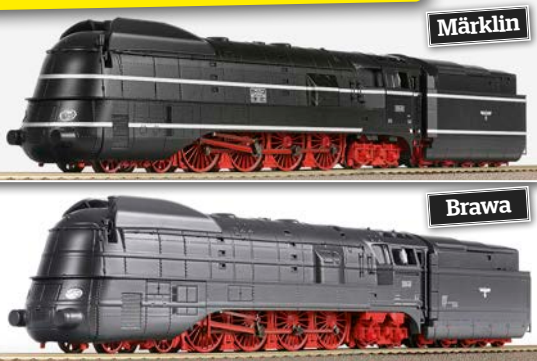


eisenbahn Modellbahn magazin

H0-Test Baureihe 06



Märklin

Brawa

Was die Dampflok-
Giganten in 1:87
auszeichnet



EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)



Von den Anfängen bis zum Vectron MS

Siegeszug der Mehrsystemloks

Wie sie Grenzen im europäischen Bahnbetrieb überwunden haben

Bausatz
gesupert



Schritt für Schritt zur vorbild-
getreuen Nebenbahn-Station

DB-Betrieb im Winter
Ski-Sonderzüge im Sauerland

Großer Praxis-Test
Digitalzentralen mit WLAN

Zweiwege-Fahrzeuge
Die Vorbilder und die Modelle

Idyll in der Altmark



Kalbe (Milde): So entwickelte
sich der DR-Kleinbahnknoten

märklin

Winterzeit ist Modellbahnzeit

Jetzt Anlage aufrüsten
– mit den Signalen von Märklin

70414
Hauptsignal
mit Gittermast

70413
Hauptsignal
mit Schalmast

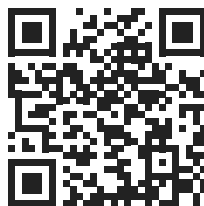
70362
Vorsignal

Umfangreiche Informationen zu

- Signalen im Bahnbetrieb
- vorbildgerechtem Einsatz
- einfacher Installation

aus dem Märklin Magazin finden Sie hier:

maerklin.de/signale



Der WLAN-gesteuerten Modellbahn gehört die Zukunft

Auf Modellbahn-Treffen mit Fahrplan-Betrieb wie zum Beispiel beim Freundeskreis europäischer Modellbahner (FREMO) werden üblicherweise Telefonanlagen aufgebaut und für die Kommunikation in den einzelnen Bahnhöfen Telefonapparate platziert. Nicht selten werden dabei Geräte verwendet, die zur nachgeahmten Modellbahn-Epoche passen. Dabei kommt es immer wieder vor, dass jüngere Mitspieler den Betrieb in dem einen oder anderen Bahnhof übernehmen. Fahrplan, Uhrzeit und Zugmeldebuch sind kein Problem, auch der korrekte Wortlaut der Zugmeldungen wird von den Kindern und Jugendlichen beherrscht. Aber es gibt oft ein anderes Handicap: Die Bedienung eines Wählscheibentelefon ist denen fremd! Im ersten Moment wundern sich die Beobachter, da das ja kein komplizierter Vorgang ist – doch bei genauerem Nachdenken stellt man fest, dass diese Telefone mit drehbarer Scheibe zwar in den 1980er-Jahren noch überall zu finden, aber zehn Jahre später verschwunden waren. Das Tastentelefon brachte mehr Komfort als die Wählscheibe, was die Geräteablösung beschleunigte.

