

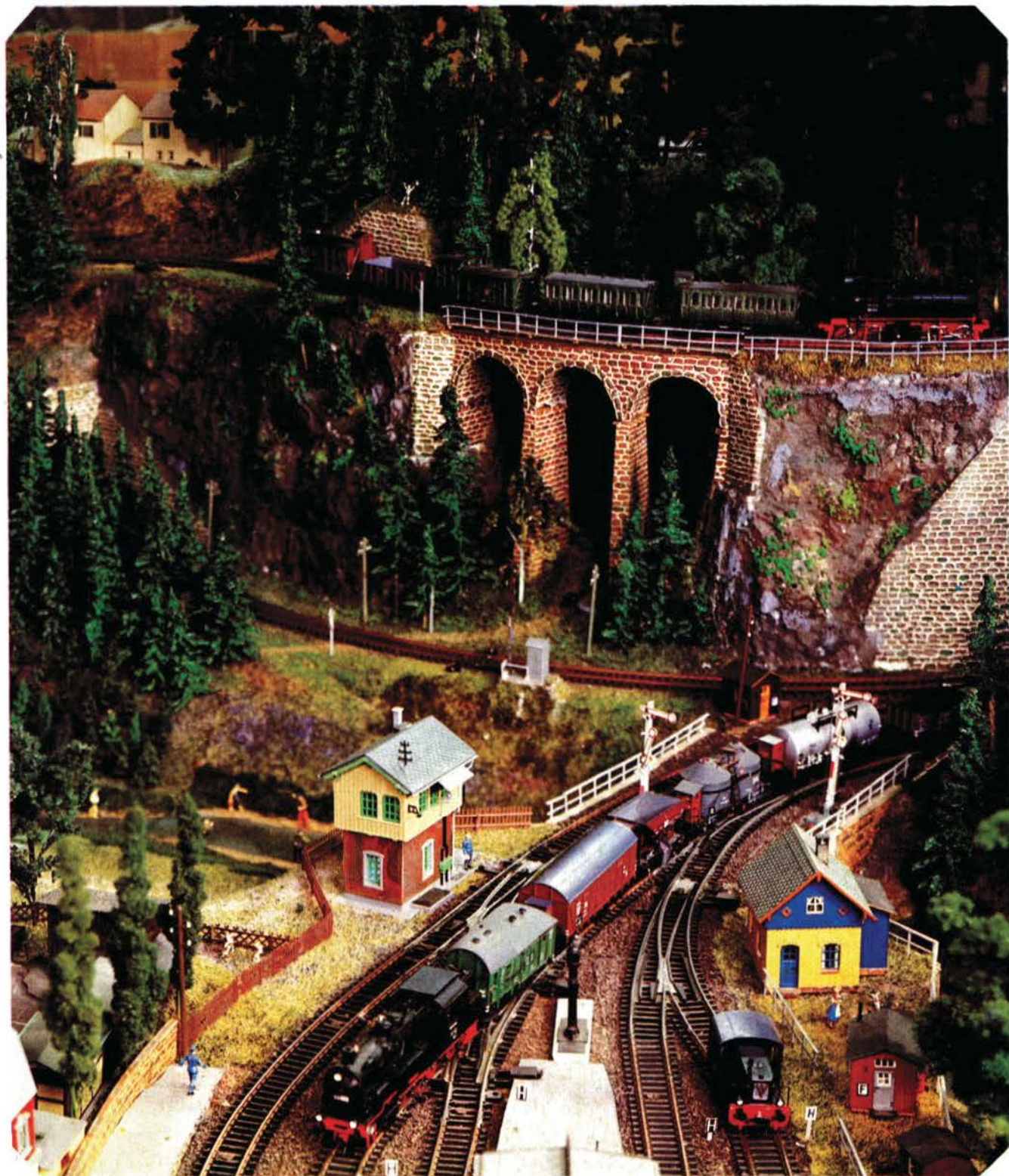
2
87

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Die letzten 86er
in der DDR



Dresden-Neustadt im Winter

Für den Reiseverkehr im Dresdner Knoten hat nicht nur der Hauptbahnhof mit täglich 580 Zugfahrten, von denen 490 den Reisezügen vorbehalten sind, eine hervorragende Bedeutung. Ebenso wichtig ist für den Fernreise- und Vorortverkehr der Bahnhof Dresden-Neustadt. In den Jahren 1898 bis

1901 vor allem für den Durchgangsverkehr in Richtung Görlitz, Leipzig und Berlin errichtet, hat sich daran bis heute im wesentlichen nichts geändert. Täglich gibt es hier 450 Zugfahrten, davon sind 325 Reisezüge. 40 000 Fahrgäste steigen in 24 Stunden zu allen Jahreszeiten ein, aus oder um. Besonders in den Wintermonaten bietet die repräsentative Bahnhofshalle Schutz vor Witterungsunbilden. Die auf dieser Seite veröffentlichten Fotos entstanden vor zwei Jahren, und zwar am 13. Februar 1985. Dieses Datum erinnert an das Jahr 1945. In der Nacht des 13. Februar jenes Jahres wurde die weltberühmte Kunststadt Dresden in Schutt und Asche verwandelt.

- 1 Streckendiesellokomotiven werden nur noch in Richtung Dresden-Klotzsche eingesetzt. Alle anderen den Bahnhof Dresden-Neustadt tangierenden Strecken sind längst elektrifiziert. Links: eine 120er, die auf ihren nächsten Einsatz als Schiebelok in Richtung Dresden-Klotzsche wartet; rechts: Als „Lz“ kam die 119 105 aus Dresden-Klotzsche hierher.
- 2 Ein Vorortzug nach Meißen Triebischtal verläßt mit der Lokomotive 242 002 den Neustädter Bahnhof.
- 3 Eingefahren ist der D 931 aus Salzwedel. Die Lokomotive 243 007 brachte diesen Zug nach Dresden.
- 4 Noch knapp 4 km Fahrt, dann erreicht dieser Zug den Hauptbahnhof Dresden
- 5 Als Lz ist die 119 105 in Dresden-Neustadt eingetroffen.

Fotos: V. Emersleben, Berlin



eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild

In diesem Heft stellen wir die TT-Heimanlage des Kreishaer Modellbahnfreundes Franz Scholz vor. Wie unser Titelbild zeigt, sind darauf zahlreiche gut gestaltete Details zu entdecken: Soeben fährt die 93er mit ihrem Nahgüterzug in den Bahnhof Neustadt ein, wo u. a. eine Kö für weitere Rangierarbeiten bereitsteht. Die „Kreuzspinne“ auf dem Steinviadukt und auch die meisten der hier abgebildeten Modelle wurden selbst gebaut.

Foto: Albrecht, Oschatz

modelleisenbahner

aktuell	Der 6. Verbandstag des DMV	2
forum	Leser schreiben, meinen und fragen; Chronik des DMV	4
junior	Erfahrungsaustausch, Ausstellungen, Tips	22
literatur	Rezension	19
dmv teilt mit	Verbandsinformation/Wer hat – wer braucht?	20
anzeigen	suche/biete/tausche	19
eisenbahn		
kurzmeldungen	DDR und Ausland/Lokeinsätze	8
mosaik	Die letzten Lokomotiven der BR 86 Werklokomotiven	10 21
historie	Fast vergessen die O.S.E. (2: Teil)	13
international	Dampf herrscht vor	9
nahverkehr		
mosaik	Die Leipziger Überland-Straßenbahn (1. Teil)	5
modellbahn		
aktuell	XXXIII. Internationaler Modellbahnwettbewerb in Budapest	25
anlage	Von Neustadt nach Neukirch	34
tips	Details mit Tips Einfacher geht's nicht	28 33
mosaik	H0-Modell 99 211 (2. Teil)	30
Jahresinhaltsverzeichnis 1986		17/18

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235,
Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin

Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit“ (also auch für „Wer hat – wer braucht?“) sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-
Verband der DDR



Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack,
Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing.
Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz,
Radebeul
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress

**VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin**
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland,
Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluss: 31. 12. 1986
Geplante Auslieferung: 5. 2. 1987
Geplante Auslieferung des Heftes 3/87: 5. 3. 1987

Anzeigenverwaltung

VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020
Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.



