

der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

JAHRGANG 27



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR



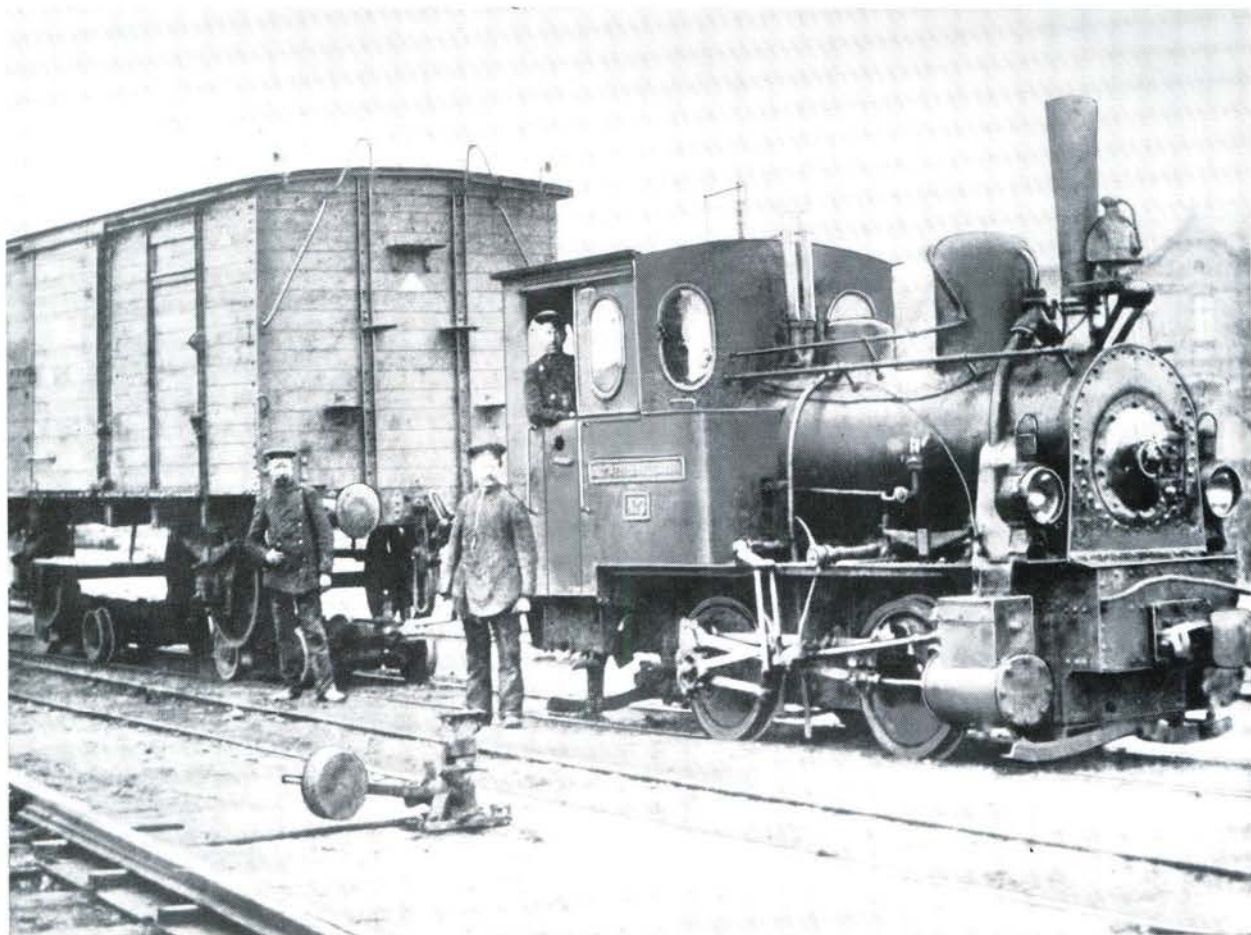
TRANSRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESSEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,—M

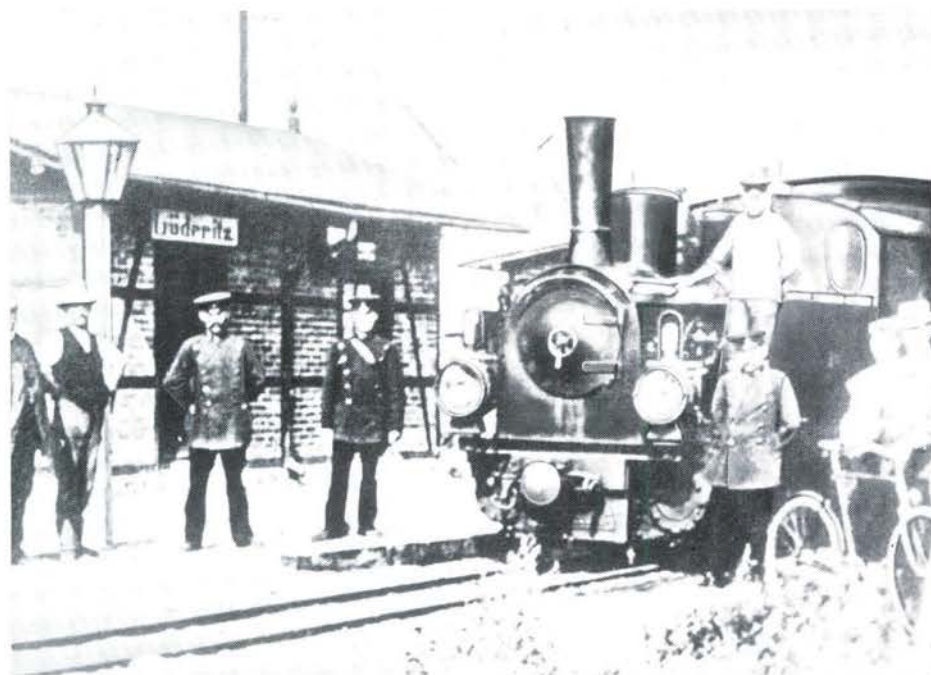
OKTOBER

10/78

32 542



Unsere historische Foto-Ecke



Diese beiden Fotos gehören zum Artikel „Die schmalspurigen Kleinbahnen der Altmark“ (S. 289 ff.).

