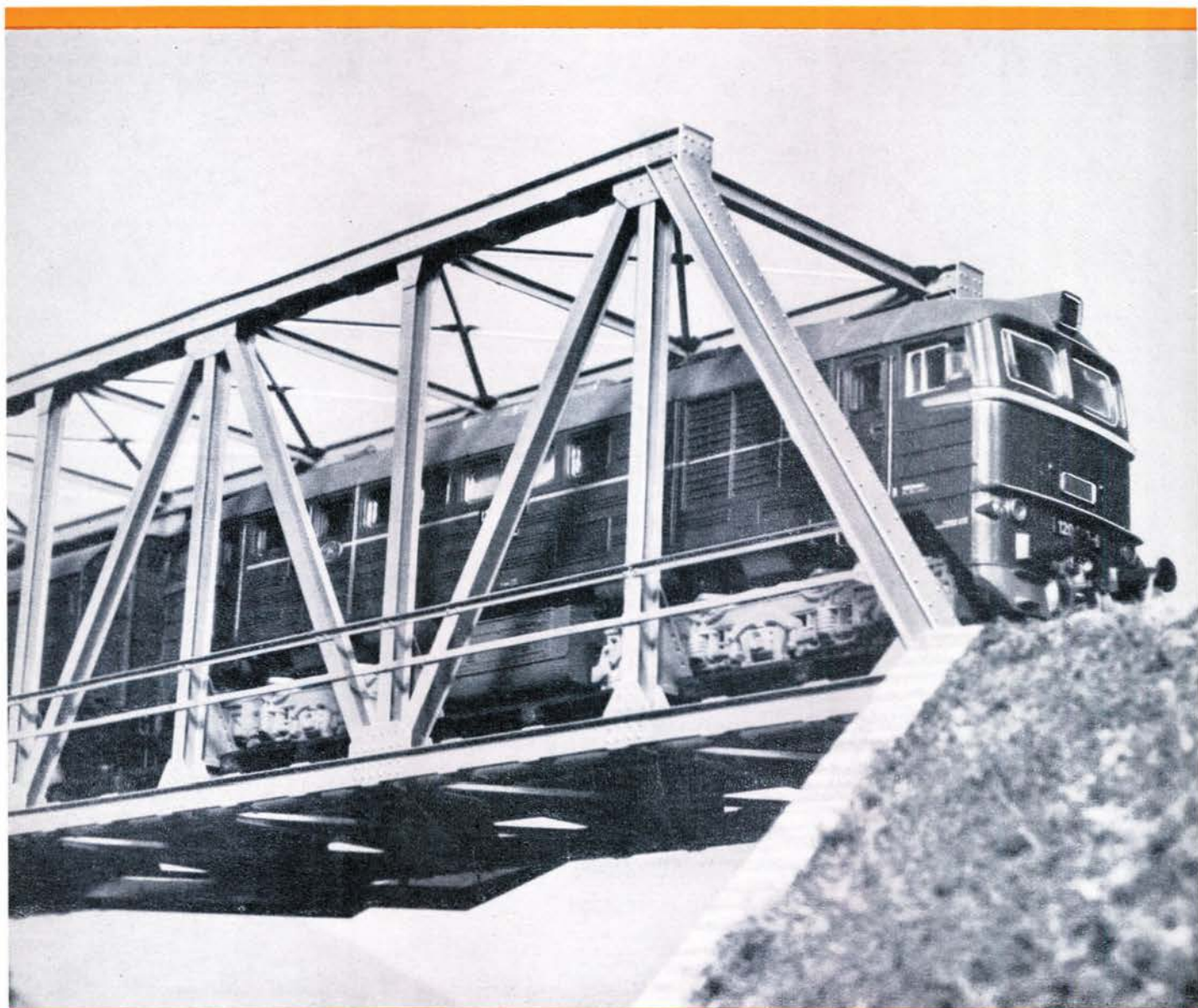
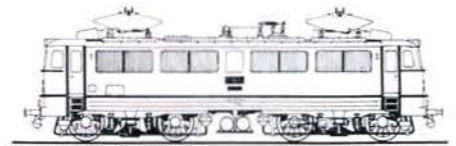


der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 21



TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin · Einzelheftpreis 2,- M · Sonderpreis für die DDR 1,- M 32 542

OKTOBER

10/72

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

10 OKTOBER 1972 · BERLIN · 21. JAHRGANG



Organ des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes
der DDR

Der Redaktionsbeirat

Oberlehrer Günter Barthel, Oberschule Erfurt-Hochheim — Rb.-Direktor Dipl.-Ing. Heinz Fleischer, Moskau — Rb.-Ammann Ing. Günter Fromm, Reichsbahndirektion Erfurt — Johannes Hauschild, Leipzig — o. Prof. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden — Dipl.-Ing. Günter Driesnack (für VEB Piko, Sonneberg), Königsbrück (Sa.) — Hansotto Voigt, Dresden — Rb.-Rat Prüflingenieur Walter Georgii, Ministerium für Verkehrswesen der DDR, Staatliche Bauaufsicht, Prüfungsamt Berlin — Karlheinz Brust, Dresden — Zimmermeister Paul Sperling, Eichwalde b. Berlin — Fotografenmeister Achim Delang, Berlin.

Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR: Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“: Verantwortlicher Redakteur: Ing.-Ök. Helmut Kohlberger; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Str. 13/14; Fernsprecher: 22 03 61; grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Vierteljährlich 6,— M, Sonderpreis für die DDR 3,— M.

Alleinige Anzeigenannahme: DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 23—31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1. Offsetrotationsdruck: (204) Druckkombinat Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P.O.B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P.O.B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P.O.B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen die Deutsche Buch-Export und Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

	Seite
<i>Werner Beuchel</i> Moderne Straßenbahnzüge in Lenin- grad	285
<i>Dipl.-Ing. Wolfgang List / Ing. Harald Kröger</i> Die Kleinbahnen der Altmark — Die Altmärkische Eisenbahn-A. G.	287
Die Treffen „Junger Eisenbahner“ 1973	291
Eine H0-„Schlafzimmer-Anlage“	293
Wir stellen vor: H0-Modell der Bau- reihe 98° der DR von Rivarossi, Como	294
<i>Joachim Schnitzer</i> Magnetschlösser als Hilfsmittel beim Anlagenbau	295
<i>Manfred Weisbrod</i> Sind unsere Signale Modellsignale? ..	296
<i>Hans-Dieter Schüller</i> Vollautomatische Blockschaltung	297
<i>Adolf-Dieter Lenz</i> Zum Problem der Vereinheitlichung von Grundabmessungen bei Modell- bahnanlagen	298
<i>Lothar Panczyk</i> Endabschaltung für Pilzweichen mit gleichzeitiger Herzstückschaltung der Fahrspannung	298
<i>Heinz-D. Müller</i> Eine kleine Bastelei in TT	300
Dokumentation	301
<i>Ing.-Ök. Helmut Kohlberger</i> Wir besuchten den Leipziger „Peters- hof“	303
<i>Ing. Hans Weber</i> Ergänzungsbauteile nun auch für N- und Schmalspurfreunde	304
<i>Horst Lippmann</i> Mehr PS für die 254 (ex E 94) in TT Aus dem Verbandsleben: Ein nach- ahmenswertes Beispiel	306
<i>Erich Preuß</i> Abschied von der P 8	308
Der Kontakt	309
Wissen Sie schon?	310
Lokfoto des Monats	311/312
Mitteilungen des DMV	314
<i>Ing. Gottfried Köhler</i> Weitstrecken-Personenwagen AxL 326 aus Ammendorf	315
Aufnahme-Antrags-Formular für den Beitritt in den DMV der DDR	320
Selbst gebaut	3. U.-S.