1 Ein Blick auf das Präsidium des Verbandstages, v. l. n. r.: Dr. Michael Huth, Rudolf Starus, Helmut Reinert, Ferenc Szegö, Günter Mai, Dr. Ehrhard Thiele, Achim Delang, Günter Grohmann, Dieter Zobel, Prof. Dr. Harald Kurz und Wolfhard Bätz
2 Am 15. November 1986 wurde für die Teilnehmer des 6. Verbandstages eine Sonderfahrt mit dem Traditionspersonenzug und der Lokomotive 74 1230 organisiert. Der Zug fuhr von Berlin-Schöne-weide nach Groß Schönebeck und zurück. Daß dazu auch Fotohalte gehörten, war selbstverständlich. Einen Tag später konnten in Berlin-Schmök-witz historische Nahverkehrsfahrzeuge bewundert werden. Allen Akteuren, die für diese unvergeßlichen „Leckerbissen“ sorgten, nochmals herzlichen Dank.
Fotos: W. Pawlik, Berlin

Zentrum des geistig-kulturellen Lebens

6. Verbandstag des DMV

Bereits im Heft 12/86 berichtete „me“ vom 6. Verbandstag des DMV. Dabei wurde deutlich, daß die bisher erfolgreichste Etappe in der Entwicklung des fast 25jährigen Verbandes hinter uns liegt. Bemerkenswerte Initiativen entwickelten unter anderem die Eisenbahnfreunde. Das betrifft die Unterstützung der Deutschen Reichsbahn und das Verkehrsmuseum Dresden bei der Betreuung von Eisenbahnmuseumsfahrzeugen ebenso wie den Aufbau von Traditionsbetrieben in ausgewählten Bezirken. Der Präsident des DMV, Dr. Ehrhard Thiele, erläuterte dies im Rechenschaftsbericht nicht nur an Beispielen, sondern verwies außerdem auf eine ganz besondere Aktivität. Er sagte: „Hoch anzuerkennen sind die Bemühungen der AG 2/26 Weißwasser, auf dem Rest des 600-mm-Schmalspurnetzes der Waldeisenbahn Muskau, heute als Werkbahn betrieben, ein Traditionszentrum aufzubauen. Hier werden Fahrzeuge erhalten, gepflegt und gelegentlich Sonderfahrten organisiert. Kooperationsbeziehungen zum Rat der Stadt Weißwasser und zum Kulturbund der DDR sind der richtige Ausgangspunkt für das weitere Vorgehen.“

Erfahrungsaustausche mit Betreuerkollektiven von Museums- und Traditionsfahrzeugen und Vertretern der DR wurden zum Zentrum eines fruchtbaren Gedankenaustausches.

Sehen lassen kann sich auch die Jugendarbeit. In Vorbereitung der Spezialistentreffen konnten bereits auf Bezirksebenen hervorragende Ergebnisse erreicht werden. Zunehmend sind die Lager der Erholung und Arbeit gefragt. Waren 1983 erst 29 Jugendliche dabei, haben 1986 70 Jugendliche bei der Deutschen Reichsbahn sozialistische Hilfe geleistet.

Daß heute 58 Straßenbahnfahrzeuge im historischen Gewand vorhanden sind, ist in erster Linie das Verdienst der rund 400 Nahverkehrsfreunde unseres Verbandes. Kaum noch vorstellbar sind gesellschaftliche Höhepunkte auf kommunaler Ebene ohne den Einsatz solcher Wagen in Berlin, Leipzig, Dresden, Halle, Gera und Magdeburg.

Große Fortschritte erzielte die Technische Kommission bei der Beratung der Modellbahnindustrie, bei Standardisierungsvorhaben an Industrieerzeugnissen, im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Normen Europäische Modellbahnen (NEM) und nicht zuletzt beim Aufbau einer Datenbank mit Heimcomputer-technik.

Wesentlichen Anteil an der erfolgreichen Entwicklung unseres Verbandes haben die Kommissionen für Öffentlichkeitsarbeit und Wettbewerbe. Dazu stellte Dr. Eberhard Thiele fest, daß es gestützt auf die gute kollektive Zusammenarbeit gelungen ist, in den Arbeitsgemeinschaften viele gesellschaftliche Aktivitäten zu entwickeln. Aber auch die alljährlich stattfindenden Modellbahnwettbewerbe legen ein beredtes Zeugnis vom Können unserer Modellbauer ab.

Die eindrucksvolle Bilanz wurde im Rahmen der Diskussion erneut sichtbar. Die Delegierten und Gäste erfuhren eine Fülle von Informationen über künftige Vorhaben in allen Bereichen des DMV. Der wiedergewählte Präsident, Dr. Eberhard Thiele, unterstrich in seinem Schlußwort, „daß es diesmal nicht nur schlechtlich um Feststellungen ging, also der Istzustand erläutert wurde. Es beeindruckten besonders die vielen neuen Lösungswege. Sie veranschaulichten, daß wir eine neue Etappe, eine neue Qualität in unserer kulturpolitischen Arbeit erreicht haben.“

Aus der Diskussion

Günter Grohmann, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, übermittelte herzliche Grüße und Glückwünsche vom Minister für Verkehrswesen und der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn. Er betonte in seinem Diskussionsbeitrag, daß die vielfältigen kulturpolitischen Leistungen des DMV eine gute Grundlage sind, um die weitere Arbeit wirkungsvoll fortzusetzen. Günter Grohmann ist selbst Mitglied des DMV und unterstrich aus eigener Erfahrung die Bedeutung der



Günter Grohmann, Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und Leiter der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn bei seinem Diskussionsbeitrag

Verbandsarbeit nach dem XI. Parteitag der SED, geht es doch darum, das geistig-kulturelle Leben noch reicher und vielseitiger zu gestalten.

Rolf Steinicke, Vorsitzender der Kommission Eisenbahnfreunde beim Präsidium des DMV und Stellvertretender Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, befaßte sich in seinen Ausführungen mit einem sehr interessanten Problem: die Verschönerung der Reiseverkehrsanlagen bei der DR. Zahlreiche Bürgerinitiativen unter Führung der Nationalen Front haben mit der DR ausgehend vom Beispiel Hohenstein-Ernstthal – wo örtliche Organe mit anpackten, um dem Empfangsgebäude ein attraktives Aussehen zu verleihen – viel erreicht. Zeugnis dafür sind inzwischen Schmiedefeld in Thüringen, Freiberg und Bienenmühle, um nur einige zu nennen. „Hier sollte“, so Rolf Steinicke, „auch der DMV mithelfen. Großzügige Unterstützung der DR für unser Hobby muß durch Taten beantwortet werden.“

Werner Lexow, Vorsitzender des Bezirksverbandes Greifswald: „Wir sind froh, hier heute mitteilen zu können, daß wir auf dem Wege, zwischen Putbus und Göhren einen Traditionsbetrieb einzurichten, einen großen Schritt vorangekommen sind. Zahlreiche Dienststellen unterstützen uns dabei, und wir werden unsere Kraft darauf konzentrieren, um im Oktober 1989 zum 90jährigen Bestehen des „Roland“ diesen Betrieb planmäßig aufzunehmen. Unsere Schmalspurbahn erfreut sich einer ständig steigenden Beliebtheit. Allein 1985 fuhren mit ihr mehr als 600 000 Reisende.“

Hans-Hennig Schauer, Direktor des VEB Berliner TT-Bahnen und Mitglied des Präsidiums, versicherte, daß sich die Werktätigen des VEB BTTB große Mühe geben, um so viel



Aus dem Beschluß des 6. Verbandstages

■ Im Mittelpunkt der kulturpolitischen Arbeit des DMV stehen solche gesellschaftlichen Höhepunkte wie das 750jährige Bestehen Berlins, 25 Jahre DMV, der MOROP-Kongreß in Erfurt und das 150jährige Bestehen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

■ Der Zusammenarbeit mit den örtlichen, staatlichen und gesellschaftlichen Organen, wozu auch der Kulturbund der DDR gehört, ist noch größere Aufmerksamkeit zu schenken.