In puncto Modellbahn ist die Marktdurchdringung des digitalen Fortschritts vergleichsweise langsam, was Vor- und Nachteile birgt: Zu den Vorteilen gehört, dass in den meisten Fällen



Drei neue WLAN-Digital-Steuerungen von Uhlenbrock, Märklin und Piko

Slg. Heiko Herholz (2)

eine 20 Jahre alte Digitalzentrale noch repariert werden kann; zu den Nachteilen zählt die langsame Ausbreitung neuer Technologien. Ich kann mich daran erinnern, bereits vor rund 15 Jahren eine Lok per WLAN mit einem iPod Touch gesteuert zu haben. Die Technik war also schon vorhanden, doch nicht flächendeckend. Mit Märklin, Piko und Uhlenbrock haben jetzt drei große Digitalhersteller nahezu zeitgleich neue Digitalsteuergeräte ausgeliefert (siehe ab Seite 84), die zwei Gemeinsamkeiten aufwei-

» Kabellose Regler mit moderner WLAN-Technik sind heute Standard

sen: Es sind haptische Handregler, die ihre Verbindung zur Modellbahn per WLAN aufnehmen. Die drei Produzenten sind allerdings spät dran, denn ESU oder Roco haben schon seit vielen Jahren WLAN-Erzeugnisse im Sortiment. Es ist müßig darüber zu diskutieren, warum es bei den drei WLAN-Neulingen so lange gedauert hat, aber auch hierbei lauern Vorteile: Die drei konnten den Markt lange beobachten und im Anschluss daran analysieren, wie die Kunden auf die Produkte der Wettbewerber reagieren.

Folgerichtig können wir versuchen, aus den neuen WLAN-Systemen Trends abzuleiten. Ich

möchte daher zwei Punkte postulieren: *WLAN ist die Technik der Zeit – drahtlos muss es sein!* Wir wollen uns mit dem Handregler frei an der Modellbahnanlage bewegen können. Die Infrastruktur zur Ergänzung der Modellbahntechnik sowie Alltagsgeräte wie Smartphones sind ja schon überall vorhanden. *Der Regler muss haptisch sein!* Lange Zeit hieß es, dass niemand mehr etwas anderes möchte als ein Smartphone mit Touchbedienung. In unserer Modellbahnwelt steht aber eine Sache im Vordergrund, die einer Touch-Bedienung entgegensteht: der Modellbahnzug in der Modelllandschaft. Wir wollen unsere Züge bei der Fahrt über die Anlage beobachten, mit ihnen in Bahnhöfen rangieren und die vielen Licht- und Soundeffekte genießen. Das Steuerungssystem sollte dabei nur Mittel zum Zweck sein. Als solches darf es nicht im Zentrum des Geschehens stehen und muss sich anderen Bedürfnissen unterordnen. Im Idealfall ist es daher so gestaltet, dass es sich in komplexen Betriebssituationen blind bedienen lässt. Das geht nur mit haptischen Geräten, bei denen man Taster und Geschwindigkeitsregler problemlos fühlen kann, meint Ihr

Heiko Herholz,
Fachautor des em



12% Rabatt

**Weihnachtsaktion
12%* auf alles bis zum 02.01.2024**

**Entdecken Sie „Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Bestellen Sie direkt in unserem
Onlineshop www.train-safe.de**

HLS BERG
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg
Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40
Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
info@train-safe.de
www.train-safe.de

*Weitere Rabatte finden keine Anwendung



34-42

Wie Mehrsystemloks Systemgrenzen überwinden

Georg Wagner/DB AG

■ **Im Fokus**

10 Zweiwege-Universalfahrzeuge

Seit der Epoche II gibt es Versuche, den Bahnbetrieb mit Fahrzeugen, die auf Schienen und Straßen fahren können, wirtschaftlicher zu gestalten. Nicht überall haben sie sich durchgesetzt, sodass Zweiwege-Fahrzeuge heute vorwiegend im Rangierbetrieb und auf Baustellen eingesetzt werden. Wir zeigen die verschiedenen Typen in Vorbild und Modell

■ **Eisenbahn**

6 Kleinbahn-Idyll

Einst erschloss die Altmärkische Kleinbahn AG die Region zwischen Diesdorf, Hohenwulsch, Klötze und Gardelegen. Betrieblicher Mittelpunkt war der Bahnhof Kalbe (Milde)

20 Bild des Monats

Der „Transalpin“ im Voralpenland: EC 164 unterwegs auf der Umleiterstrecke bei Aßling (Obb)

