zeitverlust! - ließ er mich endlich diese verflixte Brücke betreten, doch o weh, sie lag so hoch über dem Fluss, und ich musste von Schwelle zu Schwelle Riesenschritte machen, denn zwischen den Schwellen war nichts - nur tief unten das Wasser. Unter normalen Umständen wäre ich da nie und nimmer hinüber gegangen! Als ich es endlich geschafft und die nächste Biegung erreicht hatte, von wo aus ich die Haltestelle Georgenburg überblicken konnte, sah ich meinen Zug gerade abfahren.

Nun packte mich wirklich die Verzweiflung. Wo konnte ich jetzt Hilfe erwarten? Der Weg zurück - nun vielleicht doch zu meiner Großmutter - war mir durch die Brücke versperrt, und die vor mir liegende Bahnstation lag mitten auf freiem Feld, also kein Haus, kein Telefon, und ob nun mit oder ohne Fahrkarte, die nächstmögliche Bahnverbindung wäre sowieso erst am Abend gewesen (bis Buchhof) ... Da fiel mir ein, dass ja zwischen dem Bahnhof Georgenburg und Insterburg das Gut Georgenburg mit seinem großen Pferdegestüt lag, wo mein Vater einmal Heiratsvermittler gespielt und den verwitweten Gestütsmeister mit einer Jugendfreundin meiner Mutter zusammengeführt hatte. Also auf! Es war mir zwar äußerst peinlich, mich zu deren Wohnung durchzufragen und als Bittstellerin vor der Tür zu stehen, doch wurde ich auf das herzlichste aufgenommen. Die Frau - Johannchen hieß sie - informierte meine Eltern über das Gutstelefon, und als ich schließlich und endlich um 20.00 Uhr zu Hause ankam, war sogar meine Schultasche da. Vera Haeske aus Mittel-Warkau hatte sie freundlicherweise von der Bahnstation Blüchersdorf aus auf ihrem Fahrrad mitgenommen und mir dann nach Hause gebracht (zusätzliche 2 km je hin und zurück).

Am folgenden Morgen ging der Schaffner suchend durch die Waggons. Wie war er erleichtert, mich wohlbehalten vorzufinden! Wie ernsthaft hat er mir aber auch die Leviten gelesen!

Zur Vervollständigung meines Berichtes gehören die schneereichen ostpreußischen Winter, die auch unserer Kleinbahn zu schaffen machten. So konnte es durchaus vorkommen, dass unser Bähnchen trotz der an bestimmten Stellen aufgestellten Schneefangzäune in den Schneemassen stecken blieb und vom Zugpersonal freigeschaufelt werden musste. Ich erinnere mich an einen besonders schneereichen Winter, in dem wir einmal über Stunden zwischen Horstenau und Georgenburg festsäßen und sogar einige Fahrgäste zu Spaten und Schaufel griffen. Selbst ich wollte helfen, hielt ich es aber draußen bei dem eisigen Wind nicht lange aus. Leider wurde es auch im Abteil kälter und kälter...



Es muss in demselben Winter gewesen sein, als ich meine Insterburger Schulfreundin Waltraud übers Wochenende nach Waldfrieden mitgenommen hatte und gerade da die Bahnverbindung über mehrere Tage hindurch unterbrochen wurde. Nichts ging mehr, auch nicht der Bus auf der asphaltierten Hauptstraße Aulenbach-Insterburg. So waren wir wirklich von der Welt abgeschnitten. Leider konnte meine Freundin, ein Stadtkind, nicht verstehen, dass dadurch nun auch sie gezwungen war, den Schulunterricht zu versäumen. Was war ich daher froh, als nach etwa 3 Tagen wenigstens der Busverkehr wieder einsetzte und mein Vater sie mit dem Pferdeschlitten zu der ca. 5 km entfernten Haltestelle Guttaweitschen (Abzweigung von der Asphaltchausee nach Schackenau) bringen konnte!



Im Winter waren die Bahnfahrten doch recht beschwerlich. Daher blieben einige der Fahrschüler während der kalten Jahreszeit in der Stadt und fuhren nur zum Wochenende nach Hause. Nachdem ich im ersten Jahr „alle Freuden“ der winterlichen Zugfahrt erlebt hatte, „überwinterte“ auch ich in Insterburg, und zwar bei meiner Oma in der Siehrstraße.