Titelbild

Schauen Sie bitte ruhig zweimal hin, es ist in der Tat „nur“ das Modell! Eine Güterzug-Diesellokomotive der BR 120 der DR als H0-Modell des VEB Eisenbahnmodellbau Zwickau donnert über eine Selbstbau-Stahlbrücke auf der Anlage von Joachim Schnitzer, Kleinmachnow.

Foto: Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Titelvignette

Sie ist ein beliebtes Modell, die Neubau-Ellok der DR der Baureihen 211 und 242, sowohl in H0 als auch in TT. Die volkseigene Modellbahnindustrie unserer Republik hat diese Modelle in guter Ausführung in ihrem Sortiment.

Zeichnung: VEB Berliner TT-Bahnen

Rücktitel

Die 38 3860 vom Bw Zittau macht noch einmal richtig Dampf, bevor sie dem Sonderzug des DMV der DDR im Vorrang beigestellt wird (siehe auch S. 308)

Foto: Reiner Preuß, Berlin

Moderne Straßenbahnzüge in Leningrad

Obwohl es in Leningrad eine äußerst moderne Metro gibt, ist die Straßenbahn doch eines der Hauptverkehrsmittel. Im Gegensatz zu Moskau durchfährt sie einen großen Teil des Stadtzentrums und ist deshalb besonders attraktiv. Mit einem Fahrpreis von drei Kopeken (rd. 10 Pfennig) ist sie das billigste städtische Nahverkehrsmittel. Deshalb schenkte man der ständigen Weiterentwicklung der Straßenbahn stets große Aufmerksamkeit. Neben der weiteren Vergrößerung und Modernisierung des Gleisnetzes betrifft das vor allem den Wagenpark.

Lange Zeit wurde der Verkehr von einer großen Anzahl vierachsiger Wagen abgewickelt, die teils mit Beiwagen, teils als Solotriebwagen liefen. Der Hauptanteil des Wagenparks bestand dabei aus dem im Bild 1 abgebildeten Wagentyp, der auch heute noch der Hauptvertreter ist. Er kann nur als Solotriebwagen eingesetzt werden und wird auch im Bedienungskomfort und in der Innenausstattung den heutigen Anforderungen nicht mehr voll gerecht.

Deshalb wurde vom Leningrader Waggonreparaturwerk der neue Gelenkzug LWS-66 entwickelt, der erstmalig 1966 vorgestellt wurde. Nach gründlicher Erprobung befinden sich nunmehr vier Fahrzeuge im Einsatz. Dieser Wagentyp stellt eine Spitzenleistung im internationalen Maßstab dar.

Der sechssachsige Gelenkzug LWS-66 hat vier Motoren von je 60 kW, die die Achsen der äußeren Drehgestelle antreiben. Alle drei Drehgestelle enthalten Schienenbremsen, die fahrdrahtunabhängig arbeiten. Neben dieser und der elektrischen Widerstandsbremse haben die Wagen noch die in der Sowjetunion übliche Druckluftbremse. Die Fahrzeuge besitzen eine halbautomatische Steuerung, die den Fahrer weitgehend entlastet.

Die Karosserie ist großzügig verglast. Besonders auffallend sind die schrägen Oberlichtfenster, die stehenden Fahrgästen eine gute Sicht gewähren. Die vier Faltdüren sind druckluftbetätigt. Im Innenraum wurden viele Kunststoffstoffe verwendet. Die vier Wagen sind auf unterschiedliche Art in den Grundfarben Weiß und Blau gespritzt. Diese Farbgebung ist sehr ansprechend. Alle Fahrzeuge sind in stets einwandfreiem und sauberem Zustand beobachtet worden.

Aus mir nicht bekannten Gründen nahm man von der Serienproduktion dieser Gelenkwagen LWS-66 Abstand und entwickelte sie weiter zu dem „einfachen“ vierachsigen Typ LM-68. Beide Typen verwenden eine große Anzahl einheitlicher Bauteile, die zudem teilweise auch in älteren Wagen eingesetzt werden können. Es entstand dadurch ein hochmoderner Straßenbahnwagen, der allen Anforderungen eines neuzeitlichen Nahverkehrs gerecht wird. Der Typ LM-68 kann sowohl als Solowagen als auch in Doppeltraktion eingesetzt werden. Dadurch kann er besser als der Gelenkzug dem jeweiligen Verkehrsaufkommen angepaßt werden.

Bei Doppeltraktion werden die Wagen durch eine einfache Rohrkupplung verbunden. Die Steuerleitungen werden durch ein besonderes Kabel gekuppelt. Außerdem wird zwischen den beiden Wagen auf der rechten Seite ein gefedertes Gitter eingehängt, damit Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen nicht vom anfahrens Zug erfaßt werden können, denn ein besonderes Ab-

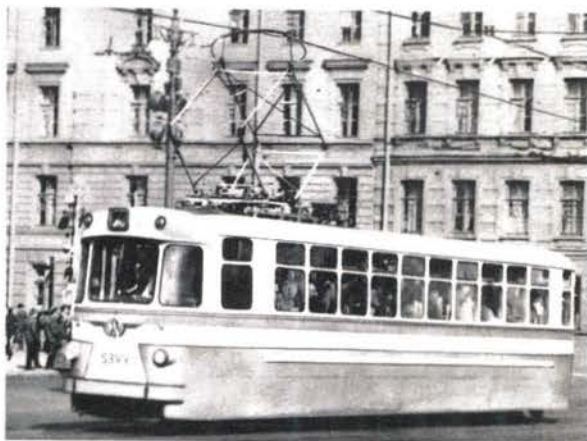


Bild 1 Dieser Wagentyp bildet gegenwärtig noch das Rückgrat des Leningrader Wagenparks. Er ist der unmittelbare Vorläufer des LM-68.

Bild 2 Der Wagen Nr. 1002, die saubere, moderne Formgestaltung ist auffällig



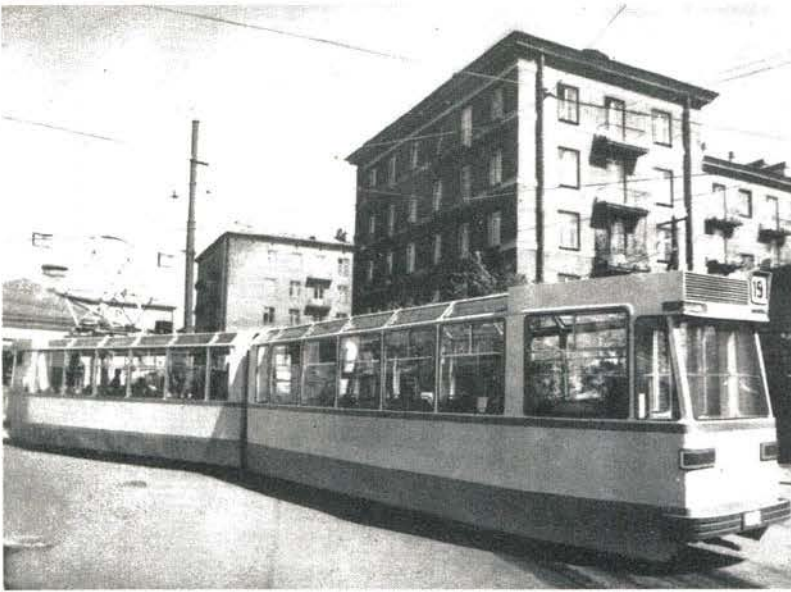


Bild 3 Gelenkzug Nr. 1002 des Typs LWS-66 an der Endstation beim Kino „Gigant“

fahrsignal wie bei uns ist in der Sowjetunion nicht üblich.