22 Entlang der Schiene

Die große Fahrplanvorschau für 2024 und aktuelle Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 Siegeszug der Mehrsystemloks

Mehrsystemlokomotiven haben die Liberalisierung des Bahnmarktes vorangetrieben. Doch erst technische Entwicklungen ermöglichten den Erfolg von Lokomotiven, die unter Wechsel- und Gleichstrom einsetzbar sind

43 Rückkehr einer Einzelgängerin

Die ehemalige D4 der Brohltalbahn kehrt nach über 36 Jahren aus der Schweiz zurück an den Rhein

44 Spannendes Miteinander

Der Bahnhof Darmstadt-Kranichstein bot in den 1980er-Jahren nicht nur ein Eisenbahnmuseum, sondern auch lebendigen DB-Betrieb im Rangierbahnhof

PLUS: Großer Gleisplan auf der Beilage

48 2. Klasse ins Schneesvergnügen

Bis in die 1990er-Jahre hinein bot die DB einen lebendigen Wintersport-Sonderverkehr zu Zielen im Sauerland. Zuletzt gab es sogar Versuche einer Wiederbelebung

■ **Modellbahn**

58 Märklins stärkere V 100-Variante

H0-Diesellokommodell V 100 2215 der Deutschen Bundesbahn aus Göppinger Fertigung und dessen Vorbild





Jürgen Gottwald

10-19 *Zweigege-Fahrzeuge für den Rangierbetrieb und die Baustellen-Logistik im Fokus*



94-98 *Diese Märklin- und Brawa-HO-Modelle der Baureihe 06 stellen sich unserem Test*



Bruno Kaiser

90-93 *Das Faller-HO-Bahnhofsgebäude Kleinengstingen wurde mit längerem Güterschuppen und Stellwerksanbau nach Vorbild ergänzt*

Klaus Kämpelmann

48-52

Wintersport wird im Sauerland großgeschrieben. Die DB fuhr bis in die 1990er-Jahre Sonderzüge ins Schneevergnügen



Heiko Herholz



Diese drei neuen Digitalzentralen laden ein zum Anlagenbetrieb mittels WLAN **84-88**

62 *Zwei Jahreszeiten auf zwei Etagen*

In HO gebautes Doppeldecker-Schaustück mit einer originellen Herbst-Winter-Teilung sowie Motiven und Bahnbetrieb zu Zeiten der Deutschen Bundesbahn

66 *Neu im Schaufenster*

Endspurt im Weihnachtsgeschäft mit vielen aktuellen Modellbahn-Produkten in puncto Fahrzeuge, Zubehör und Technik

76 *Jubiläumsfeier in Lauingen*

Mitte Oktober begibt der Hersteller KM 1 zusammen mit Kunden und Geschäftspartnern das 20-jährige Firmenjubiläum

80 *Schienenkran aus dem Baukasten*

Kleinserienhersteller Kleinspoo bietet ein 1:87-Bausatzmodell des Eisenbahndrehkrans Kirow MultiTasker KRC 1200 an

84 *Raumfüllende Funkwellen*

Die neuen WLAN-fähigen Digitalzentralen von Märklin, Piko und Uhlenbrock im Vergleich ihrer Leistungsparameter

90 *Güterschuppen-Erweiterung*

Kitbashingprojekt mit verlängertem Güterboden nach einem Original-Bahnhofsgebäude der Schwäbischen Alb

94 *Test der Dampflok-Giganten*

Stromlinienverkleidete HO-Schleppenderlokomotiven der Reichsbahn-Baureihe 06 von Brawa und Märklin im Wettstreit

110 *Bimmelbahn mit Dackel*

Unterwegs auf der Lößnitzgrundbahn, nachgebildet auf einer Segmentanlage in der vorbildgerechten Nenngröße 2e in Anlehnung an die 750-Millimeter-spurigen sächsischen Schmalspurbahnen



Georg Wagner/DB AG

Titelbild: 189 043 ist zusammen mit einer Schwestermaschine und einem Erzzug zwischen Ratingen West und Düsseldorf-Rath unterwegs. Die schweren Erzzüge Rotterdam – Dillingen sind ein klassisches Einsatzfeld der Mehrsystemloks von DB Cargo