Oben: Rollbock-Verkehr im Bf Salzwedel-Neustadt um 1910; unten: eine ebenfalls um 1910 in Lüderitz aufgenommene Bahnhofsszene

Fotos:
Sammlung List, Stendal

Redaktion

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Redakt. Mitarbeiterin: Kristina Rittner
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner“,
DDR-108-Berlin, Französische Str. 13/14, Post-
fach 1235, Telefon: 204 12 76
Sämtliche Post für die Redaktion ist nur an unsere
Anschrift zu richten.
Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV“
betreffen (also auch für „Wer hat — wer braucht“), sind
hingegen nur an das Generalsekretariat des DMV,
DDR-1035-Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Redaktionsbeirat

Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Joh. Hauschild, Leipzig
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolf-Dietger Machel, Potsdam
Dipl.-jur. Ing. Erich Preuß, Berlin
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland“, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen
des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb
der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu ent-
nehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit
Genehmigung der Redaktion gestattet.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos usw.
übernimmt die Redaktion keine Gewähr.
Art.-Nr. 16330

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31,
Telefon: 226 76, und alle DEWAG-Betriebe und
Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste
Nr. 1.

Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter,
der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit
Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im
Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriften-
handel,
zusätzlich in der BRD:

und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma
Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eich-
borndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder
Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfür-
stenstr. 111.

UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abtei-
lungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Post-
kontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse,
Sofia, China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking, ČSSR:
Orbis, Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradskaja ul. 12.
Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien:
Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura,
P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesell-
schaft für den Export und Import von Druckerzeugnis-
sen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyong-
yang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport
Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen
Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Lenin-
straße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen
und alle Freunde der Eisenbahn

10 Oktober 1978 · Berlin · 27. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anlässlich des
25 jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in
Gold ausgezeichnet.

Inhalt

	Seite
Max Kinze Vom 4. Verbandstag des DMV Lebensnahe Verbandsarbeit fordert Initiativen	286
Unsere historische Foto-Ecke	II.U.-S.
Wolfgang List Die schmalspurigen Kleinbahnen der Altmark	289
Helmut Kohlberger Wir stellen vor: TT-Modell der Baureihe 86 vom VEB Berliner TT-Bahnen	292
Vom 3. Fotowettbewerb des DMV	294
Lutz Ullrich / Lutz Habrecht Die Straßenbahn von Leningrad — eine Retrospektive	295
Wolfgang Opitz Meine H0-Heimanlage „Rosenthal“ (Teil 3)	298
Klaus Müller Bau einer 15' Weiche in der Nenngröße N	302
Günther Feureißen Die Unterbringung einer Heimanlage — einmal unkonventionell	304
Horst Caseler Nenngröße N im Spielzeugschrank	308
Wissen Sie schon, Text und Maßskizze zum Lokfoto des Monats	310
Lokfoto des Monats: Die Schnellfahrlokomotive 02 0314-1 (ex 18 314) der Deutschen Reichsbahn	311
Lokbildarchiv	312
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Peter Glanert Die dieseldraulischen Schmalspurlokomotiven der Reihe 2095 der Österreichischen Bundesbah- nen	313
Peter Zander Vergrößerung der Spannweite der handelsüblichen Fachwerkbrücke in N	315
Bernd Kramer Denkmalspflege — im Erzgebirge großgeschrieben!	315
Der Kontakt	319
Selbst gebaut	II.U.-S.

Titelbild

„Sonderfahrt des Bezirksvorstands Dresden des DMV mit 02 0301 und 01 2207“, so betitelt Herr Horst
Liebing aus Borsdorf eine Fotoserie, für die er beim 3. Fotowettbewerb des DMV im Vorjahr ein Diplom
erhielt. Die im Vorspann fahrende 02 0201-0 (ex 18 201, die 1961 durch Umbau aus der 2'C3'h3 61 002
entstand), ist eine Schnellfahrlokomotive der DR für den Versuchs- und Meßbetrieb der VES-M Halle
(Saale). In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf das „Lokfoto des Monats“ und auf das
„Lokbildarchiv“ auf den Seiten 311/312 in diesem Heft, das die zweite, jedoch schon ausgemusterte
Schnellfahrlokomotive 02 0314-1 (ex 18 314, bad. IV h) vorstellt. Übrigens erreichte diese 02 0201-0 im
November 1964 auf dem ČSD-Versuchsring bei Velim Spitzengeschwindigkeiten von 176 km/h.

Foto: Horst Liebing, Borsdorf

Rücktitel

Ausschnitt aus der H0-Anlage des Herrn Siegfried Brogitter aus Kodersdorf-Bf. Die Lokmodelle entstan-
den durch Umbauten, nämlich die 94er, die 74er und die 80er. Auf den Mamos-Bausatz „Fabrik“ wurde
eine Etage aufgestockt. Der Schornstein ist 30 cm hoch und hat oben einen Durchmesser von 15 mm und
unten einen solchen von 25 mm

Foto: Siegfried Brogitter, Kodersdorf

Vom 4. Verbandstag des DMV

Lebensnahe Verbandsarbeit fördert Initiativen

In der Zeit vom Freitag, dem 11. August, bis Sonntag, den 13. August 1978, fand in Dresden der 4. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR statt. An diesen drei Tagen zogen 129 Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn, die auf den vorangegangenen Bezirksdelegiertenkonferenzen als Delegierte gewählt worden waren, Bilanz über die seit dem 3. Verbandstag geleistete Arbeit und berieten in schöpferischem Erfahrungsaustausch darüber, wie durch eine lebensnahe Tätigkeit in den AG ein interessantes Verbandsleben entwickelt werden kann, das allen Mitgliedern Freude und eine tiefe Befriedigung bei ihrer Freizeitgestaltung bereitet.

Höhepunkt bildete der zweite Veranstaltungstag, der voll und ganz durch ernsthafte, konzentrierte Beratungen in der Mensa der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ geprägt war. Zu diesen Beratungen konnten zahlreiche Gäste begrüßt werden, an der Spitze Genosse Zobel von der Fachabteilung Transport- und Nachrichtenwesen beim ZK der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands, Genosse Müller, Vertreter der Bezirksleitung Dresden der SED, sowie Kollege Gericke vom Zentralvorstand der IG Transport- und Nachrichtenwesen des FDGB.