Die vierachsigen Wagen LM-68 sind von oben nach unten weiß-rot-grau lackiert. Sie sind bereits in sehr großer Anzahl im Einsatz und werden auch ständig weiter beschafft.

Interessant ist noch, daß die Linie außer durch das nachts erleuchtete Zahlenschild noch durch ein besonderes Nachtzeichen angegeben wird: durch zwei Lampen rechts und links oberhalb der Stirnfenster, deren Farbkombination ebenfalls die Linie angibt. Bei den neuen Wagen ist dieses Signal als Lichtstreifen ausgeführt.

Alle Wagen verkehren mit Zahlboxen und sind deshalb nur mit dem Fahrer besetzt. Hervorzuheben ist noch der geräuscharme Lauf der neuen Wagen.

Technische Daten des Gelenkzuges LWS-66:

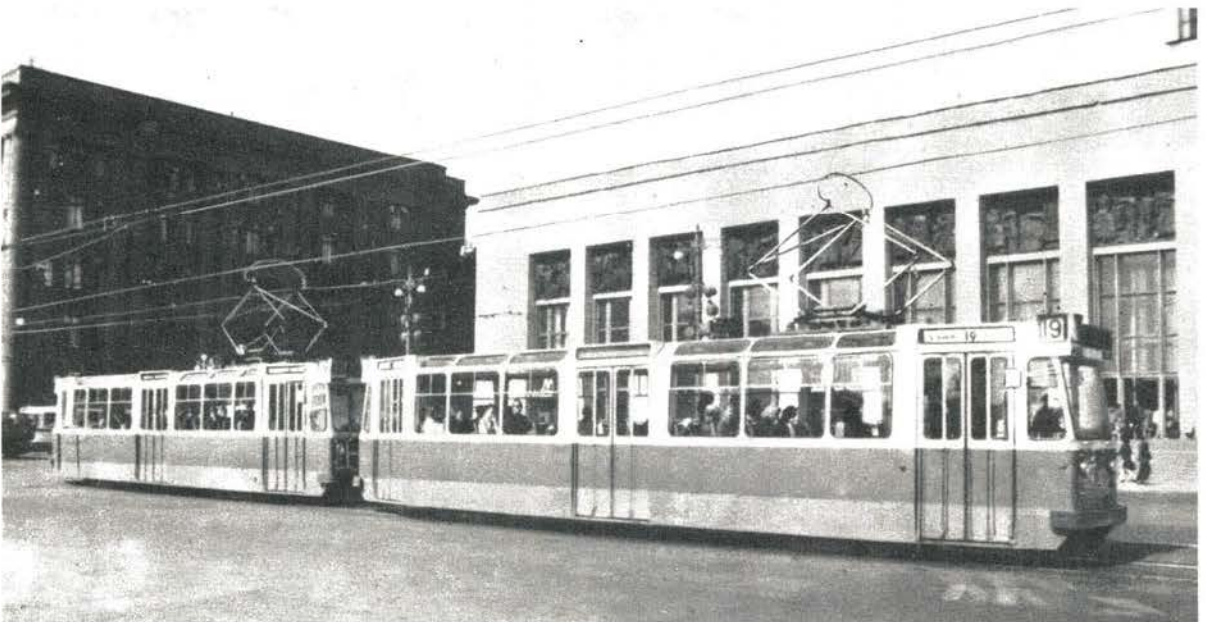
Spurweite	1 524 mm
Wagenlänge über Stirnwände	22 500 mm
Wagenbreite	2 550 mm
Drehzapfenabstand	7 500 + 7 500 mm
Drehgestellachsstand	1 940 mm
Laufkreisdurchmesser der Räder	700 mm
Kleinster befahrbarer Bogenradius	16 000 mm
Sitzplätze	44
Plätze gesamt	250
Motorleistung	4 × 60 kW
Eigenmasse	24 t
Höchstgeschwindigkeit	60...65 km/h

Literatur

Röder: Moderne Straßenbahngelenkwagen in Leningrad. Kraftverkehr, Heft 10/1969

Bild 4 Triebwagen LM 68 in Doppeltraktion vor dem bekannten Finnländischen Bahnhof

Fotos: Verfasser



DIE KLEINBAHNEN DER ALTMARK

Die Altmärkische Eisenbahn-AG

Wer die kleine Kreisstadt Kalbe/Milde mitten im Herzen der Altmark, umgeben von fruchtbaren Feldern, saftigen Wiesen und grünen Kiefernwäldern, mit dem Zuge erreicht, wird — genau wie wir — über das moderne, ungewöhnlich große Empfangsgebäude erstaunt sein, das von gepflegten Grünanlagen umgeben ist. Unser Blick schweift über die großzügige Bahnhofsanlage, und unwillkürlich drängt sich die Frage auf, wieso dieses verträumte Städtchen in dieser Hinsicht so aus dem Rahmen des Üblichen fällt. Das Rätsel soll bald gelöst werden, denn wir wollen uns an diesem Sonntag, dem 4. Juli 1971, mit einigen Kleinbahn-Veteranen treffen, um gemeinsam mit ihnen Näheres über den Kleinbahn-Knotenpunkt Kalbe/Milde zu erfahren. Dank der guten Vorbereitung durch den damaligen Dienstvorsteher, Herrn Müller, bringen uns die folgenden Stunden angeregter Unterhaltung überraschend viele Erkenntnisse.

Wir gestatten uns, an dieser Stelle Herrn Müller sowie allen Eisenbahnern und Veteranen von Kalbe/M., die uns ein reichhaltiges Material zur Verfügung stellten und voller Stolz von „ihrer“ Kleinbahn erzählten, unseren herzlichen Dank auszusprechen. Sie haben uns bei der Erarbeitung unserer Dokumentation „Die Kleinbahnen der Altmark“ wertvolle Hilfe geleistet.

Der nachfolgende Beitrag stützt sich außer auf diese

Erzählungen auch auf die handschriftliche Chronik des Betriebes, den Auszug aus dem Handelsregister und auf viele Fakten, die durch die mühevollen Kleinarbeit der Mitglieder der AG 7/32 Stendal zusammengetragen wurden. Als Ergänzung zu den Ausführungen verweisen wir auf die beiden Beiträge [1] und [2], die zur Abrundung dieses Aufsatzes dienen sollen.

Da sich die Entwicklung der „Altmärkischen Eisenbahn-AG“ in mehreren Stufen vollzog, wollen wir in chronologischer Reihenfolge vorgehen und bis in das vorige Jahrhundert zurückblenden ([3], [4], [5]). Wir verwenden dabei auch die derzeitige Originalschreibweise der Ortsnamen.