Service

- 99 Buch & Film
- 100 Leserbrief
- 102 Kleine Bahn-Börse
- 102 Fachgeschäfte
- 108 Termine/TV-Tipps/Veranstaltungen
- 114 Vorschau/Impressum



■ Knotenbahnhof Kalbe (Milde)

Kleinbahn-Idyll **in der Altmark**

Am 4. August 1974 wartet 64 1212 in Kalbe (Milde) mit dem P 15304 nach Beetzendorf auf das Abfahrtsignal. Der aus zwei „Donnerbüchsen“ und einem Packwagen der Gattung Pwgs 88 gebildete Zug zu war für die Tenderlok und ihr Personal ein „Klacks“

Thomas Rieger/Slg. Dirk Endisch

Einst war die Altmark ein wahres Kleinbahn-Eldorado. Mit einem über 125 Kilometer langen Streckennetz erschloss die Altmärkische Kleinbahn AG die Region zwischen Diesdorf, Hohenwulsch, Klötze und Gardelegen. Betrieblicher Mittelpunkt war der Bahnhof Kalbe (Milde)

Die Altmark im Norden Sachsen-Anhalts gehört zu den ältesten Kulturlandschaften Deutschlands und gilt als „Wiege Brandenburg“. Bis in die Gegenwart prägt die Landwirtschaft das Bild der rund 4.700 Quadratkilometer großen Region zwischen Draehn, Elbe, Wendland und Magdeburger Börde. Die eisenbahntechnische Erschließung der Altmark ging nur schleppend voran. Ende des

19. Jahrhunderts bestanden lediglich die Hauptstrecken Wustermark – Stendal – Oebisfelde – Lehrte, Stendal – Salzwedel – Uelzen und Magdeburg – Stendal – Wittenberge sowie die Nebenbahn Salzwedel – Klötze – Oebisfelde. Erst mit dem Inkrafttreten des „Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen“ im Sommer 1892 wendete sich das Blatt. Nun gab es in der Altmark Bestrebungen, die Region