Der Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen und erste Stellvertreter des Generaldirektors der Deutschen Reichsbahn, Vizepräsident des DMV, Genosse Dr. Heinz Schmidt, überbrachte den Delegierten und den Gästen die Grüße der Leitung des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR, des Stellvertreters des Ministers und Leiters der Politischen Verwaltung der Deutschen Reichsbahn, Genossen Robert Menzel, und des Vorsitzenden der IG Transport- und Nachrichtenwesen. Er bestätigte, daß sich der DMV zu einer starken gesellschaftlichen Kraft entwickelt hat, die in unserem Staat den ihr gebührenden Platz einnimmt. Im Namen der Leitung des MfV dankte er den Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn für die der Deutschen Reichsbahn bei der Lösung verschiedener Aufgaben geleistete Hilfe, und er sagte zu, daß die Leitung des MfV sowie sämtliche Leitungen der DR nach wie vor alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen würden, um dem DMV Hilfe und Unterstützung zu gewähren.

Ebenso herzlich wurden führende Modelleisenbahner aus der Sowjetunion, der VR Polen, der CSSR und der Ungarischen Volksrepublik sowie der Vizepräsident des Europäischen Modelleisenbahn-Verbandes (MOROP), Ferenc Szegö, der die Grüße des Präsidenten und des Präsidiums des MOROP übermittelte, willkommen geheißen.

Nach der Wahl der Mandatsprüfungskommission und der Redaktionskommission übernahm Genosse Günter Mai, Vizepräsident des DMV, das Wort zum Rechenschaftsbericht des Präsidiums. Der 4. Verbandstag, so erklärte er, finde in der Periode der Vorbereitung des 30. Jahrestags der Gründung der DDR statt und sei gekennzeichnet von zahlreichen Initiativen, die diesem gesellschaftlichen Höhepunkt gewidmet sind. Die in den vergangenen vier Jahren seit dem 3. Verbandstag geleistete Arbeit zeige, daß die Mitglieder aus den Beschlüssen von Partei und Regierung nicht nur die richtigen Schlußfolgerungen für ihre tägliche Berufsarbeit zogen, sondern auch mit beispielhafter Einsatzbereitschaft und mit großem Ideenreichtum die Verbandsarbeit noch interessanter gestaltet haben. Die enge Verknüpfung ihrer Tätigkeit und Orientierung auf gesellschaftliche Höhepunkte legten Zeugnis davon ab, daß die Verbandsmitglieder nicht losgelöst von der gesellschaftlichen Entwicklung in unserer Republik ihrem Hobby nachgehen. Im

Namen aller Verbandsmitglieder dankte der Redner Partei und Regierung für die großzügige Unterstützung und Förderung der Verbandsarbeit, wobei er besonderen Dank der Leitung des MfV für die hervorragende materielle und ideelle Hilfe aussprach.

Als Beweis für die Attraktivität der erfolgreichen Arbeit des DMV wurde das Anwachsen der Mitgliederzahl seit 1974 von 4250 auf 5800 gewertet. Die Zahl der AG nahm um zehn auf insgesamt 245 zu. In seinen weiteren Ausführungen beschäftigte sich der Vizepräsident des DMV mit der Jugendarbeit, mit der Tätigkeit der Freunde der Eisenbahn, der Öffentlichkeitsarbeit, der technischen Arbeit des Verbands, der Entwicklung des Wettbewerbs, der internationalen Arbeit und schließlich mit der Leitungstätigkeit des Präsidiums. In allen Bereichen gab es dank dem Einsatz der Kommissionen und der Leiter und Mitglieder der AG einen bemerkenswerten Aufschwung.

Der Vizepräsident, Günter Mai, würdigte hier besonders die Ergebnisse auf dem Gebiet der Berufswerbung und -orientierung, bei der Abwicklung des Traditionsbetriebs sowie bei der Erneuerung des Gleisoberbaus auf verschiedenen Strecken, wie beispielsweise auf der Selketalbahn. Anerkennend äußerte er sich auch über die zahlreichen, von DMV-Mitgliedern erbrachten Einsätze in der Schneeabseicherung und bei der Sauberhaltung der Bahnhöfe sowie über die AG „Friedrich List“ in Leipzig, deren Mitglieder weiterhin als ehrenamtliche Kontrolleure bei der S-Bahn Leipzig tätig waren.

Zu den hervorragenden Aktivitäten in der Jugendarbeit zählten die Spezialistentreffen. Sie bleiben auch künftig der Hauptinhalt der Jugendarbeit, in der es um die Umsetzung des Pionier- und FDJ-Auftrags auf die verbandsspezifische Aufgabenstellung geht. Den Pioniereisenbahnen wurden durch schöpferische Beratungen mit ihren Leitern Anleitung und Unterstützung gegeben. Unsere Aufgabe ist es, sie auch künftig im Rahmen der bestehenden Weisungen und Ordnungen tatkräftig zu unterstützen. Durch gute Arbeit mit den Kindern und Jugendlichen — z. Z. werden 1250 Schüler und Junge Pioniere, darunter 650 Schülermitglieder, betreut — konnten weit über 100 Lehrlinge für die Deutsche Reichsbahn gewonnen werden.

Daß eine gute Jugendarbeit den Schülern und Jungen Pionieren den Weg in den Verband ebnet und bei ihnen Interesse für den Eisenbahnerberuf weckt, bewiesen u. a. die AG 6/30 in Zeitz und 3/36 „Städteexpress Elbflorenz“ in Dresden. In Zeitz werden gegenwärtig fünf Jugendgruppen und in Dresden zwei Kindergruppen betreut, darunter eine mit Schülern der 3. Klasse, während sich die zweite Gruppe aus Schülern der 4. bis 7. Klasse zusammensetzt. Bei der Betreuung dieser zwei Gruppen spielt das Patenkollektiv im Bereich PA 331 — die Klempnerei des Raw Dresden — eine wichtige Rolle, indem es Exkursionen zu eisenbahntechnisch interessanten Objekten organisiert oder aber den Schülern hilft, sich handwerkliches und theoretisches Grundwissen anzueignen.