Fahrplan gültig ab 01.07.1939

Insterburg–Kreuzingen [Königsberg (Pr)]

km	Ab	W 51	S 53	S 55	71.81	W 61
0.0	Insterburg Kibf ↓	9 06	9 06	12 50	13 35	18 0
1.4	Insterburg Gumbinner Str } 102 ↓	9 15	9 15	13 0	13 45	18 9
8.0	Georgenburg	9 40	9 40	13 25	14 10	18 34
12.2	Horstenau ←-1)	9 52	9 52	13 37	14 21	18 47
15.3	Blüchersdorf	9 59	9 59	13 45	S)1429	18 55
16.0	Buchhof ←-2)	10 13	10 17	13 58	S)1442	19 7
16.3	Aulenbach	10 41	10 36	14 16		
19.3	Kreuzingen Kibf 25 a. ↘	11 17				

km	Ab	S 52	W 54	S 56
0.0	Kreuzingen Kibf 25 a. ↘		12 5	
0.1	Aulenbach	60	12 47	15 0
0.3	Buchhof ←-2)	7 19	11 11	15 20
N.0	Blüchersdorf	7 33	11 31	15 35
D.1	Horstenau ←-1)	7 6	11 39	15 43
H.3	Georgenburg	7 13	11 59	15 51
D.8	Insterburg Gumbinner Str } 102 ↓	7 40	12 15	20 16
19.3	Insterburg Kibf ↓	7 48	12 23	20 25

üb. Insterburg-Luxenberg 4,8 km, Pagellenen 10,7 km, Ringelau-Tobacken 18 km, Waldfrieden-Moorbad 21,8 km, Waldfrieden-Gründann 23,3 km, Eichhorn 27,9 km, Swainen 31,1 km, Birkenhausen 31,8 km, Grenzberg 34,8 km, Breitenhof 35,8 km, Georgenheide 38,1 km

‡ 21. 21 x. 22. 22 k a von Juni bis August

Fahrplan gültig ab 03.07.1944

Insterburg–Kreuzingen [Gumbinnen]

km	Ab	51	53	W 61	S 63	50	60	W 52	S 54
0.0	Insterburg Kibf ↓	9 06	13 35	18 0	18 55	7 40	8 25	14 10	16 25
1.4	Insterburg Gumbinner Str } 102 ↓	9 15	13 45	18 9	19 3	7 40	8 16	14 35	16 14
8.0	Georgenburg	9 40	14 10	18 34	19 26	7 13	7 52	14 58	16 50
12.2	Horstenau ←-1)	9 52	14 22	18 47	19 37	7 0	7 42	15 35	17 39
15.3	Blüchersdorf	9 59	14 30	18 55	19 44	6 51	7 33	15 46	17 50
16.0	Buchhof ←-2)	10 13	14 44	19 7	19 58	6 37	7 19	15 50	18 1
16.3	Aulenbach	10 41	15 10	19 30	20,2	6 11		15 4	18 11
19.3	Kreuzingen Kibf 25 a. ↘	11 17	15 45	20 5	20,3	5 36		17 20	18 24

üb. Insterburg-Luxenberg 4,8 km, Pagellenen 10,7 km, Schackenau 18,0 km, Waldfrieden-Moorbad 21,8 km, Waldfrieden-Gründann 23,3 km, Eichhorn 27,9 km, Swainen 31,1 km, Birkenhausen 31,8 km, Grenzberg 34,8 km, Breitenhof 35,8 km, Georgenheide 38,1 km

‡ 20. 21. 21 x. 22 k. 1021 a nur Sa u. am 21. XII.

Überhaupt war die Bahnverbindung für uns Fahrschüler der Haltestellen zwischen Buchhof und Kreuzingen höchst unbefriedigend. Es verkehrten nur zwei Zugpaare, die täglich je einmal hin- und zurückfuhren:

ZUG I. (von uns Schülern benutzt)

Kreuzingen ab 05,36 Uhr
 Waldfrieden ab 06,30 Uhr
 Insterburg an 07,48 Uhr

Insterburg ab 13,35 Uhr
 Waldfrieden ab 15,00 Uhr
 Kreuzingen an 15,45 Uhr

ZUG II.