■ Die Technische Kommission konzentriert sich auf die umfassende Anleitung der Arbeitsgemeinschaften, um die Qualität des Modellbaues, vor allem im Hinblick auf den wissenschaftlich-technischen Fortschritt, weiter zu entwickeln.

■ Die Eisenbahnfreunde fördern den Erfahrungsaustausch zur umfassenden Pflege und Erhaltung technischer Sachzeugen bei der Eisenbahn und die weitere Gestaltung von Fahrzeug-Ausstellungen, bereiten Sonderfahrten vor sowie organisieren den Fotowettbewerb in einer hohen Qualität. Sinngemäß gilt dies auch für die Nahverkehrsleute. Weitere Patenschaftsverträge mit den Nahverkehrsbetrieben sind eine Grundlage für die Fortsetzung der erfolgreichen Arbeit.

■ Die Jugendkommission unterstützt weiterhin die Schülerarbeitsgemeinschaften. Im Mittelpunkt stehen aber auch die Treffen junger Eisenbahner, die Lager der Erholung und Arbeit sowie die Werbung für Berufe im sozialistischen Verkehrswesen.

■ Hohe Ergebnisse in der kulturpolitischen Arbeit zu erreichen, ist die Hauptaufgabe der Wettbewerbskommission. Die führende Position beim internationalen Modellbahnwettbewerb ist zu festigen.

■ Die Öffentlichkeitsarbeit wird weiterhin wichtiger Bestandteil der Verbandsarbeit sein. Ausstellungen, Exkursionen, Filmveranstaltungen und Publikationen in Presse, Rundfunk und Fernsehen sind dafür am besten geeignet. Kontakte mit den befreundeten Organisationen in den sozialistischen Ländern sollten weiter ausgebaut werden. Die zielgerichtete und konstruktive Mitarbeit im MOROP wird fortgesetzt.

Wir stellen
vor:

**Manfred
Neumann,**

Generalsekretär des DMV



- Jahrgang 1941
- von 1951 bis 1955 Pioniereisenbahner in Leipzig
- von 1955 bis 1958 Lehre bei der Deutschen Reichsbahn
- danach Fahrkartenverkäufer, Stellwerksmeister und Fahrdienstleiter
- dann Studium an der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha
- anschließend tätig u. a. als Reiseverkehrsaufsicht, Mitarbeiter der Politischen Abteilung der Rbd Halle, Leiter des Klubs junger Techniker, Beauftragter der MMM der Rbd Halle, ab 1979 wissenschaftlicher Mitarbeiter im Ministerium für Verkehrswesen
- Mitglied des DMV seit 1970, von 1970 bis 1977 Sekretär des BV Halle, 1977 bis 1979 stellv. Vorsitzender des BV Halle

Wir stellen
vor:

**Reiner
Enders,**

Vizepräsident des DMV



- Jahrgang 1937
- von 1955 bis 1958 Studium an der Ingenieurschule in Dresden,
- danach u. a. Gruppenleiter in den Bahnbetriebswerken Schwerin und Pirna, Mitarbeiter der Rbd Dresden, Parteisekretär im damaligen Bw Dresden-Aktstadt, Maschinenkontrollleur der Rbd Dresden, Leiter des Bw Dresden und Fernstudium an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“,
- anschließend Verwaltungsleiter Maschinenwirtschaft der Rbd Dresden, Vizepräsident der Rbd Dresden, ab 1984 Leiter der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft der DR im Ministerium für Verkehrswesen
- seit 1. Januar 1987 Stellvertreter des Generaldirektors der DR für Koordinierung und Kontrolle im Ministerium für Verkehrswesen



Dr. Ehrhard Thiele, Präsident des DMV, während der Reichenschaftslegung vor dem 6. Verbandstag

wie nur möglich zu produzieren und die Versorgung mit dieser beliebten Modellbahn zu stabilisieren. Kopfzerbrechen macht aber die Zusammenarbeit mit dem Handel. Gemäß den Bedürfnissen vieler Modelleisenbahner wurden in

der jüngsten Vergangenheit sehr viele Ersatz- und Einzelteile produziert. Sie werden durch den Handel nicht abgenommen, weil angeblich kein Bedarf besteht. „Hier ist schnellstens eine wirkungsvolle Überzeugungsarbeit im Interesse unserer Freizeitbeschäftigung erforderlich“, sagte Freund Schauer.

Harald Glück, Vorsitzender der AG 3/75 „Eisenbahntradition“,

verwies auf die große Resonanz beim Einsatz des Traditionseilzuges. Er ist bei der Bevölkerung sehr beliebt. Die 35 Mitglieder der AG werden weiterhin ihr Bestes geben, damit der Zug auch künftig durch unser Land rollen kann. Manche Eisenbahnfreunde respektieren jedoch dieses „Kulturgut Eisenbahn“ nicht ausreichend und zollen den Bemühungen um einen sauberen Zug keine



Modellbahnfreund Tongori (Bild) überbrachte herzliche Grüße im Auftrage des ungarischen Modellbahnverbandes wie auch Andrzej Brzozowski von der polnischen Bruderorganisation.

Anerkennung. Papierreste und andere Abfälle werden gedankenlos herumgeworfen, und in den Toilettenräumen sind sogar mühsam erworbene Originalschilder verschwunden.

Harald Glück sagte, daß dies für die Zwickauer Eisenbahnfreunde die größte Mißbilligung ihrer Arbeit und es Anliegen aller DMV-Mitglieder sei, solchen Überständen nicht tatenlos zuzusehen.

Heinz Speerling, Sekretär des Bezirksvorstandes Magdeburg,

berichtete über die Erfahrungen bei der Gewinnung von Eisenbahnernachwuchs. Der Magdeburger Ausstellungszug mit der Modellbahnanlage und dem Berufsorientierungszentrum erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Die kleine Gruppe der AG 7/21 wird sich auch künftig bemühen, alles zu tun, um möglichst viele junge Leute für den Eisenbahnerberuf zu begeistern. Gleiches gilt für den Städtischen Nahverkehr, entsprechende Erfolge gibt es auch bei der Zusammenarbeit mit den Magdeburger Verkehrsbetrieben.

Leser schreiben ...

Schüler-Wettstreit in der UdSSR

In der sowjetischen Stadt Uslo-waja im Bezirk Tula wurden im Juli vergangenen Jahres die so-wjetischen Schüler-Unionswett-kämpfe im Eisenbahnmodellbau ausgetragen, an denen sich rund 100 Schüler beteiligten. Bei den Leistungsvergleichen wurden Geschwindigkeit, Zugkraft sowie sparsamer Stromverbrauch der selbstfahrenden Lokomotivmodelle bewertet.