Schwerpunkte in der Arbeit der Freunde der Eisenbahn waren Großveranstaltungen, Sonderzugfahrten und Exkursionen sowie die Unterstützung bei der Erhaltung von Museumsfahrzeugen und die schon erwähnte Hilfe für die DR bei der Lösung bestimmter Aufgaben. Damit leisteten diese Freunde gleichzeitig eine hervorragende Öffentlichkeitsarbeit.

Im Berichtszeitraum erreichten die Ausstellungstage des gesamten Verbandes die stattliche Zahl 6500, während sich

an weiteren 6500 Tagen AG an Ausstellungen Dritter beteiligten. Insgesamt besuchten seit 1974 etwa 860 000 Personen Modelleisenbahn-Ausstellungen in allen Teilen der Republik. Auch künftig kommt es darauf an, durch attraktive Ausstellungen und Exkursionen über die Tätigkeit des Verbandes zu informieren und weiteren Interessenten die Möglichkeiten einer abwechslungsreichen Freizeitbeschäftigung im Kollektiv einer AG zu bieten.

Viele Stunden wurden bei der Erhaltung von Museumsfahrzeugen und bei der Abwicklung des Traditionsbetriebs aufgebracht. Das alles läßt sich jedoch nur dann realisieren, wenn ein jedes Mitglied persönlich daran beteiligt ist und nicht passiv bleibt. Hervorzuheben sind auch die Anstrengungen der Leipziger Freunde um die Erhaltung des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig, der Schweriner und Greifswalder Freunde der Eisenbahn um den Aufbau eines Traditionsbetriebs Putbus und in Bad Doberan und die Bemühungen um die Instandhaltung und um die Pflege von Museumslokomotiven.

Da eine konzentrierte Unterbringung sämtlicher Museumsfahrzeuge im Verkehrsmuseum Dresden nicht möglich ist, wurde vorgeschlagen, an den Sitzen der Stellen, wo diese Museumsfahrzeuge abgestellt sind, AG der Freunde der Eisenbahn zu bilden, die die Pflege und Unterhaltung dieser Fahrzeuge übernehmen. Hierzu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen dem DMV, der DR und dem Verkehrsmuseum erforderlich. Das Verkehrsmuseum ist daran interessiert, über Reichsbahndienststellen mit AG des DMV Pflegeverträge abzuschließen.

Das gleiche gilt aber auch für historische Fahrzeuge des städtischen Nahverkehrs. In der AG 1/11 Berlin wurden so allein durch die Arbeitsgruppe „Straßenbahn“ etwa 25 000 Stunden für Tätigkeiten aufgewandt, die verkehrsgeschichtliche Forschungen und die Ausarbeitung von Konzeptionen zur Erhaltung von Fahrzeugen der Berliner Verkehrsbetriebe ebenso umfaßten wie praktische Denkmalspflege. Bisher wurden 5 bereits ausgemusterte Straßenbahntriebwagen und 1 -beiwagen restauriert. Bemerkenswerte Aktivitäten gab es auch auf den Gebieten S-Bahn, U-Bahn, Omnibus und Fahrgastschiffahrt. Diese AG arbeitet eng mit dem kulturhistorischen Museum der Hauptstadt der DDR, dem Märkischen Museum, zusammen.

Zuerst kommt es aber darauf an, alle historisch wertvollen Fahrzeuge zu erfassen und nach gründlicher, fachgerechter Prüfung unter den Schutz des Denkmalsgesetzes zu stellen. Es ist entscheidend, daß sich die DMV-Mitglieder als Sachwalter der Erhaltung der technischen Denkmäler mit verantwortlich fühlen.

Beispielgebend war auch das Eintreten für den Traditionsbetrieb. 1977 wurden auf der Traditionsstrecke Radebeul Ost—Radeburg 3500 Fahrgäste befördert. Bis zum Verbandstag fanden in diesem Jahr bereits 18 öffentliche Fahrten statt. Hohe Einsatzbereitschaft, Disziplin und Ordnung bildeten die Voraussetzungen dafür, daß in all den Jahren ein regulärer Zugbetrieb ohne die geringste Unregelmäßigkeit abgewickelt werden konnte. Mehrmals wurde jedoch bestätigt, daß Leistungen in dieser Richtung auf die Dauer nur dann erfolgreich sein können, wenn die Verantwortung voll bei der DR verbleibt, weil es sonst die Kräfte der Mitglieder des Verbandes übersteigt.

Als Beispiele, aktive Freizeitgestaltung im Rahmen der Verbandsarbeit mit der Lösung volkswirtschaftlicher Aufgaben sinnvoll zu verbinden, wurden die Gleisbauarbeiten an der Selketalbahn, die künftig zentrales Objekt des DMV zum 30. Jahrestag der DDR sein sollen, und der Einsatz des Berufsorientierungs- und Ausstellungszugs des BV Magdeburg genannt. In drei Jahren leisteten Verbandsmitglieder an der Selketalbahn 12 522 freiwillige Arbeitsstunden. Die Zahl der Teilnehmer nahm von Jahr zu Jahr zu. 1976 beteiligten sich 27, in diesem Jahr bereits über 130 Freunde der Eisenbahn an dem Arbeitseinsatz in Form eines „Lagers für Erholung und Arbeit“. Das sollte Ansporn für die nächsten Jahre sein.

Zweck des vor 5 Jahren anläßlich der X. Weltfestspiele der Jugend und Studenten vom BV Magdeburg in Kooperation mit der Rbd Magdeburg ausgebauten und in Betrieb ge-

nommenen Berufsorientierungs- und Ausstellungszugs ist es, die Berufswerbung für die DR wirksam zu unterstützen, die Arbeit und die Leistungen der Eisenbahner der Öffentlichkeit anschaulich bekanntzumachen und für den DMV zu werben. Für den Aufbau des aus 5 Eisenbahnwagen bestehenden Zugs haben die Freunde der Eisenbahn 2500 Stunden aufgewandt. Ein Reko-Wagen enthält die Nachbildung der Strecke Halberstadt—Blankenburg—Rübeland in der Abmessung von 8,0m x 1,4m. Die Anlage wird elektronisch gesteuert. Der Berufsorientierungswagen ist mit einem Vorführraum für Dia-Ton-Vorträge und mit einem Raum für die individuelle Berufsberatung ausgestattet. Seit Inbetriebnahme war dieser Zug etwa 360 Tage im Einsatz; bisher wurden fast 64 000 Besucher gezählt.