Die Entwicklungsgeschichte der „Altmärkischen Eisenbahn-AG“

Schon vor der Jahrhundertwende war die Altmark ein Hauptanbauggebiet von Kartoffeln, Zuckerrüben und Getreide.

Entsprechend der damaligen Gesellschaftsordnung lagen die Produktionsmittel vollständig in privater Hand, und eine größere Anzahl Güter besaßen kapitalkräftige Junker und Großgrundbesitzer sowie viele Tausend bäuerliche Wirtschaften sorgten für das Aufkommen an Rohstoffen und Nahrungsmitteln. Die fortschreitende Industrialisierung des damaligen Deutschland und

Bild 1 Gleisanlagen des Bf Kalbe/M. aus der Vogelperspektive. Im Hintergrund der Dampflokschuppen; die schräge Bahnsteigkante deutet noch auf den Gleisverlauf von der Ga zum Gleis 1 hin.

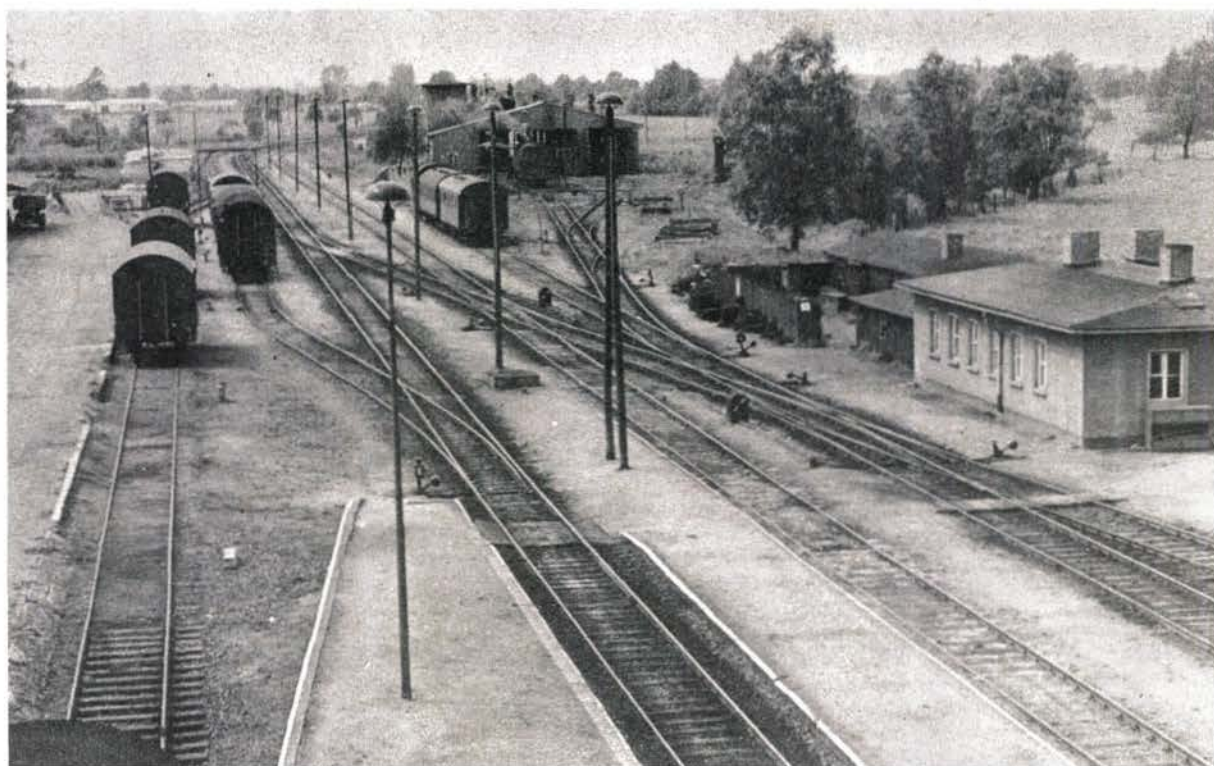




Bild 2 Die Kalber Lokbehandlungsanlage reißt den Bastler direkt zum Nachbau an

sein Kampf um eine Weltvormachtsstellung forderten auch von der Landwirtschaft erhebliche Anstrengungen, die Produktion zu erhöhen. Diesem Ruf konnten jedoch nur die großen Güter folgen, was in der schonungslosen Ausnutzung von Grund und Boden (Monokulturen!) und der Ausbeutung ungezählter Tagelöhner besonders seinen Ausdruck fand. Die nun erzeugten erheblichen Mengen jener Produkte konnten auf die Dauer nicht mehr ohne weiteres mit den gebräuchlichen Pferdefuhrwerken zu den Verbrauchern und Verarbeitungszentren transportiert werden. Das Eisenbahnnetz war damals noch sehr weitmaschig, denn es gab nur die Staatsbahnen Berlin—Stendal—Öbischfelde—Hannover, Berlin—Stendal—Salzwedel—Uelzen, Magdeburg—Stendal—Wittenberge und die staatliche Sekundärbahn Oebischfelde—Salzwedel. Die Altmark mußte daher dringend durch Kleinbahnen erschlossen werden. Diesem Vorhaben kam auch das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 entgegen, das bei Anlage und Betrieb von untergeordneten Bahnen spürbare finanzielle Erleichterungen versprach, da stark vereinfachte Betriebsverhältnisse zugelassen waren. Auch bei den Großgrundbesitzern der Altmark im Verein mit Großbauern und Industriellen entstand der Gedanke, diese günstigen Bedingungen für sich auszunutzen und eine schmalspurige Kleinbahn als Verbindung zu den Linien Stendal—Oebischfelde und Oebischfelde—Salzwedel anzulegen. So eröffnete die „Altmärkische Kleinbahn G. m. b. H.“ mit Sitz in Klötze am 27. August 1897 nach nur einjähriger Bauzeit ihren ersten Streckenabschnitt zwischen Klötze und Faulenhorst bei Wernstedt. Bereits am 14. Januar 1901 konnte die gesamte, 47 km lange 750-mm-spurige Kleinbahn bis Vinzelberg dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In Klötze und Vinzelberg existierten Umladerampen, um die Massengüter in die normalspurige Bahn umzuladen.

Schon ab 1905 traten bei der Gesellschaft erste Verschuldungen ein, da inzwischen eine Konkurrenzfirma eine fast parallel verlaufende normalspurige Kleinbahn gebaut hatte. Dadurch wurde das Einzugsgebiet der ersten Bahn erheblich beschnitten. Der Konkurrent war die „Kleinbahn-AG Bismark—Calbe a. M.—Beetzendorf“, die im Jahre 1899 durch die bekannte Firma Lenz & Co, Berlin, diese 43 km lange Strecke bauen ließ. Mit der Betriebsleitung wurde die Betriebsabteilung Altona der Fa. Lenz & Co betraut. Maßgeblichen Ein-

fluß auf das Zustandekommen dieses Projektes übte u. a. der Graf von der Schulenburg aus Beetzendorf, ein Großgrundbesitzer, aus. Er veranlaßte auch, daß die berührten 30 Gemeinden den Grund und Boden für den Bahnkörper kostenlos hergaben und setzte sich mit Erfolg dafür ein, daß die Vermessungsarbeiten von einem Berliner Eisenbahn-Regiment (billigste Arbeitskräfte!) ausgeführt wurden. Die Kleinbahn verband die Strecken Berlin—Stendal—Salzwedel—Uelzen und Oebischfelde—Salzwedel. Infolge der von vornherein gewählten Normalspur und der günstigeren Linienführung konnte diese Kleinbahn sofort erhebliche Einnahmen erzielen und an eine Erweiterung ihres Streckennetzes denken. Im Jahre 1903 wurde der neue Abschnitt Beetzendorf—Diesdorf (17 km) in Betrieb genommen, und die Gesellschaft nannte sich nun „Kleinbahn-AG Bismark—Calbe a. M.—Beetzendorf—Diesdorf“. Im gleichen Jahr wurde auch der Betriebsvertrag mit der Fa. Lenz & Co gelöst, und die Betriebsleitung übernahm ein technisch vorgebildeter höherer Provinzialbeamter auf Grund eines mit dem Provinzialverband in Merseburg abgeschlossenen Vertrages. Dieser Beamte war zugleich Vorsitzender des Vorstandes der AG. Diese Regelung wurde bis zur Enteignung der AG beibehalten.