Insterburg ab 09,05 Uhr
 Waldfrieden ab 10,21 Uhr
 Kreuzingen an 11,17 Uhr

Kreuzingen ab 12,05 Uhr
 Waldfrieden ab 13,02 Uhr
 Insterburg an 14,21 Uhr

Nach dem Mittagszug um 13,45 Uhr hatten wir also keine Verbindung mehr nach Hause. Es gab zwar einen Abendzug, doch handelte es sich um den nach Liebenfelde, und der bog bereits in Buchhof in Richtung seines Heimatbahnhofs ab. Benutzte ich diese Schienenfahrzeug in dringenden Fällen, musste ich demnach schon eine Station vor Waldfrieden aussteigen und die restlichen Kilometer zu Fuß gehen: auf einem absolut einsamen, abgelegenen Bahndamm ohne Rufnähe zu irgendeinem Gehöft. Ja, ich hatte Angst, hauptsächlich bei Dunkelheit und ganz besonders nach der Ermordung eines Ehepaares in Lindenhausen durch einen Kriegsgefangenen.

Keine geeignete Zugverbindung am Abend zu haben, bedeutete, an keiner Nachmittagsveranstaltung der Schule oder der Klassenkameradinnen teilnehmen zu können wie Schulturnen, Schwimmen, Kathechumenen-/ Konfirmandenunterricht, Besuch der Eisdiele oder des Kinos und vieles mehr. Besonders ungünstig war das Fehlen bei den Sportstunden. So mussten wir Fahrschüler einmal den vorgeschriebenen 50 m–Lauf nach Schulschluss in normaler Kleidung auf dem harten Boden des Neuen Marktes absolvieren.

Um es kurz zu machen: Nachdem meine Waldfriedener Jugendfreudin Hannelene schon lange in Pension gegangen war und mir von den Vorteilen des Stadtlebens vorschwärmte, suchte auch ich mir eine passende Bleibe: nicht zu weit von der Stadtmitte entfernt und mit Mädchen meines Alters. Es traf sich gut, dass die Mutter einer Klassenkameradin eine Schülerpension in der günstig gelegenen Belowstraße hatte, wo bereits vier andere Schülerinnen wohnten. Insgesamt waren wir nun ein Kreis von sechs unternehmungslustigen Mädchen. Der Pensionspreis betrug 72,- RM, auch während der Ferien zu zahlen.

Ob nun „ in Pension“ oder nicht, ich blieb immer ein Teil der Fahrschülergemeinschaft, die sich in dem ehemaligen Schaffner-/Gepäckwagen äußerst wohl fühlte. Die Gruppe war klein geworden. Viele der älteren Fahrschüler/-innen waren nicht mehr da und bereits Soldat oder anderweitig dienstverpflichtet. Doch: Je kleiner der Kreis, desto größer der Zusammenhalt. Es bildeten sich Freundschaften.



Völlig unerwartet endete die Fahrschülerzeit im Sommer 1944. In den Sommerferien wurden wir von der Nachricht überrascht, dass der Insterburger Schulbetrieb nach Ende der Ferien nicht mehr aufgenommen werden würde. Und es dauerte nicht lange, bis wir infolge der Kriegsereignisse in alle Himmelsrichtungen verstreut wurden. Es gelang mir aber überraschenderweise nach Kriegsende, ein paar der Ehemaligen wieder zu finden, und ich schätze mich glücklich, zu zweien von ihnen noch heute nach rund 70 Jahren in echt freundschaftlicher Verbindung zu stehen.

Edeltraut Tauchmann geb. Schlack

Juni 2013

Insterburger Kleinbahn (IKB)

Insterburg nach Skaisgirren

Kursbuchstrecke : DR 120h (1940)
Streckenlänge : 39,3 km
Spurweite : 750m (Schmalspur)