E. Lohse, Erfurt

Insgesamt gab's drei

Ich möchte auf den Beitrag „Die Nordkaukasische Pioniereisenbahn „Gagarin“ im „me“ 3/85 zurückkommen. In der DDR sind drei Lokomotiven der Gattung p 185 verblieben: In der Prignitz die 99 1401. Davon gibt es ein Merkblatt der Maschinenwirtschaft. Es handelte sich um eine Dh2t, ca. 250 PS, vierte Achse war Treibachse, Abstand zur vierten Achse unsymmetrisch, etwa 6 t Achslast, gekuppelt mit einem T 3, Gesamtlast 40 t. Zwei weitere Lokomotiven dieser Bauart liefen im Mansfeld-Kombinat mit den Nummern 19" und 20", Fabrik-Nr. 118073 und 118074, Baujahr 1954.

H. Döna, Klostermansfeld

Lok 3 statt Lok 2

Im Heft 3/86 wurde eine Werklok der ehemaligen Firma Friese in Kirschau bei Bautzen vorgestellt. Allerdings handelte es sich dabei nicht um die frühere Lokomotive 2, sondern um die Lokomotive 3 der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (EBOE). Lokomotive 2 wurde

Liebe Modellbauer!

Hiermit laden wir alle am Modellbau interessierten Leser des „me“ zu einem Forum ein. Wir treffen uns am 21. Februar 1987 um 9.30 Uhr im Kulturraum des S-Bahnhofs Berlin-Kaulsdorf, zu erreichen mit der S-Bahn in Richtung Strausberg. Gegenstand des Erfahrungsaustausches sollen die Planung und die Auswahl der Modelle, das Fertigen von Bauunterlagen, der Modellbau und der Wettbewerb des DMV sein. Eingeladen sind alle Experten und die weniger Geübten gleichermaßen. Vor allem sind auch Bastler herzlich willkommen, die sich bisher mit ihren Ideen und Modellen noch nicht an die Öffentlichkeit gewagt haben.

Die Veranstalter würden sich über eine rege Teilnahme sehr freuen. Natürlich können auch Modelle mitgebracht werden. Das gilt ebenso für Bauunterlagen. Gewünscht werden ebenfalls Anfängermodelle und Modelle im Bauzustand, denn die Anschauung fördert die Diskussion.

Kommission für Wettbewerbe beim BV Berlin des DMV
Redaktion „modelleisenbahner“

schon 1905 mit der Fabrik-Nummer 7024 gebaut, verblieb bis zu ihrer Verschrottung im Dezember 1958 auf ihrer Stammbahn. Bei der „Nr. 2“ an der auf Abbildung im „me“ 3/86 auf Seite 14 gezeigten Lokomotive wird es sich um eine Werkbahnbezeichnung gehandelt haben. Das Foto von der EBOE-Lok habe ich am

10. Mai 1954 im Bahnhof Ulzburg aufgenommen.

K. Herbener, Kaltenkirchen (BRD)

Leser meinen ...

Lob für Zwickau

Überraschend schnell tauchte

im Modellbahnhandel die neueste Ausführung der BR 118 (ohne Zierstreifen und mit neuer Nummer) in H0 auf. Der Hersteller dieses Modells, VEB Plasticart Annaberg-Buchholz, Werk 5 Zwickau, verdient dafür ein großes öffentliches Lob. Würden alle unsere Modellbahnhersteller so schnell arbeiten, wären wir sicher schon viel weiter. Ich denke da nur an die PIKO-BR 130 oder BR 01⁵, welche schon durch geringfügige Änderungen weiter verbessert werden könnten. Von „Zwickau“ darf man lernen.

P. Kasperzek, Sebnitz

Leser fragen ...

BR 280 gesucht

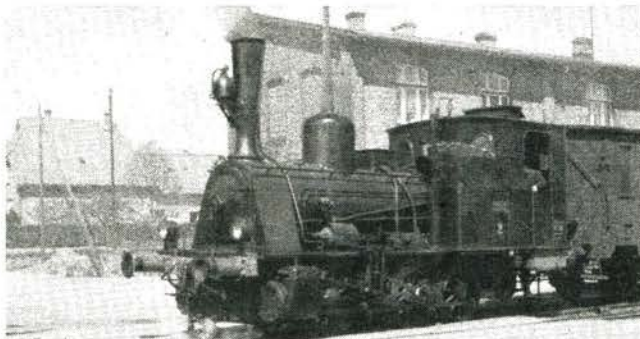
Wer kann Hinweise über den Verbleib der beiden Triebzüge BR 280 machen? Der eine Steuerwagen des 280 007-6 ist im Bw Falkenberg abgestellt und dient als Lagerraum o. ä. Wo sind aber die restlichen Triebwagen-einheiten geblieben?

M. Hille, Cottbus

Wie großzügig!



Aufgenommen in Erfurt West und eingesandt von Olaf Martin



Der Weg zur Verbandsgründung – 1952 bis 1960

1952, September: Das erste Heft der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ erscheint. Sie ist Basis zur Förderung eines breiten Erfahrungsaustausches.

1953, März: Die Zentralstation „Junger Techniker“ ruft zum Konstruktionswettbewerb für den Eisenbahnmodellbau auf.
September: „Der Modelleisenbahner“ gibt eine erste Übersicht über die in der DDR existierenden Modellbahn-Arbeitsgemeinschaften, Adressen werden vermittelt.

1954, Januar: Der Entwurf eines Rahmenplanes für die Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“ erscheint.

April: Der Zentralrat der FDJ ruft zum 1. Modellbahnwettbewerb auf.

1955, Oktober: In der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ wird eingeschätzt,

daß die Arbeitsgemeinschaften in der DDR bei internationalen Vergleichen im Rahmen des MOROP eine führende Rolle einnehmen.

Chronik des DMV

1956, Januar: Der Verkehrsminister der DDR, Dipl.-Ing. Erwin Kramer, würdigt die Erfolge der Arbeitsgemeinschaften junger Modelleisenbahner bei der Nachwuchsgewinnung für die Deutsche Reichsbahn.

April: Die Hochschule für Verkehrswesen der DDR „Friedrich List“ Dresden verabschiedet ein Dokument zur Förderung von Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“.

Mai: Berliner Pioniereisenbahner sammeln Erfahrungen beim Einsatz auf dem Zittauer Schmalspurnetz.

1957, November: Eine schwedische Modelleisenbahner-Delegation besucht die Arbeitsgemeinschaft „Junger Pioniereisenbahner“ in Berlin.

1958, Juli: Junge Eisenbahner der Deutschen Reichsbahn überreichen dem V. Parteitag der SED eine Personenzuglokomotive der BR 23.10. Sie wurde aus zusätzlichen Arbeitsleistungen finanziert. Eine Delegation von Modelleisenbahnern übergibt analog dazu ein Präzisionsmodell dieser Lokomotive in der Nenngröße 0.

1959, Oktober: In einem Artikel der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ wird nachgewiesen, daß die Gründung einer Dachorganisation für alle Modelleisenbahner zwingend notwendig ist.



Matthias Mitdank (DMV), Leipzig

Die Leipziger Überland-Straßenbahnen

(1. Teil)

Zur Vorgeschichte

Wie in vielen Städten des ehemaligen Deutschen Reiches entstand auch in der Messemetropole Leipzig aus der Pferdebahn ein elektrisch betriebenes Straßenbahnnetz.

So wurde die Große Leipziger Straßenbahn (GLSt) Rechtsnachfolgerin der Pferdebahn und begann ab 1896 ihre Strecken zu elektrifizieren. Im gleichen Jahr wurde außerdem die Leipziger Elektrische Straßenbahn (LESt) gegründet. Beide Gesellschaften standen in einem erbitterten Konkurrenzkampf, und das hatte folgende Ursache:

Da die GLSt, meist als „Blaue“ bezeichnet, auf den ehemaligen Pferdebahnstrecken fuhr, besaß sie den Vorteil, alle breiten Hauptstraßen mit dem größten Fahrgastaufkommen zu befahren. Somit wurde die „Rote“ (LESt) von vornherein auf Nebenstraßen abgedrängt. Allerdings durchfuhr die „Rote“ den Stadtkern, was weder der Pferdebahn noch der „Blauen“ nie gestattet worden war. Um dennoch konkurrenzfähig zu bleiben, scheute die „Rote“ nicht, damals noch weit von der Stadt liegende Ortschaften dörflichen Charakters mit der Innenstadt zu verbinden. Dabei wurden die Gleise auf den Landstraßen verlegt, deren angrenzende Flächen noch völlig unbebaut waren.