Die Technische Kommission erwarb sich besondere Verdienste u. a. durch die Vorbereitung technischer Normen, die die Grundlage für die Arbeit im Technischen Ausschuß des MOROP bildeten, und die Bearbeitung von TGL als Zusammenarbeit für Standards unserer Modellbahn-Industrie. Mit Arbeitsgemeinschaften, dem ASMW, der Modellbahn-Industrie und mit dem Großhandel wurden Absprachen über die Modellbahn-Produktion geführt. Durch die Mitwirkung in der Erzeugnisgruppe nahm der Verband unmittelbar Einfluß auf ein bedarfsgerechtes Fertigungsprogramm. Konsultationen und Absprachen sollen auch in der Perspektive sichern, daß nach den gegebenen Möglichkeiten solche Modelle produziert werden, die sich die Modelleisenbahner wünschen. Allerdings reicht die Kraft der Modellbahn-Industrie noch nicht aus, allen Wünschen in allen Nenngrößen nachzukommen; deshalb müssen auch Möglichkeiten für die Herstellung von Kleinserien in den AG nach den Beispielen von Pirna, Meißen und Marienberg weiter ausgebaut werden.

Zu den künftigen Vorhaben der Technischen Kommission gehören die Erarbeitung eines Anleitungsmaterials für den Arbeits- und Brandschutz, der Aufbau einer Dokumentation über Fachliteratur, zu der später auch Vervielfältigungen von Fachaufsätzen, Prinzipschaltungen und Bauplänen zählen sollen, und die Unterstützung bei der Fertigung von Kleinserien zur Bereicherung des Modelleisenbahnangebots. In besonderem Maße hat der Wettbewerb zwischen den AG und den Bezirksvorständen zur Erhöhung der Aktivität der Mitglieder geführt. Im ersten Halbjahr 1978 wurden so u. a. Solidaritätsleistungen im Wert von 3500 M, etwa 25 000 VMI-Stunden und ungefähr 900 Tage für öffentliche Veranstaltungen aller Art abgerechnet. Den ersten Platz im Rahmen dieses Wettbewerbs belegte der Bezirksvorstand Schwerin, gefolgt von den BV Dresden und Erfurt. Das Ziel der künftigen Arbeit ist es, bessere Vergleichsmöglichkeiten zu schaffen und eine 100%ige Teilnahme der AG zu erreichen.

Der Internationale Modellbahn-Wettbewerb, dereinst von der Redaktion der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ in Verbindung mit anderen gesellschaftlichen Kräften, wie dem FDGB u. a., ins Leben gerufen, konnte in diesem Jahr auf sein 25jähriges Bestehen zurückblicken. Er errang im Laufe der Zeit eine breite internationale Anerkennung und trug wesentlich zur Entwicklung freundschaftlicher Beziehungen unter den Freunden der Modelleisenbahn, insbesondere in den sozialistischen Ländern, bei. Auch in diesem Jahr nahmen erneut zahlreiche Modellbauer am Wettbewerb teil, über den gesondert im Heft 11/1978 berichtet wird. Deshalb hier nur soviel: Das angestiegene Qualitätsniveau der Wettbewerbsarbeiten spiegelte sich vor allem in der relativ hohen Anzahl der durch die internationale Jury vergebenen Preise — 70 an der Zahl — wider. Alle Fahrzeugmodelle konnten erstmalig auf einer neuen Testanlage geprüft werden, deren prinzipielle Gestaltung gemeinsam von Vertretern aller am Internationalen Modellbahn-Wettbewerb beteiligten Landesverbände festgelegt worden war. Das trug dazu bei, nicht allein die Arbeit der Jury zu erleichtern, sondern auch die Ergebnisse zu objektivieren.

Die Teilnahme von AG an Ausstellungen in der VR Polen, der ČSSR und in der Ungarischen Volksrepublik sowie der

damit verbundene Erfahrungsaustausch waren ebenfalls ein Ausdruck freundschaftlicher Zusammenarbeit mit den Modelleisenbahnern und mit den Freunden der Eisenbahn in den sozialistischen Bruderländern. Ferner wurde die Arbeit des DMV im MOROP aktiviert. Im Rechenschaftsbericht wurde auch die Überzeugung ausgesprochen, daß durch das aktive Auftreten des DMV in der internationalen Arbeit das Ansehen des Verbandes auch im Ausland erhöht wurde. Die Bezirksvorstände wurden dazu aufgefordert, die Beziehungen zu den Modelleisenbahnern in den befreundeten Ländern noch weiter zu verstärken und neue Kontakte zu suchen.

Schließlich wurde eingeschätzt, daß sich die Verbandsarbeit in den vergangenen vier Jahren auf allen Gebieten erfolgreich entwickelt hat. Günter Mai sagte abschließend: „Diese Erfolge verdanken wir vor allem den vielen heute ungenannten Funktionären und allen aktiven Mitgliedern, die in den Leitungen der Arbeitsgemeinschaften, den Bezirken und Kommissionen ehrenamtlich arbeiten und oft unter Zurückstellung ihrer persönlichen Interessen an der Lösung der kulturpolitischen Aufgabe unseres Verbandes maßgeblich mitarbeiten.“

In der anschließenden Diskussion, in der 24 Delegierte und Gäste zu Wort kamen, wurden die im Rechenschaftsbericht angeschnittenen Fragen durch konstruktive Beiträge untermauert. Beides — Rechenschaftsbericht und Diskussion — zeigten deutlich auf, daß sich die gesamte Verbandsarbeit in der vergangenen Legislaturperiode auf allen Gebieten erfolgreich entwickelt hat.