	<i>Staatsbahn</i> von Berlin–Königsberg (Kaliningrad)	
0,0	Insterburg Klb	(Tschernjachowsk)
	<i>Staatsbahn nach</i> Eydtkuhnen (Eydtkau) (Tschernyschewskoje)	
1,1	Insterburg - Gumbinnerstraße	
2,9	Insterburg - Göringstraße	
4,4	Insterburg - Luxenberg	
8,1	Georgenburg	(Majowka)
10,7	Pagelienen	(Perelesnoje)
12,2	Kauschen (Horstenau)	
	<i>Kleinbahn nach</i> Wirbeln (Schaworonkowo)	
15,3	Klein Reckeitschen (Blüchersdorf)	
18,0	Auxkallen (Ringelau)	
20,2	Juckeln /(Buchhof)	(Buchowo)
	<i>Kleinbahn nach</i> Mehlauken (Liebenfelde) (Ostpr.) (Salessje)	
23,3	Waldfrieden-Moorbad	(Fjodorowo)
24,8	Waldfrieden-Gründann	
26,2	Groß Aulowönen (Aulenbach)	(Kalinowka)
27,9	Eichhorn	(Jablotschnoje)
31,1	Swainen	(Sadowoje)
31,8	Birkenhausen	
34,8	Groß Aßnaggern (Grenzberg)	
35,8	Oschweningken (Breitenhof)	
36,1	Kletellen/Georgenheide	(Uroschainoje)
39,3	Groß Skaisgirren (Kreuzingen) Klb	(Bolschakowo)
	<i>Staatsbahn</i> Königsberg (Kaliningrad) – Tilsit (Sowetsk)	

Bildnachweis:

Seite 2

Schülermonatskarte Insterburg – Waldfrieden (1944) (Foto),
©Edeltraut Tauchmann (Bischweier)

Die Kleinbahn durchfährt Kreuzingen auf dem Weg nach Insterburg (1920-23) (Foto ID 012015 / 7-119-87),
©Udo Ernst (www.bildarchiv-ostpreussen.de)

Seite 3

Kleinbahnhof Insterburg (Черняховск) (1930-1940) (Foto),
©Wikimapia (<http://wikimapia.org/21384884/ru/Kleinbahnhof-Insterburg>)

Gepäckwagen der ehem. "Rügenschen Kleinbahn" (750mm Spur) (2010) (Foto),
©Brandenburgisches Museum für Klein- und Privatbahnen (<http://www.spur-1-freunde.de>)

Seite 4

Haltepunkt Waldfrieden Moorbad der IKB (1935-44) (Foto),
©Edeltraut Tauchmann (Bischweier)

Die Gruppe der Fahrschüler vor dem Insterburger Kleinbahnhof (1940-1944) (Foto),
hintere Reihe von links : Gerhard Krell (aus *Schackenu*), Edeltraut Schlack (*Waldfrieden*), Rudi Ockel (*Büchersdorf*), Gerda Rudat (*Schönwaldau*), Gerlinde Kahlau (*Neuwalde*), Irene Schulz (*Schackenu*)
©Edeltraut Tauchmann (Bischweier)

Seite 5

Groß- und Kleinbahn überqueren die Inster (Foto),
©Kreisgemeinschaft Insterburg Stadt und Land (aus *Insterburg im Bild Bd. 1 - 2. Auflage 1972*)

Kartenausschnitt Instertal – Doppelbrück Groß- und Kleinbahn (Messtischblatt)
©Messtischblatt t 1396 *Insterburg und 1397 Karalene*

Seite 6

Insterburger Kleinbahn stampft durch die winterliche Landschaft (Foto),
©Kreisgemeinschaft Insterburg Stadt und Land (aus *Insterburg im Bild Bd. 1 - 2. Auflage 1972*)

Seite 7

Neuhausen-Tiergarten, (Kreis Samland), Kleinbahn (1930-1940) (Foto ID43635),
©Dorothea Weichert (www.bildarchiv-ostpreussen.de)

Fahrpläne der Insterburger Kleinbahn (IKB) Insterburg-Skaisgirren (1939-1944) (Foto),
©Edeltraut Tauchmann (Bischweier)

Seite 8

Edeltraut Schlack mit Freundinnen aus der gemeinsamen Fahrschulzeit (1940-44) - Irene Schulz aus Schackenu und Gerlinde Kahlau aus Neuwalde (Foto),
©Edeltraut Tauchmann (Bischweier)

Fahrt mit der Kleinbahn von Horstenau zur Frieda-Jung-Schule nach Insterburg (1942-44) (Foto),
©Dieter Kuprat (<http://wiki-de.genealogy.net>)

Seite 9

Streckenplan der Insterburger Kleinbahn Insterburg - Skaisgirren (Foto),
©Wikipedia.de/*Insterburger Kleinbahnen 2013*