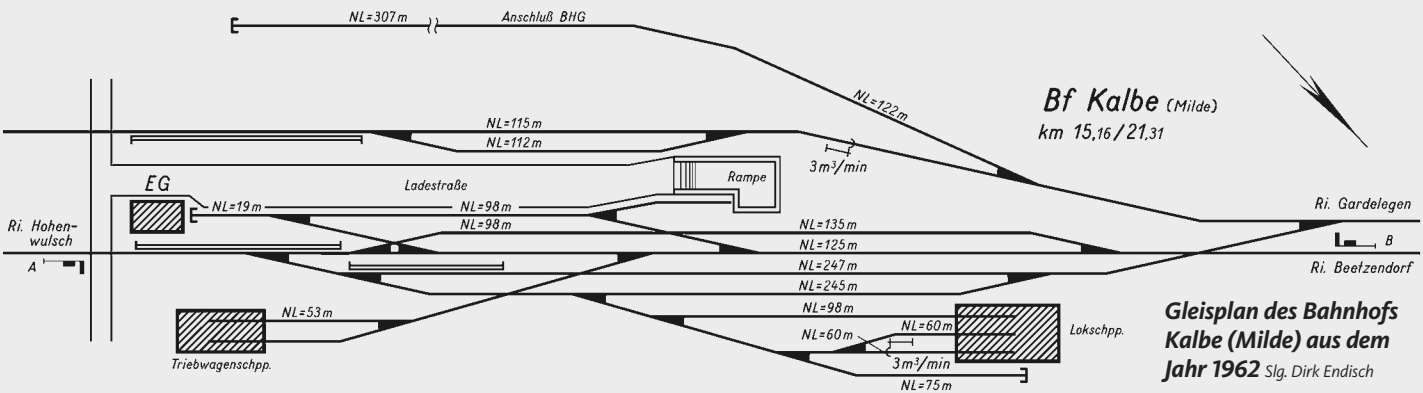
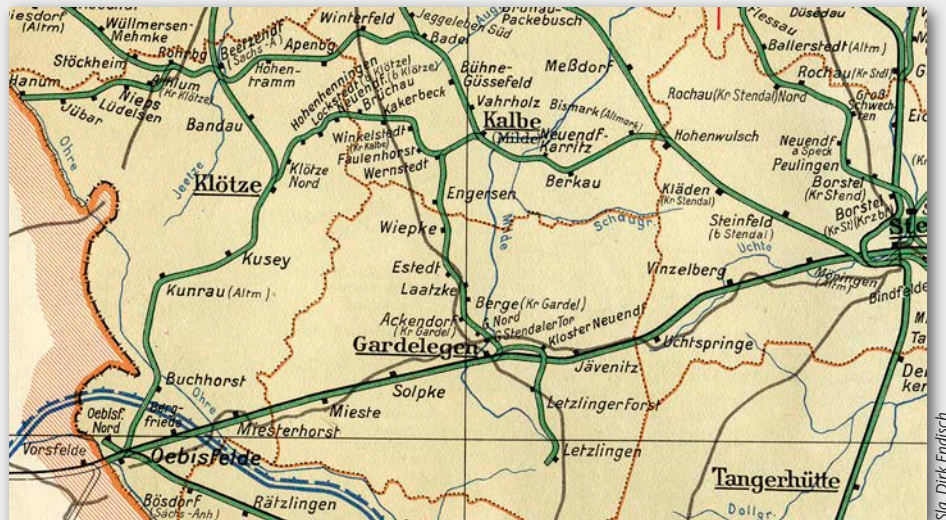
durch Kleinbahnen zu erschließen. Eine Vorreiterrolle spielte dabei die im September 1899 gegründete „Kleinbahn AG Bismark-Calbe-Beetzendorf“ (KBCB). Das Unternehmen nahm am 18. Dezember 1899 den Personenverkehr auf der 42,3 Kilometer langen Strecke Bismark Anschluss* – Kalbe (Milde) – Beetzendorf

* ab 03.10.1953: Hohenwulsch



Um 1903 erreicht ein Personenzug aus Richtung Hohenwulsch den Bahnhof Kalbe (Milde). Das alte Empfangsgebäude wurde 1938 durch einen modernen Neubau ersetzt Slg. Dirk Endisch

Kalbe (Milde) war der betriebliche Mittelpunkt der Klein- und Nebenbahnen in der Altmark



Gleisplan des Bahnhofs Kalbe (Milde) aus dem Jahr 1962 Slg. Dirk Endisch

auf. Die KBCB, die ab 21. Dezember 1927 als „Altmärkische Kleinbahn AG“ (AMK) firmierte, entwickelte sich im Lauf der Zeit zum größten und wirtschaftlich profitabelsten Eisenbahnunternehmen in der Region. Ende 1927 betrieb die AMK mit den Verbindungen Hohenwulsch – Badel – Beetzendorf – Diesdorf – Wittlingen, Beetzendorf – Rohrberg – Zasenbeck, Klötze – Wernstedt – Kalbe (Milde) und Gardellegen –

Kalbe (Milde) ein fast 128 Kilometer langes Kleinbahnnetz. Betrieblicher Mittelpunkt der AMK war der Bahnhof (Bf) Kalbe (Milde), wo auch der Betriebsleiter seinen Sitz hatte.