In seinem Schlußwort erklärte Genosse Mai, daß es jetzt gelte, durch lebensnahe Tätigkeit und in persönlichen Gesprächen den 4. Verbandstag auszuwerten, ein reichhaltiges, interessantes Verbandsleben zu organisieren, das den Bedürfnissen der Mitglieder entspricht, neue Initiativen fördert und hilft, die für die nächsten vier Jahre gestellten Aufgaben zu erfüllen. Mit dem gleichen Elan wie bisher wird es auch in Zukunft gelingen, weitere entscheidende Schritte auf dem Wege zur Erfüllung unserer kulturpolitischen Aufgabe zu tun.

Grundlage hierfür ist der Beschluß Nr. 1 des 4. Verbandstages, dessen Realisierung im Wettbewerb der Bezirksvorstände in einer Zwischenauswertung zum 30. Jahrestag der Gründung der DDR eingeschätzt werden soll.

Dieser Beschluß sieht u. a. vor, durch wirkungsvolle Maßnahmen allen Mitgliedern die Möglichkeit einer vielseitigen und interessanten Tätigkeit in den AG zu schaffen und ihre schöpferische Mitwirkung zu wecken sowie durch attraktive Ausstellungen und Exkursionen und eine umfassende, kontinuierliche Berichterstattung über die Verbandstätigkeit breiten Bevölkerungskreisen Einblick in die interessante Freizeitbeschäftigung mit der großen und kleinen Eisenbahn zu geben und somit das Interesse weiterer Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn an einer Mitarbeit in den AG zu gewinnen. Für das weitere Einbeziehen von Pioniereisenbahnen in unseren Verband sollen Grundsätze erarbeitet werden. Die Freunde der Eisenbahn orientiert der Beschluß vor allem darauf, durch aktive Einsätze die DR bei der Lösung ihrer Aufgaben zu unterstützen und der Bevölkerung die moderne Technik des

Eisenbahnwesens nahezubringen. Auf technischem Gebiet sieht der Beschluß eine gute Anleitung der AG und die zielgerichtete Fortsetzung von Maßnahmen zur eigenen Fertigung von Modellbahnartikeln und Zubehör vor. Der Wettbewerb der AG und Bezirksvorstände untereinander ist auf die Höhepunkte unserer gesellschaftlichen Entwicklung zu orientieren, wobei die Teilnahme aller Arbeitsgemeinschaften zu sichern ist. Auf internationalem Gebiet ist die Rolle des Verbandes weiter zu stärken durch Vertiefung der Zusammenarbeit mit den Modelleisenbahnern der Sowjetunion und der übrigen sozialistischen Länder sowie durch konstruktive Mitarbeit im Leitenden und im Technischen Ausschuß sowie in der Mitgliederversammlung des MOROP. Der Beschluß Nr. 2 sieht Änderungen des Statuts vor, die es den neuen gesellschaftlichen Bedingungen anpassen, die sich durch die Verabschiedung neuer gesetzlicher Grundlagen durch die Volkskammer der DDR in den letzten Jahren ergeben haben.

Die Delegierten nahmen einstimmig den Rechenschaftsbericht und den vom Vorsitzenden der Zentralen Revisionskommission, Achim Delang, gegebenen Bericht an und stimmten auch den Beschlußvorlagen zu. Einstimmig gebilligt wurde in dem Bewußtsein, daß die Modelleisenbahner und die Freunde der Eisenbahn ihrer schönen Freizeitbeschäftigung nur im Frieden nachgehen können, eine Protestresolution an den USA-Präsidenten Carter, in der mit aller Konsequenz gefordert wird, dem Streben des USA- und BRD-Imperialismus, die Neutronenbombe zu bauen und einzusetzen, endlich Einhalt zu gebieten.

Nach der Wahl des neuen Präsidiums und der Zentralen Revisionskommission endeten die Beratungen. Den Abschluß dieses Tages bildete ein geselliges Beisammensein im Kulturhaus der Eisenbahner, das mit der Verleihung der Preise des XXV. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbs und des Wettbewerbs der Bezirksverbände verbunden war. Am Tage zuvor waren die zum Rahmenprogramm gehörenden Ausstellungen — die Fahrzeugschau auf dem Bahnhof Radebeul Ost und die Modellbahn-Ausstellungen im Bahnhof Dresden-Neustadt, in der Schiller-Oberschule Radebeul Ost und im Verkehrsmuseum — eröffnet worden. Die Ausstellung im Verkehrsmuseum, die ebenso wie die anderen schon am ersten Tage einen starken Besucherandrang verzeichnen konnte, zeigte die preisgekrönten Fahrzeug- und Anlagenmodelle des XXV. Internationalen Wettbewerbs, Siegermodelle früherer Wettbewerbe sowie großflächige Reproduktionen der besten der 107 im 3. Fotowettbewerb eingesandten Fotoaufnahmen. Der 4. Fotowettbewerb, zu dem in der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ aufgerufen wird, soll unter dem Thema „Unsere Welt auf großen und kleinen Schienen“ im Zeichen der Vorbereitungen des 30. Jahrestags der DDR stehen.

Am Sonntag, dem 13. August 1978, vereinte eine Sonderzugfahrt nach Bad Schandau, Neustadt (Sa.), Neukirch, Bischofswerda und von dort zurück nach Dresden nochmals alle Teilnehmer am 4. Verbandstag. Sie gab weitere Gelegenheit zum gemeinsamen Erfahrungsaustausch, zu persönlichen Gesprächen, zu Fotoaufnahmen und nicht zuletzt zum Anknüpfen neuer freundschaftlicher Bande, die mit dazu beitragen werden, die Verbandsarbeit zu fördern.

In das neue Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR wurden gewählt:
Dr. Erhard Thiele, Präsident, Dr. Heinz Schmidt, Günter Mai und Prof. Dr. Harald Kurz, Vizepräsidenten, Helmut Reinert, Generalsekretär, Heinz Bernhardt, Karl Dick, Peter Eickel, Dr. Christa Gärtner, Wolfgang Hanusch, Rolf Häßlich, Dr. Michael Huth, Paul Kaiser, Rolf Lenz, Winfried Liebschner, Rudolf Mack, Rudolf Starus, Rolf Steinicke, Helmut Übelhör, Hansotto Voigt, Hans-Dieter Weide und Bernhard Westphal

+

Die neue Revisionskommission steht unter Vorsitz von Achim Delang, ferner gehören ihr an:
Heinrich Baum, Werner Burandt, Horst Kohlberg, Günther Schönherr.