In dieser Zeit wurde auch die Eisenbahnverbindung der beiden Städte Gardelegen und Calbe hergestellt. Die 22 km lange normalspurige Strecke wurde am 25. März 1904 dem Verkehr übergeben und gehörte der „Kleinbahn-AG Gardelegen—Calbe a. M.“. Von Anfang an übernahm die „Kleinbahn-AG Bismark—Calbe a. M.—Beetzendorf—Diesdorf“ die Betriebsführung, und noch im selben Jahr erfolgte die Vereinigung beider Gesellschaften zur „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Diesdorf“. Nun umfaßte das Streckennetz schon 82 km. Die Kleinbahn kreuzte in Groß Engersen die Strecke der „Altmärkischen Kleinbahn G. m. b. H.“. Beide Gesellschaften versuchten, ihren Einflußbereich weiter auszudehnen. Während letztere plante, die Strecke über Lüderitz nach Tangermünde (Elbhafen!) einerseits und andererseits nach Diesdorf zu verlängern, was beides nicht verwirklicht wurde, ging die „große“ Kleinbahn bereits daran, die nächsten 12 km Gleise von Diesdorf nach Wittingen zu verlegen. In Wittingen bot es sich an, die Kleinbahn an die bereits bestehenden Strecken Celle—Wittingen, Oebischfelde—Wittingen und Isenbüttel—Wittingen—Wieren anzu-

schließen. Am 1. August 1909 wurde der Betrieb auf dem neuen Teilstück eröffnet und ein Gemeinschaftsbahnhof für die drei Kleinbahn-Strecken errichtet. Diese Anschlußmöglichkeit an das Osthannoversche Kleinbahnnetz und an die Staatsbahn Isenbüttel—Wieren belebte die Verkehrsentwicklung auf der nunmehr 94 km langen Kleinbahn außerordentlich, waren doch viele Anschlußstellen vorhanden, was auf die Erhöhung der Frachteinnahmen von wesentlicher Bedeutung war. Die Gesellschaft nannte sich von jetzt an „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen“. Der nächste Schritt zum weiteren Ausbau war die Eröffnung einer Verbindungsstrecke zwischen Rohrberg und Zasenbeck, und am 1. Oktober 1911 konnte der erste Zug diese 17 km lange Trasse befahren. Bis zum Ersten Weltkrieg fand keine Erweiterung mehr statt, denn noch war die „Altmärkische Kleinbahn G. m. b. H.“ in der Lage, den Betrieb auf ihrer Schmalspurbahn recht und schlecht aufrechtzuerhalten. Doch die Auswirkungen des verheerenden Völkermordens wurden auch bei den Kleinbahnen bald spürbar. Im Jahre 1913 betrug z. B. das Verkehrsaufkommen der „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen“ 405 000 Personen und 240 000 t Güter, während es in den Kriegsjahren um 50 000 Personen und 60 000 t Güter zurückging. Noch wesentlich spürbarer waren die Auswirkungen bei der Schmalspurbahn, denn sie stand nach dem Krieg vor der Entscheidung, den Betrieb entweder völlig einzustellen oder ein Teilstück auf Normalspur umzubauen und den Rest stillzulegen. Der große Konkurrent nutzte die Zwangslage dahingehend aus, daß die Umbau- und Stilllegungsmaßnahmen in den Jahren 1926/27 abgeschlossen wurden und der nunmehr normalspurige Teil Klötze—Groß Engersen im Jahre 1927 der „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen“ einverleibt wurde. Das Reststück bis Vinzelberg wurde abgebaut. Die AG nannte sich ab 1927 „Altmärkische Kleinbahn-AG“. Sie betrieb ein 127 km langes Kleinbahn-Netz und verfügte damit über ein Viertel der gesamten, 444 km umfassenden altmärkischen Kleinbahnstrecken. Das Güterverkehrsaufkommen betrug 1930 bereits 360 000 t. Milch und Butter wurden in besonderen Eilkurswagen zu den Verbrauchern befördert, und die jährlichen Viehauktionen in Bismark sicherten der AG erhebliche Einnahmen durch die umfangreichen Viehtransporte. Neben den bereits aufgeführten Gemeinschaftsbahnhöfen bestanden seit dem Umbau der schmalspurigen Salzwedeler Kleinbahnen in Normalspur (1926/28) weitere in Badel und Diesdorf sowie mit der Stendaler Kleinbahn in Bismark-Anschluß (heute: Hohenwulsch) und mit der Kleinbahn Gardelegen-Neuhaldensleben-Weferlingen in Gardelegen-Anschluß. 1937 bestand der Fahrzeugpark aus 11 Lokomotiven (neun in Kalbe, eine in Diesdorf, eine in Zasenbeck), drei Triebwagen, 15 Personen-, acht Post- und Gepäck- sowie 68 Güterwagen. 163 Angestellte und 31 Agenten standen zu dieser Zeit im Dienste der Gesellschaft. Bei den 46 Bahnhöfen und Haltestellen gab es acht Übergangsbahnhöfe zur Reichsbahn.

Die gesicherte Wirtschaftslage der Gesellschaft erlaubte es, im Jahre 1938 das alte Backstein-Empfangsgebäude abzureißen und an gleicher Stelle ein wesentlich größeres, moderneres aufzubauen. Das war also unseres Rätsels Lösung!

Mitten im Zweiten Weltkrieg fand dann die letzte Umbenennung der Gesellschaft statt. Welche Ereignisse oder Maßnahmen dazu führten, ließ sich nicht mehr feststellen, da die Führung der Betriebschronik am 15. März 1937 endet. Die Kleinbahn hieß nunmehr seit dem 30. Juli 1943 „Altmärkische Eisenbahn-AG“.