Die „Leipziger Außenbahn AG“ (LAAG)

Am 6. Februar 1900 war die Leipziger Außenbahn AG gegründet worden. Obwohl diese Bahn eigene Aktionäre besaß und eine eigene Verwaltung hatte, übernahm die GLSt den Bahnbetrieb. Am 21. Dezember 1900 wurde die erste Teilstrecke vom Blücherplatz (heute Platz der Republik unmittelbar neben dem Hbf) bis Wahren eröffnet.

Schon zwei Jahre später folgte eine weitere Linie, die am Roßplatz begann und über die heutige Karl-Liebkecht-Straße und Connowitz nach Gautzsch (heute Markkleeberg-West) führte. Neu gebaut werden mußte in diesem Zusammenhang der Abschnitt Eiskeller (heute Haltestelle Koburger Brücke) – Gautzsch-Gasthaus – Weißer Stern. Diese Bahn wurde am 16. Mai 1902 in Betrieb genommen.

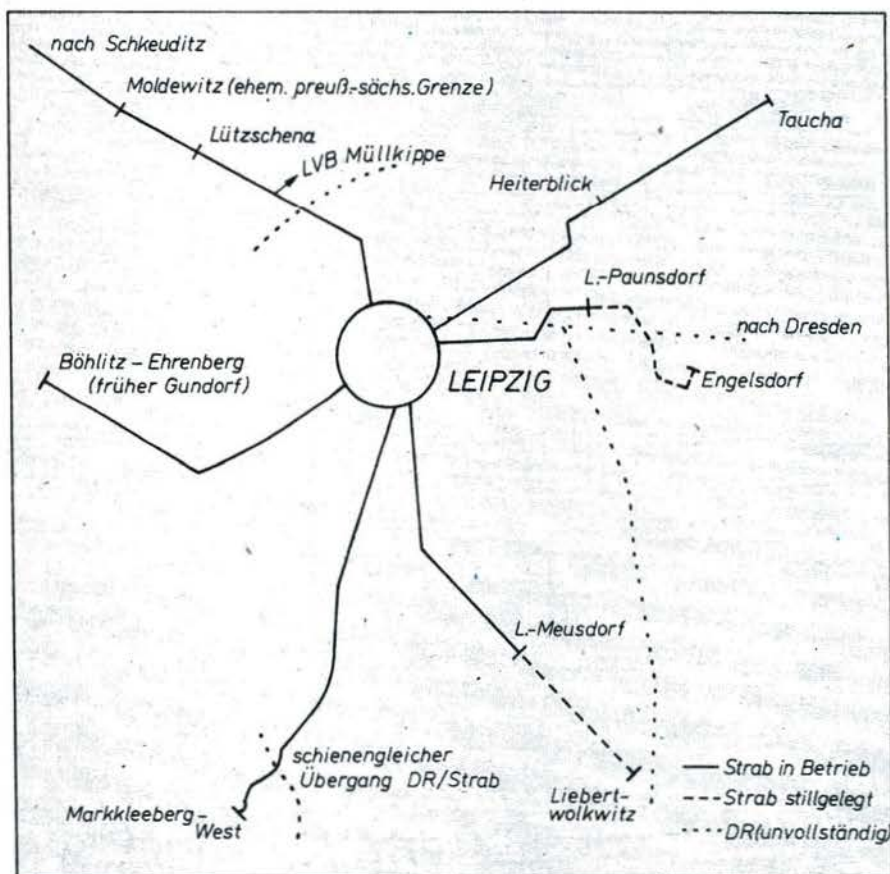
Am 9. Juni 1905 erfolgte die Strecken-

freigabe des zweiten Bauabschnittes der 1900 eröffneten Wahren Linie bis Lützschena. Zwei Jahre später kam die Strecke vom Fleischerplatz (heute Friedrich-Engels-Platz) nach Gundorf (heute Böhlitz-Ehrenberg), die am 17. Mai 1907 eröffnet wurde, hinzu. Schließlich verkehrte dann ab 27. Oktober 1910 auch über Lützschena hinaus bis Schkeuditz die Straßenbahn. Am gleichen Tag wurde auch der Betriebshof Schkeuditz in Betrieb genommen.

stellt werden. Nach den gleichen Unterlagen entstand dann aber der Betriebshof Schkeuditz. Die LAAG-Strecken waren zumeist eingleisig und hatten Ausweichen erhalten. Die Linien nach Gundorf (heute Böhlitz-Ehrenberg) und Schkeuditz befanden sich teilweise auf eigenem Bahnkörper. Dagegen verlief die Strecke nach Gautzsch ausschließlich im Straßenplanum.

Eine Besonderheit bestand darin, daß die Fahrer der Schkeuditzer Strecke für den preußischen Teil eine besondere Fahrerlaubnis haben mußten. Alle Endstellen der Außenbahn hatten Umsetzanlagen. Erst nach dem zweiten Welt-

1 Schematische Darstellung des Leipziger Überlandstraßenbahnnetzes



Preußen forderte besondere Fahrerlaubnis

Interessant ist die Tatsache, daß die Strecke nach Schkeuditz ab Stahmeln als Kleinbahn konzessioniert war. Da bei Modelwitz die sächsisch-preußische Landesgrenze überschritten wurde, war für den Bau und Betrieb dieser Strecke die Genehmigung des preußischen Regierungspräsidenten in Merseburg erforderlich. In jener Zeit gab es übrigens weitere Überlandbahnprojekte. Auch Zwenkau, Markranstädt und Liebertwolkwitz sollten an das bestehende Netz angeschlossen werden. Alle drei Vorhaben scheiterten aufgrund mangelnder finanzieller Baubeteiligung der betreffenden Gemeinden. So mußten die begonnenen Arbeiten am Straßenbahnhof Liebertwolkwitz wieder einge-

krieg wurden sie nach und nach beseitigt. 1949 erhielt in Markkleeberg-Mitte (früher Oetzsch) eine Gleisschleife für die Landwirtschaftsausstellung (agra). 1955 folgte ein Gleisdreieck in Böhlitz-Ehrenberg. Wendeschleifen gab es ab 1958 in Schkeuditz und 1961 in Markkleeberg-West (früher Gautzsch). Seit dieser Zeit ist es möglich, auf den ehemaligen LAAG-Strecken Einrichtungs-fahrzeuge einzusetzen.

Doch zurück zur LAAG: Da sich auch hier die Inflationszeit auswirkte, wurde der Betrieb wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten in der Zeit von Juli 1923 bis April 1924 ganz eingestellt. Ein Ersatzverkehr mit „Hafermotoren“ war ebenso unmöglich wie der Einsatz von Kraftomnibussen. Meist erreichte die Bevölkerung Leipzig nur zu Fuß.

Von der „Zwirnsrolle“ zur Liniennumerierung

Ursprünglich verwendete man zur Kennzeichnung der Linien Symbole, für die der Volksmund sehr treffende Bezeichnungen schuf.



„Zwirnsrolle“

Blücherplatz - Wahren - Lützschena-Schkeuditz



„Meierkelle“

Fleischerplatz - Leutzsch - Gundorf



„Sternbahn“

Rößplatz - Connewitz - Oetzsch-Gautzsch

treiben. Die Linien 28 und 29 wurden mit dem bekannten Leipziger Mitteleinstiegswagen (siehe „me“ 10/71) betrieben und zu einer Linie zusammengefaßt. Sie verkehrte nunmehr als „28“ und war mit 19,1-km/h-Reisegeschwindigkeit die schnellste Leipziger Straßenbahnlinie.