Die schmalspurigen Kleinbahnen der Altmark

Am 3. Oktober 1978 jährt sich zum 50. Male der Tag, an dem die Schmalspurbahnen für immer aus dem Verkehrsleben der Altmark verschwanden. Über 31 Jahre hinweg gab es dort insgesamt 5 Schmalspurbahn-Strecken, die ein mehr oder weniger langes Dasein fristeten. Im Jahre 1928 wurde die letzte umgespurt.

Dieses Jubiläum soll der Anlaß sein, einmal einen kurzen Rückblick auf die in weiten Kreisen fast vergessenen Schmalspurbahnen im altmärkischen Raum zu halten.

Auf Grund des am 28. Juli 1892 verabschiedeten preußischen Kleinbahngesetzes begannen in allen Teilen der Altmark wohlhabende Großgrundbesitzer, Industrielle und Bankiers mit der Gründung von Kleinbahngesellschaften, um mit geringem Aufwand für den Bau und die Betriebsführung der untergeordneten, nur örtlich bedeutenden Bahnen noch einen passablen Profit abschöpfen zu können. Das um die Jahrhundertwende noch außerordentlich weitmaschige Staatsbahnnetz umfaßte die Hauptstrecken Berlin—Stendal—Oebisfelde—Hannover (wichtige Ost-West-Verbindungen), Wittenberge—Stendal—Magdeburg und Uelzen—Salzwedel—Stendal (Nord-Süd-Verbindungen). Zwischen diesen Strecken lagen landwirtschaftlich bedeutende Gebiete mit einem ständig wachsenden Aufkommen an Massengütern, wie Kartoffeln, Zuckerrüben, Getreide und Vieh, und die Landwirtschaft ebenso wie auch die sich entwickelnden Industriebetriebe der Metallverarbeitung, des Landmaschinenbaus und Ziegeleien sowie Betriebe der Nahrungsgüterwirtschaft, wie Mühlen und Konservenfabriken, waren an einer verkehrstechnisch zweckmäßigen Erschließung weiter Teile der Altmark stark interessiert.

1. Die Altmärkische Kleinbahn-GmbH

Der damals noch primitive Straßenverkehr war den gestiegenen Anforderungen längst nicht mehr gewachsen. So entstand im Laufe nur weniger Jahre eine Reihe privater Kleinbahnen, die den Antransport von Bau-, Brenn- und Rohstoffen zu den Fabriken sowie die Abfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse und industrieller Halb- und Fertigfabrikate billig, schnell und unkompliziert bewerkstelligten — das natürlich nur aus der Sicht und zum Nutzen der Aktionäre!

Als erste Kleinbahn in der Altmark nach der Verabschie-

dung des preußischen Kleinbahngesetzes wurde am 15. Juli 1897 in Klötze die „Altmärkische Kleinbahn-GmbH“ gegründet. Ursprünglich plante die Gesellschaft eine Linienführung von Klötze nach Kalbe/Milde. Dieses Projekt wurde aber nicht verwirklicht, denn das um 1897 gegründete Konkurrenzunternehmen „Kleinbahn-AG Bismark—Kalbe/M.—Beetzendorf“ schränkte von vornherein den geplanten Einzugsbereich der „Altmärkischen Kleinbahn-GmbH“ ein. So entschied man sich schließlich für eine Linienführung von Klötze nach Vinzelberg, wobei eine spätere Weiterführung der Stammstrecke einerseits nach Diesdorf und andererseits nach Tangermünde über Lüderitz ins Auge gefaßt wurde. Aus reinen Sparsamkeitsgründen und nicht etwa wegen geländebedingter Schwierigkeiten hatte man sich — wie es auch das Kleinbahngesetz zuließ — für eine Schmalspurbahn von 750 mm Spurweite entschieden. Der Bau erfolgte in zwei Abschnitten. Am 27. August 1897 wurde der 17 km lange Streckenteil Klötze—Faulenhorst nach einjähriger Bauzeit eingeweiht, denn der erste Spatenstich war am 15. Oktober 1896 bei Hohenhenningen vorgenommen worden. Dreieinhalb Jahre später war der Rest bis Vinzelberg fertiggestellt, der am 14. Januar 1901 dem Betrieb übergeben wurde. Damit hatte die Kleinbahn eine Streckenlänge von 46,5 km. In Klötze und Vinzelberg wurden Umlademöglichkeiten zum Umschlag der Massengüter, die mit der Staatsbahn ankamen bzw. weiterbefördert wurden, eingerichtet, denn die Kleinbahn durchquerte das Gebiet zwischen den Staatsbahnstrecken Stendal—Vinzelberg—Oebisfelde bzw. Oebisfelde—Klötze—Salzwedel im südwestlichen Teil der Altmark.

Die Wirtschaftslage dieser Schmalspurbahn war trotz hochgespannter Erwartungen nie besonders gut, und nur auf der Teilstrecke Klötze—Groß Engersen entwickelte sich ein einigermaßen rentabler Verkehr. Von den geplanten Streckenerweiterungen war schon bald keine Rede mehr, obwohl bereits am 2. Juli 1898 die Konzession für den Weiterbau bis Tangermünde vorlag! Erste Verschuldungen der GmbH traten schon um 1905 auf. Die Aufnahme eines Darlehens rettete die Gesellschaft im Jahre 1906 vor der Liquidation, und es erfolgte eine vorübergehende Sanierung. Allerdings wurde das Teilstück Groß Engersen—Vinzelberg nicht mehr berücksichtigt, weil inzwischen ab 1904 in Groß Engersen die regelspurige Kleinbahn Gar-