Großzügige Anlagen

Bis zur Einstellung des Personenverkehrs im Frühjahr 2001 beeindruckte die Station Kalbe (Milde) durch ihre großzügigen Anlagen. Dazu gehörten

insgesamt zwölf Gleise und das 1938 errichtete repräsentative Empfangsgebäude mit Güterschuppen und Hausbahnsteig. Zu den baulichen Anlagen zählten außerdem ein Zwischenbahnsteig, eine Ladestraße und eine kombinierte Kopfseitenrampe. Südöstlich des Empfangsgebäudes, durch einen kleinen Vorplatz und die Zufahrt zur Ladestraße getrennt, lag die sogenannte Gardellegener Seite. Hier begannen bzw. endeten an ei-



Ab Mitte der 1970er-Jahre bewältigen Schienenbusse den Reisezugbetrieb. 171 004 wartet am 13. Oktober 1990 auf Reisende Dieter Riehemann

Die Strecken der Altmärkischen Kleinbahn-AG

	Eröffnung	Einstellung des Personenverkehrs	Einstellung des Güterverkehrs	Stilllegung	Bemerkungen
Strecke Hohenwulsch – Kalbe (Milde) – Beetzendorf					
Hohenwulsch – Kalbe (Milde)	18.12.1899	09.06.2001	31.12.1994	01.03.2002	
Kalbe (Milde) – Badel	18.12.1899	11.09.1991	31.12.1993	01.10.1997	Schienersatzverkehr bis 10.05.1991
Badel – Beetzendorf	18.12.1899	11.09.1991	26.05.1991	01.10.1997	Schienersatzverkehr bis 10.05.1991
Strecke Beetzendorf – Rohrberg – Diesdorf – Wittingen					
Beetzendorf – Diesdorf	24.12.1903		29.09.1973	30.09.1973	
Diesdorf – Waddekath-Rade	01.08.1909	03.10.1952	31.12.1960	01.01.1965	Einstellung des Personenverkehrs am 04.11.1946; Wiederaufnahme am 01.07.1951; Sperrung am 03.09.1960
Waddekath-Rade – Wittingen	01.08.1909				Einstellung des Gesamtverkehrs am 01.07.1945
Strecke Beetzendorf – Rohrberg – Zasenbeck					
(Beetzendorf –) Rohrberg – Jübar	01.10.1911	27.11.1961	30.05.1970	31.05.1970	Personenverkehr erst ab 01.12.1911
Jübar – Hanum	01.10.1911	27.11.1961	31.12.1967	01.01.1969	Personenverkehr erst ab 01.12.1911; Sperrung am 29.12.1967
Hanum – Zasenbeck	01.10.1911				Personenverkehr erst ab 01.12.1911; Einstellung des Gesamtverkehrs am 01.07.1945
Strecke Klötze – Wernstedt – Kalbe (Milde) (750 mm von 1897–1921)					
Klötze – Kakerbeck	20.06.1922	27.06.1970	31.07.1970	22.08.1970	Umbau auf Regelspur; Abschnitt Klötze–km 1,98 am 01.01.1971 in eine Anschlussbahn umgewandelt
Kakerbeck – Wernstedt – Kalbe (Milde)	17.03.1921	27.06.1970	31.07.1970	22.08.1970	Umbau auf Regelspur
Strecke Gardelegen – Wernstedt – Kalbe (Milde)					
Gardelegen – Wernstedt – Kalbe (Milde)	25.03.1904		23.09.1967		Abschnitt Wernstedt – Engersen: Einstellung des Güterverkehrs am 30.05.1970; Abschnitt Gardelegen – Gardelegen Nord (km 3,0) am 01.01.1973 in eine Anschlussbahn umgewandelt

dem Bahnsteig die Züge aus Richtung Gardelegen und Klötze. Vor dem Bahnsteig befanden sich das Haupt- und Umfahrgleis und ein Wasserkran. Gegenüber des Empfangsgebäudes befand sich der 1936 errichtete zweigleisige Triebwagenschuppen mit einer Tankanlage und insgesamt sechs Ständen. Auf der Westseite des Bahnhofes erstreckten sich die Anlagen der späteren Einsatzstelle Kalbe (Milde), deren Herzstück der Lokschuppen war. Außerdem existierten ein Wasserturm, eine Schmiede, eine Dreherei, ein Sozialgebäude und ein Lager.