Als nach der Befreiung Deutschlands durch die Rote Armee und nach der Zerschlagung des Faschismus endlich alle Anlagen der Bahnen in die Hände des Volkes

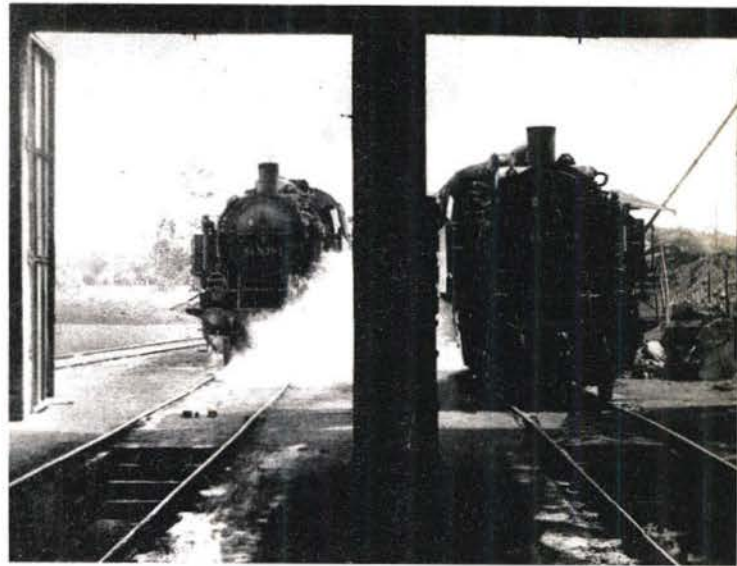


Bild 3 Es herrscht hier noch echte Dampflokatmosphäre

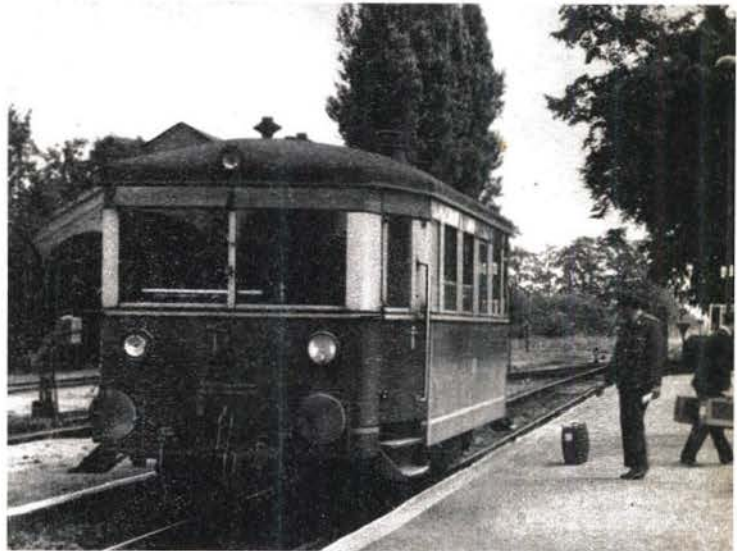


Bild 4 Auch das ist ein Veteran!

Bild 5 Die Eisenbahnfreunde bedanken sich herzlich bei den Eisenbahnern und Veteranen von Kalbe/M. für die großzügige Unterstützung bei ihrer Dokumentationsarbeit

Fotos: List (3), Kröger (2)



Tabelle 1 [6], [7]: Die Dampfloks der Altmärkischen Eisenbahn-AG (Stand 1948)

Betr.-Nr.	Fabr.-Nr.	Baujahr	Hersteller	Gattung	spätere DR-Nr.
181	1173	1899	Hohenzoll.	Bn2, L22.12	986202
182	1174	1899	Hohenzoll.	Bn2, L22.12	986203
194	10329	1910	Henschel	Bn2, L22.12	986217
201	13030	1914	Henschel	Ch2, Gt33.12	896277
202	13031	1914	Henschel	Ch2, Gt33.12	896278
203	20572	1925	Henschel	Ch2, Gt33.12	896279
204	21447	1929	Henschel	Ch2, Gt33.12	896281
205	21809	1931	Henschel	Ch2, Gt33.15	896376
282	342	1897	Hagans	Cn2, Gt33.10	896006
283	350	1898	Jung	Cn2, Gt33.10	896007
406	26499	1942	Henschel	1'C1', Pt35.16	756687

Tabelle 2 [7]: Die Triebwagen der Altmärkischen Eisenbahn-AG (Stand 1948)

Betr.-Nr.	Baujahr	Kraftübertragung	Bemerkungen
33	1935	diesel-mechanisch	2-achsige
35	1937	diesel-mechanisch	2-achsige
95	1925	diesel-mechanisch	4-achsige
61	1928	ohne	Beiwagen C-PP

Tabelle 3 [7]: Der Wagenpark der Altmärkischen Eisenbahn-AG 1948

Anzahl	Betr.-Nr.	Typ	Baujahre
7	1-4, 6-8	BC	1900, 1903, 1911
6	22-27	C	1900, 1903, 1911
7	51-57	Post u. Gep.	1899, 1903, 1909, 1910
1	101	Unfallgerätee-wagen Gw	1899
3	102-104	G	1899, 1910
2	2107, 2108	Chs	1942
12	202-213	X	1885, 1886, 1889, 1900, 1910

Außerdem wurden in den Reichsbahn-Wagenpark 68 2-achsige Güterwagen eingestellt:
9 Gw, 21 G, 4 H, 19 Ow und 15 O.

Tabelle 4 [7]: Täglicher fahrplanmäßiger Verkehr

Strecke	1947		1948	
	DZP	TWZP	DZP	TWZP
Bismark-Kalbe	1	1	1	1
Kalbe-Beetzendorf	1	1	1	2
Beetzendorf-Diesdorf	2	-	1	1
Beetzendorf-Hanum	2	-	1	1
Gardelegen-Kalbe	2	1	2	-
Klötze-Kalbe	1	1	1	1

Abkürzungen: DZP = Dampfzugpaar
TWZP = Triebwagenzugpaar

Verkehrsaufkommen

Art	Geschäftsjahr	
	1945/46	1946/47
beförderte Personen	858 781	1 068 224
täglicher Durchschnitt	2 927	2 353
Expreßgut	136 t	333 t
Eil- und Frachtstückgut	2 015 t	2 753 t
Wagenladungen	171 404 t	211 026 t

Gegenüber 1946/47 stieg der Güterverkehr 1947/48 um ca. 8 % und der Personenverkehr ging um ca. 3 % zurück.

überführt wurden, ging man auch daran, die privaten Kleinbahnen der Altmark zu enteignen.

Gemäß Verordnungsblatt für die Provinz Sachsen Nr. 33 vom 10. August 1946 (S. 351 ff.) ist die „Altmärkische Eisenbahn-AG“ für die Provinz Sachsen enteignet worden. Nachdem sie 1948 in die „Vereinigung Volkseigener Betriebe des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt“ überführt wurde, war es nur noch ein kleiner Schritt bis zur Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn mit Wirkung vom 1. April 1949.

Bis zum 31. Dezember 1949 wurde die Kleinbahn noch wirtschaftlich getrennt von der Reichsbahn geführt und ab 1. Januar 1950 mit ihr verschmolzen. Damit ging die Größe der altmärkischen Kleinbahnen endlich in die Hände derer über, die sie in all den Jahrzehnten gebaut und betrieben hatten.

Kalbe/Milde heute

Seitdem ist Kalbe/M. ein Nebenbahn-Knotenpunkt, und noch heute läßt die ganze Anlage des Bahnhofes ahnen, welch umfangreicher Betrieb hier einmal abgewickelt wurde. Hier fuhren Züge in drei Richtungen ab:

- von Bahnsteig 1 in Richtung Bismark
- von Bahnsteig 2 in Richtung Badel, hier erfolgte die Trennung nach Beetzendorf und Salzwedel
- von Bahnsteig 3 in Richtung Wernstedt mit Trennung nach Gardelegen und Klötze

Es soll hier noch kurz nachgetragen werden, daß nach der Vereinigung mit der „Altmärkischen Kleinbahn G.m.b.H.“ die Strecke von Klötze in Wernstedt an das Netz der „Kleinbahn-AG Bismark-Gardelegen-Wittingen“ eingebunden wurde, womit Groß Engersen den Charakter eines Kreuzungsbahnhofes verlor.