Zwei Stromsysteme kreuzen sich

Nach dem zweiten Weltkrieg konnten die Außenbahnlinien wieder in Betrieb genommen werden. 1946 wurde die Linie 28 von Markkleeberg kommend nur bis Wahren-Rathaus betrieben. Gleich-

bäume geschlossen werden, wird der Straßenbahnstromkreis im Kreuzungsbereich geöffnet. Die Elloks der DR durchfahren diesen Abschnitt stromlos (siehe auch „me“ 4/64).

Maximumfahrzeuge mit Kanonenöfen

Die GLSt verfügte über einen technisch außerordentlich interessanten Fahrzeugpark. Während für die Inbetriebnahme der Schkeuditzer Strecke 20 Triebwagen beschafft worden waren, wurden für die Gautzschener und Gundorfer Linien die erforderlichen Fahrzeuge lediglich von der GLSt gepachtet.

Tabelle: Triebwagen der LAAG

Typ	Baujahr	1. Nr.	2. Nr.	3. Nr.	4. Nr.	Schicksal
24	1910	1	1378	5096 I		Hist. Wagen
24	1910	2	1379			5. 5. 67 n. Unfall a
24	1910	3	1380	1389 II		10. 9. 69 a; 1957 ER
24	1910	4	1381			19. 3. 72 b. Brand a
24	1910	5	1382			15. 10. 79 a
24	1910	6	1383	1390 II	5081 II	11. 82 a; 1957 ER
24	1910	7	1384			1944 Kriegsverlust
24	1910	8	1385			5. 10. 79 a
24	1910	9	1386			46 n. Unfall a
24	1910	10	1387			15. 10. 79 a
24	1910	11	1388			9. 76 a
24	1910	12	1389	1380 II		15. 10. 79 a
24	1910	13	1390	1397 II		15. 10. 69 a; 1956 ER
24	1910	14	1391	1400 II		1949 Gläserner Leipziger; 1954 umgebaut; 25. 5. 67 a
24	1910	15	1392			30. 10. 69 1; 1957 ER
24	1910	16	1393			30. 10. 69 a; 1957 ER
24	1910	17	1394	2000		1954 Bw zum Gläs. Leipziger 14. 8. 67 a
24	1910	18	1395	5082 II		21. 10. 72 a; 1957 ER
24	1910	19	1396			15. 10. 69 a; 1957 ER
24	1910	20	1397	1383 II	5097 I	1984-1985 Umbau zum historischen Tw 20 LAAG
29	1930	1 047		1967 n. Strausberg,		dort 2; 1975 n. Unf. a
29	1930	1 048		1967 n. Strausberg,		dort 10; 1971 n. Unf. a
29	1930	1 049		1969 a		
29	1930	1 050		1944 Kriegsverlust		

Die Triebwagen 1378-1388 wurden zwischen 1937 und 1943 zu Lenkdreieckern umgebaut; die Tw 1389-1397 bleiben Maximum-Vierachsler.

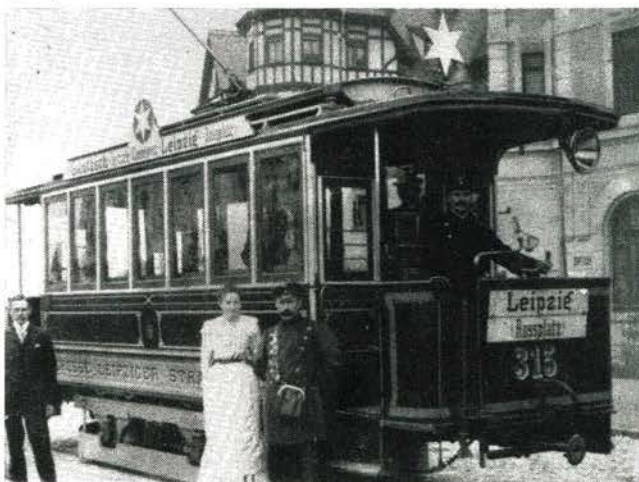
Ab 1. Februar 1928 wurden die Symbole aufgegeben und an deren Stelle Liniennummern eingeführt. Gleichzeitig erfolgte die Zusammenlegung der Gautzschener und Gundorfer Linie, die nunmehr als Linie 28 weiter fuhr. Die Schkeuditzer Linie erhielt die Nummer 29. Bereits am 1. März 1929 war die 28 wieder geteilt worden. Sie wurde nunmehr zwischen Gautzsch und Hauptbahnhof betrieben. Die Linie nach Gundorf erhielt die Nummer 27. Die bis dahin zeitweise eingesetzte Verstärkungslinie 27, welche in Böhlitz-Ehrenberg, Jahnstraße, endete, wurde nun mit der Nummer 26 bezeichnet. Am 1. April 1936 startete die LAAG einen weiteren Versuch, lange Durchgangslinien zu be-

zeitig verkehrte eine neue Linie 29 vom Bayerischen Bahnhof am Hauptbahnhof entlang nach Schkeuditz. Bis Böhlitz-Ehrenberg fuhren zeitweise die Linien 18 und 13, bis 1959 auch die Linie 17. Während des Spitzenverkehrs kam außerdem die Linie 25 hinzu. Seit 1984 rollt statt der 29 die Linie 11 nach Schkeuditz. Eine durchaus sehenswerte Besonderheit ist die schienengleiche Kreuzung mit der Deutschen Reichsbahn in Markkleeberg-West. Diese seit 1963 ebenfalls reichsbahnseitig elektrifizierte Kreuzungsanlage wird durch Streckentrenner isoliert. Bei geöffneten Schranken befindet sich durch entsprechende Schaltung die Kreuzung unter 600-V-Gleichstrom. Wenn die Schranken-

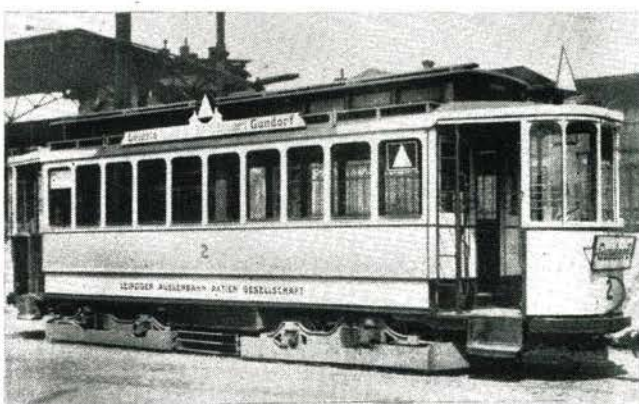
Außerdem besaß die LAAG keine eigenen Beiwagen. 1910 stellte die LAAG 20 Triebwagen in Dienst. Für die damalige Zeit waren es die größten, modernsten und komfortabelsten Fahrzeuge in Leipzig. Nach Berliner Vorbild mit Maximumdrehgestellen ausgerüstet, hatten die Wagen 30 plüschgepolsterte Quersitze und wurden im Winter mit einem vom Schaffner zu bedienenden Kanonenofen geheizt.