Wie alle Klein- und Privatbahnen in Sachsen-Anhalt wurde auch die AMK am 31. Mai 1946 unter Sequester gestellt, bevor am 10. August 1946 die Enteignung folgte. Die Betriebsführung oblag ab 15. Dezember 1946 der Sächsischen Provinzbahnen GmbH in Halle (Saale), die einen örtlichen Betriebsleiter in Kalbe (Milde) einsetzte. Nach der Übernahme der ehemaligen AMK durch die Vereinigung Volkseigener Betriebe (VVB) des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt am 15. August 1948 wurde das Unternehmen im Handelsregister gelöscht (09.09.1948). Am 25. August 1948 stellte die Landesregierung die Enteignungskunde für die AMK aus.

Betrieb unter DR-Regie

Am 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn (DR) das Streckennetz, das fortan der Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg unterstand. Diese beließ zunächst die Betriebsleitung in Kalbe (Milde), bis die bei der DR üblichen Strukturen eingeführt waren. In diesem Zusammenhang wandelte die Rbd Magdeburg den Bf Kalbe (Milde) zum 1. Januar 1950 in eine selbstständige Dienststelle um. Der Bereich Maschinenwirtschaft übernahm die Lok- und Triebwagenschuppen der Kleinbahn. Die Anlagen in Kalbe (Milde) wurden zu einem Lokbahnhof (Lokbf) zusammengefasst, der dem Bahnbetriebswerk (Bw) Salzwedel unterstand. Der Lokbf Kalbe (Milde) war mit seinen Fahrzeugen und rund 90 Beschäftigten für die Zugförderung auf den Strecken der ehemaligen AMK verantwortlich.

Die DR verzeichnete in den 1950er-Jahren in der Altmark steigende Beförderungsleistungen. Mit der Aufwertung der Kleinstadt Kalbe (Milde) zum Sitz des gleichnamigen Kreises (gegründet am 25. Juli 1952) nahm der Personenverkehr deutlich zu. Die Rbd Magdeburg trug dieser Entwicklung Rechnung und passte das Angebot entsprechend an. Auf der Kursbuchstrecke (KBS) 210f Hohenwulsch – Beetzendorf verkehrten im Winter 1956/57 werktags auf dem Abschnitt Hohenwulsch – Kalbe (Milde) fünf Zugpaare. Auf der Fortsetzung nach Beetzendorf wurden vier Züge (fünf in der Gegenrichtung) eingesetzt.

Die Rbd Magdeburg führte am 1. Juli 1957 den „Vereinfachten Nebenbahndienst“ ein. Die Überwachung des Verkehrs oblag fortan den Zugleitern in Beetzendorf, Kalbe (Milde) und Gardele-



Am 28. März 1975 herrscht Betriebsamkeit im Bahnhof Kalbe (Milde). Der Triebwagen 186 028 (Ex-VT 135 539) wartet am Hausbahnsteig auf Reisende nach Hohenwulsch. Rechts ist der Triebwagenschuppen zu sehen, daneben die Anlagen des Lokbahnhofs Gerit Schütze

gen. Der Zugleiter des Bf Kalbe (Milde) war für die Verbindungen Hohenwulsch (ausschließlich) – Beetzendorf (ausschließlich) und Kalbe (Milde) – Klötze (ausschließlich) verantwortlich.

Schrittweise Einstellungen

Anfang der 1960er-Jahre nahmen die Beförderungsleistungen auf den ehemaligen Kleinbahnen in der Altmark spürbar ab. Der Rbd Magdeburg kam diese Entwicklung nicht ungelegen, zumal der Ministerrat der DDR am 14. Mai 1964 einen Kurswechsel in der Verkehrspolitik beschlossen hatte. Der Güterverkehr auf der Schiene sollte schrittweise auf sogenannte Wagenladungsknoten konzentriert werden. Damit verbunden war eine deutliche Schrumpfung des Nebenbahnnetzes. Auf diesem Beschluss baute