Die Gardelegen/Klötzer Seite ist seit 1971 völlig stillgelegt worden, und auch der Streckenteil Gardelegen-Wernstedt wurde 1971 abgebaut. Alle anderen Gleise sind noch in Betrieb, lediglich die Gleisverbindung von der Güterabfertigung zum Gleis 1 ist seit mehreren Jahren nicht mehr vorhanden, da kein Eilgut mehr abgefertigt wird.

Ein Besuch in Kalbe/M. bereitet dem Eisenbahnfreund viel Freude, kann man doch noch Dampflokomotiven der Baureihe 64 und kleine Triebwagen (z. B. der Bauart Mylius) im Betrieb sehen. Noch heute verspürt man auf diesem liebevoll gepflegten Bahnhof den Pulsschlag regen Lebens, gepaart mit einem kräftigen Schuß Kleinbahn-Romantik.

Quellennachweis

- [1] Dipl.-Ing. Wolfgang List, Ing. Ing. Harald Kröger: „Altmärkische Kleinbahnen – eine kleine Plauderei“. In: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 20, Heft 2/1971, S. 39–45
- [2] Dipl.-Ing. Wolfgang List, Ing. Ing. Harald Kröger: „Altmärkische Kleinbahnen – eine Auswahl ihrer Bahnanlagen“. In: „Der Modelleisenbahner“ Jahrgang 20, Heft 10/1971, S. 296–304
- [3] „Chronik des Betriebes“: Handschriftliche Chronik der Altmärkischen Kleinbahn-AG vom 15. 3. 1937 (Bhf. Kalbe/Milde)
- [4] Beglaubigte Abschrift aus dem Handelsregister Abt. B Nr. 3 (Bhf. Kalbe/Milde)
- [5] Egon Ziegler, Günter Illiger: „Verkehrsentwicklung der Stadt Klötze – Der Kampf um den Eisenbahn-Anschluß“ Klötze 1966 (unveröffentlicht)
- [6] „Umzeichnungsplan für die von den nichtreichsbahneigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs in der sowjetischen Besatzungszone übernommenen Lokomotiven – Vollspur und Schmalspur – Berlin 12. 12. 1949“
- [7] 48. und 49. Geschäftsbericht der Altmärkischen Eisenbahn-AG für die Geschäftsjahre 1946/47 und 1947/48 (Bhf. Kalbe/Milde)

Die Treffen „Junger Eisenbahner“ 1973

Im Zeichen der Vorbereitung der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten

Die Jugendkommission des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR ruft alle

- Arbeitsgemeinschaften „Junger Eisenbahner“ an den Schulen, Pionierhäusern und in anderen außerschulischen Einrichtungen, unabhängig von ihrer Mitgliedschaft im DMV der DDR;
- Jugendgruppen der Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR und
- Brigaden an den Pioniereisenbahnen

zur Teilnahme an den Treffen „Junger Eisenbahner“ 1973 auf, die im März/April 1973 in den Bezirken stattfinden werden. Die Sieger der Bezirksvergleiche nehmen am zentralen Treffen in der Zeit vom 4. bis zum 6. Mai 1973 in Dresden teil, während die mit dem Diplom des Präsidenten des DMV der DDR ausgezeichneten Arbeitsgemeinschaften ihre Exponate zu den Weltfestspielen im August 1973 in Berlin vor der Jugend aus allen Ländern der Erde in einer Ausstellung vorführen werden.

Diese hohe Auszeichnung müssen sich die Arbeitsgemeinschaften durch ihre intensive und ideenreiche Gemeinschaftsarbeit bei der Erfüllung des Pionierauftrages für das Schuljahr 1972/73 „Mit guten Taten überall — voran zum X. Festival“ bzw. des FDJ-Auftrages „Lernt und arbeitet für unsere Republik — vorwärts zu den X. Weltfestspielen“ erkämpfen.

Wir wollen mit den Exponaten zu den Treffen „Junger Eisenbahner“ im Jahre 1973 allen Freunden des Friedens, die im Sommer in unserer Republik zu Gast weilen, zeigen, welche Liebe und Unterstützung die Partei der Arbeiterklasse und unser Staat unseren Kindern und Jugendlichen gewähren, damit sie eine vielseitige, lebensfrohe und interessante Freizeit erleben können. Bei unserer Beschäftigung mit dem Modellbau oder mit den Gesetzmäßigkeiten der Betriebsführung der Eisenbahn lernen wir, die Arbeit der werktätigen Menschen zu achten, Verantwortung zu tragen und Schwierigkeiten zu meistern.

Nicht überall in der Welt haben die Kinder und Jugendlichen solche Möglichkeiten für die Entfaltung ihrer Persönlichkeit. Die Exponate sollen darum unseren Gästen Ansporn geben in ihrem Kampf für eine glücklichere Welt, sie sollen ihnen zeigen, zu welchen hervorragenden Taten unsere Pionier- und FDJ-Kollektive fähig sind.

Die Treffen „Junger Eisenbahner“ 1972 geben Anlaß genug, optimistisch zu sein, denn die Ausstellungen und Verteidigungen der Exponate haben die Jury stets erkennen lassen, daß noch höhere Leistungen durch eine planmäßige und zielgerichtete Gemeinschaftsarbeit möglich sind. Wir wollen daher den Aufruf zum Spezialistentreffen 1973 damit verbinden, daß wir Euch mit einigen wesentlichen Eindrücken und Erfahrungen aus dem Jahre 1972 vertraut machen, um damit zugleich Anregungen für Eure Arbeit zur Vorbereitung der Spezialistentreffen 1973 zu geben.

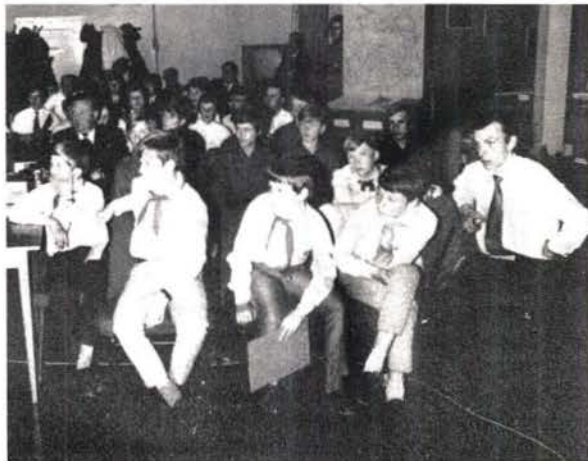
Im Vergleich zu den Vorjahren wurde diesmal in hohem Grade deutlich, daß der Pionier- und FDJ-Auftrag sehr gut zum Maßstab und als Zielsetzung der außerschulischen Arbeit in den Pionier- und Schülerarbeitsgemeinschaften unseres Verbandes gemacht werden kann. Dabei zeigte sich insbesondere, daß die Originalität der Exponate sehr gut mit der Verallgemeinerungsfähigkeit und mit einfachen Nachnutzungsmöglichkeiten verbunden werden kann. So gestaltete beispielsweise die AG 1/28 von der Karl-Liebknecht-Oberschule in Ketzin/Havel eine Modellbahnwandzeitung. Schon zum Bezirkstreffen 1971 erhielt diese Gruppe im Bezirk Berlin das Diplom des Vorsitzenden des Bezirksvorstandes für die mit Leben erfüllte, sich im wahrsten Sinne des Wortes „bewegende“ Wandzeitung zur Demonstration der Bedeutung des Containertransportsystems. 1972 konnte dieses Kollektiv das Diplom des Präsidenten des Verbandes erhalten, weil die ursprüngliche Idee in sehr schöner Weise weiterentwickelt wurde. Die Würdigung des VIII. Parteitages der SED kann ebenso wie die Rolle und Bedeutung

Bild 1 Die AG 8/10, 1. POS Merseburg, verteidigt ihr Exponat



Bild 2 Blick in den Tagungsraum. Mit großer Aufmerksamkeit verfolgen die anderen Mannschaften die Verteidigung.