Sämtliche Fahrzeuge lieferten die Waggonfabrik Falkenried Hamburg und Norddeutsche Waggonfabrik Bremen. Den Drehgestellbau übernahm die Remscheider Firma Böker, und die elektrische Ausrüstung stammte von der AEG. Zusammgebaut wurden die Wagen

2



3



im Straßenbahnhof Schkeuditz. Sie erhielten die Fahrzeugnummern 1 bis 20 und die Typenbezeichnung 24. Von 1900 bis 1928 wurde mit Rollenstromabnehmern anschließend mit Scherenbügeln gefahren. Als die LAAG in den 20er Jahren mehr und mehr bei der GLSt verschuldete, überschrieb sie kurzerhand Wagen um Wagen in das Eigentum der GLSt. Die Fahrzeuge erhielten die GLSt-Nummern 1378 bis 1397. Ab 1937 mußte der Typ 24 modernisiert werden. Als Musterwagen wurde der Tw 1387 generalrepariert. Er bekam ein dreiachsiges Lenkfahrgestell der Firma

1949 wurde der Tw 1391 vom Typ 24 für Stadtrundfahrten hergerichtet. Die Typenbezeichnung wurde in 24b geändert und der Wagen als „Gläserner Leipziger“ eingesetzt. Um das Platzangebot zu verbessern, erfolgte 1955 der Umbau der Tw 1394 zum Beiwagen des Typs 24b. Gleichzeitig war der Tw 1391 modernisiert worden. Somit paßten beide Wagen gut zusammen. Bei den 13 117 Stadtrundfahrten legte der Triebwagen vom 28. August 1949 bis 31. Dezember 1963 267 909 km zurück und beförderte 752 215 Fahrgäste. 1964 übernahmen Omnibusse die Stadtrundfahrten. Der

gen 20 der LAAG hergerichtet wurde, soll der Tw 1378 als Dreiachser ebenfalls ein Denkmal der Verkehrsgeschichte bleiben. Die Restaurierungsarbeiten übernehmen Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 6/44 des DMV „Historische Straßenbahnfahrzeuge“ Leipzig in ihrer Freizeit und erhalten dabei jegliche Hilfe vom Kombinat Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB). Weiterhin besaß die LAAG ab 1930 vier der insgesamt 56 Mitteleinstiegtriebwagen. Diese Wagen (Nr. 1047–1050) unterschieden sich nicht von den Wagen der städtischen Straßenbahn. Auch



2 Triebwagen 315 der GLSt am Endpunkt der sogenannten Sternbahn (LAAG) in Gautzsch, dem heutigen Markkleeberg-West, etwa um 1905

3 Triebwagen 2 der LAAG im Depot Leutzsch um 1925

4 Triebwagen 1388, ex LAAG, etwa um 1950 in Schkeuditz

5 Drehgestelltriebwagen 1396, ex LAAG, ebenfalls um 1950, Aufnahmeort unbekannt.

6 Der ehemalige Triebwagen 1395 als Arbeitsfahrzeug im Straßenbahnhof Leutzsch, 1973, kurz vor der Ausmusterung

Zeichnung: aus Skizzen des Verfassers; Fotos: Sammlung W. Schreiner, Leipzig (2), Sammlung des Verfassers (3), W. Schreiner, Leipzig (4 und 5), D. Kriche, Leipzig (6)



Westwaggon Köln, vergrößerte Fenster und eckige Plattformen, stärkere Motoren sowie Nockenfahrshalter. Die Wagen wurden als Typ 24a bezeichnet. Noch im zweiten Weltkrieg baute man die Wagen 1378 bis 1386 und 1388 zum Typ 24a in ähnlicher Weise um. Der zweite Weltkrieg ging auch an diesen Wagen nicht spurlos vorüber. Der Tw 1384 wurde kurz vor Kriegsende in der Gleisschleife Schönefeld total zerstört.

Weitere Umbauten folgten

Bereits 1946 mußte zunächst der Tw 1386 nach einem schweren Unfall ausgesondert werden. Somit waren noch neun Triebwagen des Typs 24 und neun Triebwagen des Typs 24a vorhanden.

Zug wurde noch bis 1967 anderweitig eingesetzt, dann aber ausgesondert. Die restlichen sieben Triebwagen baute man ab 1956 zu Einrichtungswagen um, beließ aber die alten Drehgestelle. Auch diese Wagen erhielten größere Seitenfenster und eine andere Stirnfront. Allerdings wurde hier die Druckluftbremse beibehalten, die bei den anderen bereits früher umgebauten Wagen entfallen war. 1969 wurden fünf Triebwagen dieses Typs verschrottet, die restlichen zwei zu Arbeitswagen umgebaut. Über den Verbleib aller Fahrzeuge sind nähere Angaben in der Tabelle enthalten. Zwei Wagen dieser interessanten Serie existieren noch heute. Während der Tw 1383 als Wa-

hier hinterließ der zweite Weltkrieg seine Spuren. Der Tw 1050 wurde so beschädigt, daß er ausgesondert werden mußte. Die restlichen Fahrzeuge wurden 1950 zusammen mit dem Straßenbahnhof Schkeuditz und dem 24 km langen Streckennetz von den Leipziger Verkehrsbetrieben übernommen, nachdem das Vermögen der LAAG bereits seit 1946 durch die Leipziger Verkehrsbetriebe verwaltet worden war. Heute sind alle drei ehemaligen LAAG-Strecken und der Straßenbahnhof Schkeuditz ein fester Bestandteil des LVB-Straßenbahnnetzes und werden auch in Zukunft wichtige Aufgaben bei der Personenbeförderung übernehmen. *Fortsetzung im Heft 3/87*

Junge Spezialisten des DMV auf der 29. Zentralen MMM

Auf der 29. Zentralen Messe der Meister von morgen – sie fand vom 9. bis 21. November 1986 in Leipzig statt – präsentierten die jungen Neuerer und Rationalisatoren 96 (46 allein von der DR) der besten wissenschaftlich-technischen Leistungen des Verkehrswesens. Der ökonomische Nutzen beträgt 22,6 Mill. Mark. Besonderes Interesse fanden Exponate der Schlüsseltechnologien wie Anwendung der Mikroelektronik, Robotertechnik und CAD/CAM-Technologien. Stark frequentiert war das in einem Salonwagen der DR eingerichtete Computerkabinett. Im Komplex Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken wurden interessante Lösungen von Jugendforscherkollektiven und Jugendlichen der DR und der Volkswirtschaft ausgestellt. Dabei standen die Themen Streckenelektrifizierung und die Senkung der Kosten sowie des Materialverbrauchs im Mittelpunkt. Erstmals beteiligte sich der DMV mit drei Exponaten an der bedeutendsten Leistungsschau der Jugend der Republik. Folgende Schülerleistungen fanden große Anerkennung: 1. Darstellung des innerstädtischen Wohnungsbauprogramms auf einer Modellbahnanlage. Aussteller: 81. Oberschule „Alexander Matrossow“, AG 6/54
2. H0-Modellbahnanlage mit Chemiewerk. Aussteller: Jugendgruppe AG 6/46 Merseburg
3. Dokumentation Betriebsgeschichte der DR, 75 Jahre Strecke Beucha-Trebsen. Aussteller: Freunde der Pionierei-

senbahn AG 6/52 Leipzig. Höhepunkte der Ausstellung waren die Tage der Deutschen Reichsbahn am 12. November und der Tag des jungen Neuerers des Verkehrswesens am 18. November 1986. An diesen Tagen wurden die besten Leistungen der Jugendkollektive ausgezeichnet, Maßnahmen zur breiten Nutzung der Exponate festgelegt und Schlußfolgerungen für eine erfolgreiche Fortführung der Bewegung MMM getroffen. Die jungen Spezialisten des DMV sollten sich daher rechtzeitig auf die Teilnahme an der 30. Zentralen MMM 1987 vorbereiten.
me