» Schon in den 1960er-Jahren wurden erste Strecken in der Altmark stillgelegt

der 1967 vom Rat des Bezirkes Magdeburg vorgelegte Generalverkehrsplan auf, der die Stilllegung aller ehemaligen Kleinbahnen in der Altmark bis 1980 vorsah. Die Rbd Magdeburg befürwortete diese Entscheidung und begann mit ihren Vorbereitungen für den sogenannten Verkehrsträgerwechsel. In einem ersten Schritt straffte die Rbd Magdeburg den Güterverkehr. Die kleineren Tarifpunkte wurden aufgegeben, sodass sich der Frachtverkehr im Bereich der ehemaligen AMK schließlich auf die Wagenladungsknoten Badel, Bismark und Kalbe (Milde) konzentrierte. Im Spätsommer 1967 begann der Niedergang der ehemaligen AMK. Am 23. September des Jahres hatte die Strecke Gardelegen – Kalbe (Milde) ausgedient. Am 27. Juni 1970 endete der Personenverkehr auf der Strecke Klötze – Kalbe (Milde). Der Einstellung des Güterver-

kehrs am 31. Juli 1970 folgte wenig später die Gesamtstilllegung (22.08.1970). Drei Jahre später, am 29. September 1973, hatte die Strecke Beetzendorf – Diesdorf ihre Schuldigkeit getan. Damit bestand vom Streckennetz der AMK nur noch die 41,3 Kilometer lange Verbindung Hohenwulsch – Beetzendorf.

Die politische Wende 1989/90 läutete das Ende für den Bf Kalbe (Milde) ein. Binnen weniger Monate schrumpfte der Personen- und Güterverkehr auf ein Minimum. Am 10. März 1991 stellte die DR den Reiseverkehr auf der Strecke Kalbe (Milde) – Beetzendorf ein. Damit existierte von der ehemaligen AMK lediglich der Abschnitt Hohenwulsch – Kalbe (Milde), der seit dem 31. Mai 1992 im Kursbuch unter der Nr. 307 zu finden war. Um Betriebskosten zu sparen, hatte die DR bereits am 1. Juni 1991 den Bf Kalbe (Milde) aufgelöst. Das hier tätige Personal unterstand fortan dem Bf Salzwedel, der aber bis zum 31. Dezember 1993 den Standort aufgab. Das Bw Salzwedel löste die Est Kalbe (Milde) am 26. September 1992 auf. Der einstige betriebliche Mittelpunkt der AMK verwaiste zusehends. Am 31. Dezember 1994 endete offiziell der Güterverkehr auf der Strecke Hohenwulsch – Kalbe (Milde).

Sieben Jahre später hatte die AMK ausgedient. Am 9. Juni 2001 pendelten letztmalig Regionalbahnen zwischen Hohenwulsch und Kalbe (Milde). Anschließend versanken die Bahnanlagen in einen Dornröschenschlaf. Eisenbahnfreunde aus der Altmark, die den „Förderverein Historische Kleinbahn Kalbe“ 1994 gegründet hatten, wollten einen Nostalgieverkehr anbieten. Doch diese Pläne verliefen im Sand, zumal das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) am 1. März 2002 der Stilllegung der Strecke Hohenwulsch – Kalbe (Milde) zugestimmt hatte. Wenige Monate später, am 18. Januar 2003, ließ die DB AG den Lokschuppen abreißen. Heute erinnern nur noch Fotos an den Kleinbahnknoten Kalbe (Milde). Dirk Endisch

■ Zweiwege-Fahrzeuge

Unterwegs auf *Schiene und Straße*

Seit vielen Jahrzehnten gibt es Versuche, den Bahnbetrieb mit Fahrzeugen, die auf Schienen und Straßen fahren können, wirtschaftlicher zu gestalten. Doch nicht überall haben sie sich durchgesetzt. Heute werden Zweiwege-Fahrzeuge vorwiegend im Rangierbetrieb und in der Baustellenlogistik eingesetzt. Ein Blick auf Vorbilder und Modelle

Einsatzfeld Rangierdienst: Im Übergabebahnhof der Mülheimer Friedrich Wilhelms-Hütte hat der Zweiwege-Unimog mit Druckluftbehältern auf dem Dach am 16. September 2020 zwei Güterwagen am Haken ^{MM}