Fotos: Gerd Sauerbrey, Erfurt



unserer Freundschaft zur Sowjetunion anschaulich und lebensnah unter Verwendung modelleisenbahntechnischer Bauelemente und einer sich in der Wandzeitung bewegenden Zugeinheit dargestellt werden. Wir wünschten uns mehrere solcher Wandzeitungen in den Schulen und Betrieben unserer Republik. Wir würden nicht nur flüchtig an ihnen vorüberziehen, sondern stehenbleiben, und dieser oder jener publizierte Gedanke wird uns die Politik unserer Partei und Regierung dann noch verständlicher erscheinen lassen.

Ein weiteres Exponat, das mit dem Diplom des Präsidenten ausgezeichnet werden konnte, ist das Funktionsmodell der Arbeitsgemeinschaft 5/14, Saßnitz, zum Thema: Rationeller Transport von Müll und Sekundärrohstoffen in Containern. Hier wurde ein guter Beitrag geleistet, um die Bemühungen im Wettbewerb „Schöner unsere Städte und Gemeinden — mach mit“ und im Kampf gegen die Umweltverschmutzung aktiv zu unterstützen.

Die beiden genannten Exponate sind verschieden in ihrer Aussage und in ihrer Art und Weise, aber beiden ist das Bemühen gemeinsam, durch die Arbeit in unseren Arbeitsgemeinschaften einen aktiven Beitrag für die Lösung der vielfältigen Aufgaben zur Stärkung unserer Republik zu leisten. Hier eine Gedankenstütze, dort eine Empfehlung.

Noch einen Schritt weiter gingen die Mitglieder der Brigade 5 der Pioniereisenbahn Berlin, die eine praktisch anwendbare Erweiterung der Auskunftsbefehle für die Berliner Fernbahnhöfe entwickelten. Sie haben damit zugleich bewiesen, daß es für die Neuererbewegung kein „zu jung“ geben kann, denn zur Lösung dieser Aufgabe hatten sie eine reguläre Neuerervereinbarung mit der Gruppe Reiseverkehr des Reichsbahnamtes 1 abgeschlossen. Wir halten diese Art und Weise

des Heranführens der Schüler und Lehrlinge an die schöpferische Arbeit, die Forderung nach echten Ergebnissen verbunden mit Vertrauen zu den Fähigkeiten der Jugendlichen für ein hervorragendes Ergebnis der Jugendarbeit. Die Rechenschaftslegung der Berliner Mädel und Jungen vor der Jury zeigte, daß aus der Begeisterung am Erfolg, aus der Freude, Nützliches geschaffen zu haben, schon weitere Ideen und Vorstellungen geboren wurden, um den Eisenbahnern bei der Verbesserung des Berufs- und Reiseverkehrs zu helfen. Die Direktive des VIII. Parteitag hat bekanntlich die Erhöhung der Qualität des Reise- und Berufsverkehrs als bedeutende Aufgabe des Verkehrswesen unterstrichen. Die Berliner Pioniereisenbahner haben das nicht nur gelesen, sie haben getreu nach dem Pionierauftrag auch danach gehandelt.

„Vorwärts zu den X. Weltfestspielen“ ist eine ähnliche Aufforderung zur Entfaltung aller Initiativen in der außerschulischen Tätigkeit, um dem Beispiel der Berliner Pioniereisenbahner zu folgen. Es ist nicht möglich, alle Exponate des zentralen Treffens „Junger Eisenbahner“ hier umfassend zu würdigen. Bereits die bisher genannten Exponate und Aktivitäten machen die Vielfalt der Jugendarbeit unseres Verbandes offenkundig.

Dabei kann es keine einengende Gängelei und Bevormundung geben. Es muß vermieden werden, einzelnen Interessengebieten den Vorrang einzuräumen und andere zu vernachlässigen. Alle Interessengebiete, die vom DMV der DDR gepflegt und gefördert werden, müssen auch in der Jugendarbeit zur Geltung kommen. In diesem Sinne appellieren wir auch an die DMV-Kollektive „Freunde der Eisenbahn“, ihre Erfahrungen und Kenntnisse den Dokumentaristen und Geschichtsforschern unter den jungen Eisenbahnern zu vermitteln, denn die herausragende und durch ein Diplom gewürdigte Dokumentation des Einzelteilnehmers Helmut Jahn aus der Arbeitsgemeinschaft „Elstertal“ (3/29) kann nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Anleitung auf diesem Gebiet noch nicht ausreichte, um den anderen Pionieren dieses Interessengebietes einen Erfolg in Form eines Diploms oder Ehrenpreises zu ermöglichen.

Die Jugendkommission ist sich bewußt, daß dieser Appell zur weiteren Verbreiterung der Skala der Exponate eine kontinuierliche Verbesserung der Jury-Arbeit in Inhalt und Methodik erfordert. So, wie die Pioniere und Schüler mit großem Ideenreichtum an die Vorbereitung der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten herangehen, so wird die Jury mit gleichem Elan sich an das steigende Niveau anpassen, um zu garantieren, daß auf der Ausstellung im August 1973 in Berlin auch wirklich die Exponate mit echter Vorbildwirkung und mit hohem Grad an Verallgemeinerungsfähigkeit gezeigt werden.

Wollen wir den Rückblick auf das Schuljahr 1971/72 mit der Hoffnung abschließen, daß wir uns 1973 auf den Treffen „Junger Eisenbahner“ in der gleichen Atmosphäre wiedertreffen wie 1972, die durch vorbildliche Disziplin, Kameradschaftlichkeit der Delegationen untereinander, aufrichtige Anerkennung der Leistung des Besseren und intensiven Erfahrungsaustausch gekennzeichnet war.

Der größte Gewinn für jeden Teilnehmer ist ein Schatz von Erfahrungen, den die Treffen „Junger Eisenbahner“ in sich bergen, darum sollte keine Arbeitsgemeinschaft zögern, bis zum 15. Februar 1973 ihre Teilnahmeerklärung beim zuständigen Bezirksvorstand des DMV der DDR abzugeben. Die Bezirke entsprechen der Territorialstruktur der Reichsbahndirektionen.

Jugendkommission des Präsidiums

Etwas ungewöhnlich, diese Seiltänzerin, nicht wahr?

Zeichnung: Helmut Oberländer, Berlin