Lokomotiven und Rollwagen wurden umgesetzt

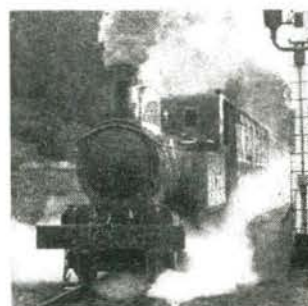
Umfangreiche Straßenbauarbeiten schufen in den zurückliegenden Monaten die Voraussetzung für den endgültigen Verkehrsträgerwechsel auf der Strecke Wolkstein – Niederschmiedeberg. Am 21. November 1986 fuhren auf dieser Bahn die letzten Güterzüge, und einen Tag später übernahmen Lastkraftwagen die restlichen Transportaufgaben. Die freigewordenen Fahrzeuge wurden auf andere Schmalspurstrecken der Rbd Dresden umgesetzt.
me

Dampf- und Pferdebahn

Zu den Attraktionen auf der in der Irischen See gelegene Isle of Man (Insel Man) zählt eine vikto-

rianische Eisenbahn mit einer Dampflokomotive. Sie verkehrt in den Sommermonaten auf einer 24 km langen Strecke zwischen dem Inselhauptort Douglas und Port Erin (Abb. 1). Auch andere nostalgisch anmutende Verkehrsmittel sollen vor allem den vielen Touristen aus Großbritannien zum Pläsier dienen. So verkehrt in den Sommermonaten in Douglas entlang der Strandpromenade auf einem 3 km langen Abschnitt vor allem zur Freude der Kinder eine Pferdebahn (Abb. 2). Vor allem den Feriengästen dient auch die Snaefell Mountain Railway, eine elektrische Bergbahn von Laxey

zum Gipfel des Snaefell (6 km). Die 588 km² große Insel mit ihren rund 65 000 Einwohnern steht seit altersher unter Oberhoheit der britischen Krone, ist staatsrechtlich jedoch weitgehend autonom. Als Feriencentrum ist das Erwerbsleben weitgehend vom Touristenverkehr, vor allem aus Großbritannien, abhängig. Angesichts der gesunkenen Reallöhne und der Arbeitslosigkeit im Vereinigten Königreich hat die Tourismus-Branche derzeit bedeutende Einnahmehinzuflüsse hinzunehmen.
Text und Fotobeschaffung: M. Radloff, Berlin



Eisenbahn wichtigster Verkehrsträger

Etwa 90 Prozent des Gütertransports und rund 70 Prozent der Personenbeförderung entfallen in der Koreanischen DVR auf die Eisenbahn. Die Länge des Eisenbahnnetzes beträgt über 6 000 Kilometer. Davon sind mehr als 2 500 Kilometer elektrifiziert. Hauptlinien sind Phjônggang – Sinydsju, Phjônggang – Tschhôngdshin – Radshin und Phjônggang – Käsong. Es existiert regelmäßiger Eisenbahnverkehr zwischen Phjônggang und Peking sowie nach Moskau. Über 70 Prozent der 200 Kilometer langen Ost-West-Eisenbahnlinie sind nunmehr fertiggestellt. Kürzlich wurde ein 40 Kilometer langes Teilstück übergeben.
me

Lok-einsätze

Bw Cottbus (me 6/86-11)

Lokbestand: 52 3548, 8010, 8072, 8122, 8163, 8197; als Hzl: 44 1106, 1412, 1251, 1537, 2225, 2264 (ex Güstrow), 2546.
Umläufe (KBS 222): Cs (60264) 2.59, 5.28 Wf; Wf (60163) 7.55, 11.15 Cs; Cs (60262) 11.20, 14.40 Wf; Wf (60165) 18.00, 20.42 Cs. (KBS 210): Cs (61272) 3.17, 3.48 C; C (61212) 5.38, 7.24 DK 9.56, 10.06 Be; Be (Lz) Fak (Lz) DK; DK (63216) 13.04, 14.04 Be; Be (63217) 14.14, 15.03 DK; DK (71265/66) 15.55, 18.35 DK, 19.27 Hf; DK (61215) 21.51, 23.51 Cs.
Legende: Cs – Cottbus, C – Calau, Wf – Weichensdorf, DK – Doberlug-Kirchhain, Be – Beutersitz, Hf – Hennersdorf, Fak – Falkenberg;
Sei (Dezember)

Bw Halberstadt (me 6/86-11)

Lokbestand: 18 Maschinen 50.35–37, 2 Maschinen 52.8, 1 Maschine 22 (Dsp): 50 3501, 3512 (beide z), 3520 (E), 3531 (k), 3552 (E), 3553 (E), 3556 (E), 3557 (Hzl), 3562 (E, Est Oschersleben), 3579 (k), 3606 (E), 3631 (E), 3632 (k), 3662 (E, Est Oschersleben), 3684 (Hzl), 3700 (Raw), 3705 (k), 3708 (k), 52 8144 (k), 8150 (k), 22 075 (Hzl).
Seit November sind in Halberstadt nur noch drei Maschinen der Baureihe 50.35–37 eingesetzt, Blankenburg (Harz) und Aschersleben werden nicht mehr mit Dampf angefahren. Auch in der Est Oschersleben sind drei Maschinen eingesetzt.
Jan (Dezember)

Bw Haldensleben (me 12/86-17)

Lokbestand: 52 8025, 8131, 8147 (Hzl), 8173, 8192
Umlauf (KBS 742 – Auszug Tag 1): Hal (63718) 7.16, 8.26 Wez; Wez (63725, außer Mo) 9.02,

10.12 Hal; Hal (63716, außer Mo) 12.40, 13.51 Wez; Wez (63717) 14.20 15.28 Hal.
(KBS 741 – Auszug, Tag 2): Hal (76723) 5.28, 5.35 Ha; Ha (76724) 5.42, 5.52 Hal; Hal (61700) 6.12, 8.30 Eil; Eil (61701) 10.00, 12.54 Hal; Hal (76725) 13.32, 13.39 Ha; Ha (76726) 14.16, 14.23 Hal; Hal (17468, Mo–Fr) 16.33, 17.41 Wef; Wef (Lrv, Mo–Fr) 17.49, 17.53 Wez; Wez (63719, Mo–Fr) 18.05, 19.07 Hal.
(KBS 702 – Auszug Tag 3): Hal (63738) 5.15, 5.35 Dön; Dön (63739) 6.47, 7.02 Hal; Hal (53743) 8.42, 9.17 Rv; Rv (53746) 10.34, 11.07 Hal; Hal (63714) 13.00, 13.31 Bod; Bod (63715) 13.41, 14.10 Hal; Hal (63736) 15.35, 16.05 Dön; Dön (63737) 16.59; 17.19 Hal.
Legende: Hal – Haldensleben, Wez – Wefelingen Zuckerkabrik, Wef – Wefelingen, Rv – Magdeburg Rothensee, HA – Haldensleben Alt, Eil – Eilsleben, Dön – Dönstedt, Bod – Bo-

dendorf.
Sub (Dezember)
Bw Salzwedel (me 12/86-15)
Lokbestand: 50 3535 (Hzl), 3559, 3618, 3652, 52 8018
Umlauf (KBS 756 – Tag 1): Sw (60757) 8.32, 11.19 Gst; Gst (56847) 15.33, 16.34 Kri; Kri (Lzv) 16.43, 16.54 Sw.
(KBS 757 – Tag 2): Sw (62721) 7.18, 11.20 Stl; Stl (62724) 13.14, 17.38 Sw; Sw (62723) 19.01, 23.11 Stl; Stl (62720) 1.30, 5.27 Sw.
Bw Oebisfelde
Lokbestand: 52 8076 (Reserve-Hzl), 50 3649 (Vorheizen der Reisezüge im Pbf); außerdem ist diese Maschine häufig in folgendem Umlauf zu sehen: (KBS 750): Oe (56702) 10.00, 11.45 Stl; Stl (53732) 14.54, 17.00 Oe.
Legende: Sw – Salzwedel, Stl – Stendal, Oe – Oebisfelde.
Sub (Dezember)