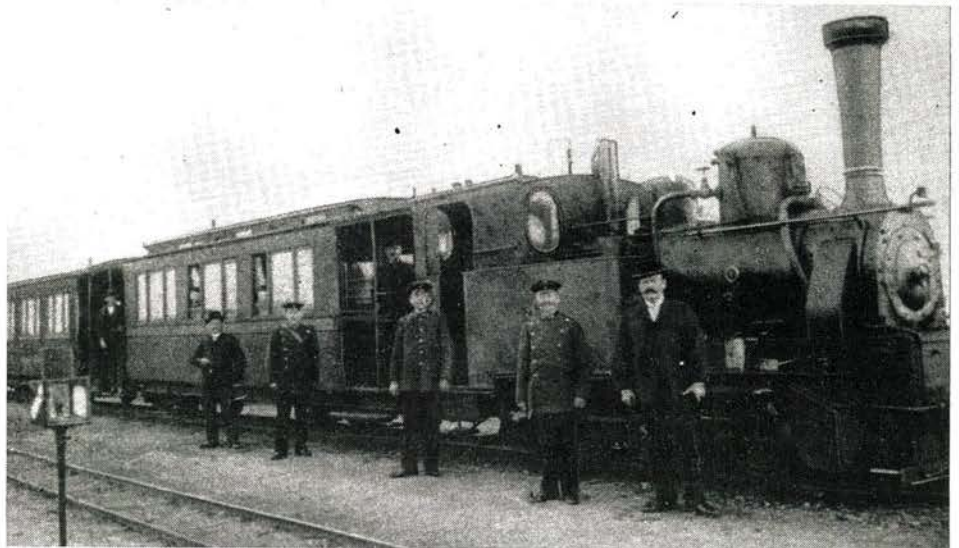


Bild 1 Personenzug der Altmärkischen Kleinbahn-GmbH in Groß Engersen um 1910

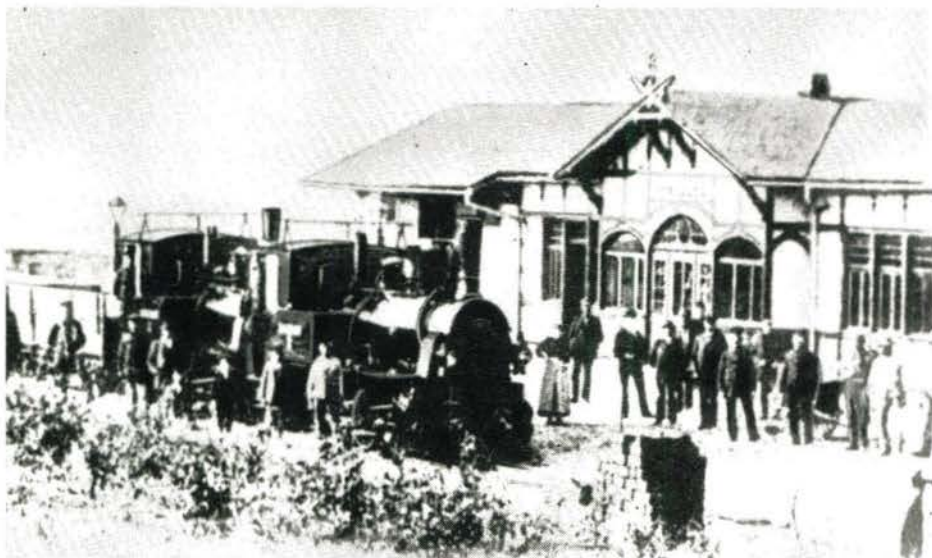


Bild 2 Bf Arneburg der Kleinbahn-AG Stendal—Arneburg während des Bauzustands (1899)

Bild 3 Abfahrereiter Personenzug im Bf Winterfeld der Salzwedeler Kleinbahn-GmbH (1910)

delegen—Kalbe/Milde die Schmalspurbahn höhengleich kreuzte und deren Einzugsbereich eingrenzte. Im Norden war inzwischen die Konkurrenz durch die Kleinbahn Bismark—Gardelegen—Diesdorf erdrückend geworden, die fast parallel eine regelspurige Strecke mit großem wirtschaftlichen Erfolg betrieb. Um 1912 hätten die Gleise der Schmalspurbahn weitestgehend erneuert werden müssen, doch dazu fehlten die notwendigen Mittel. Einziger Ausweg aus der bedrohlichen Situation war die Umwandlung der Darlehen von Staat und Provinz Sachsen in Gesellschaftskapital, womit diese Kleinbahn von der Eisenbahnabteilung der Provinz Sachsen in Merseburg übernommen worden wäre. Bedingungen dafür waren der Umbau der Teilstrecke Klötze—Groß Engersen auf Regelspur und die Einstellung des Reststücks bis Vinzelberg. Beides konnte infolge des Kriegsausbruchs 1914 jedoch vorerst nicht realisiert werden. So wirtschaftete die Kleinbahn — inzwischen fast völlig unrentabel geworden — bis zum Jahre 1921 weiter. Dann erfolgten in den Jahren 1921/22 die Umspurung der Strecke Klötze—Wernstedt und 1923 die Aufgabe der Schmalspurreststrecke Groß Engersen—Vinzelberg. In Wernstedt wurde die regelspurige Strecke an die Strecke Gardelegen—Kalbe/M. angebunden. Die Vereinigung der „Altmärkischen Kleinbahn-GmbH“ mit der „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen“ geschah am 21. Dezember 1927, nachdem bereits 1926 die Übergabe der Betriebsführung an die „Kleinbahn-AG Bismark—Gardelegen—Wittingen“ vorgenommen worden war. Fortan nannten sich die vereinigten Gesellschaften „Altmärkische Kleinbahn-AG“ mit Sitz in Kalbe/M.

2. Die Kleinbahn-AG Stendal—Arneburg

Ähnliche Überlegungen wie bei der „Altmärkischen Kleinbahn-GmbH“ gingen auch dem Bau der zweiten altmärkischen Schmalspurbahn voraus. Die Städte Stendal und Arneburg planten eine Eisenbahnverbindung zur Entlastung der bestehenden Landstraße, die den im Laufe der Jahre gestiegenen Anforderungen an den Verkehr nicht mehr gewachsen war. Am 17. März 1898 wurde die „Kleinbahn-AG Stendal—Arneburg“ mit Sitz in Arneburg gegründet, die sich auf Grund vorangegangener Untersuchungen für den Bau einer meterspurigen Kleinbahn entschloß. Die Provinz Sachsen beteiligte sich von Beginn an mit einem Drittel der Aktien an der Finanzierung dieses Bahnbaues, der am 8. August 1899 mit der Eröffnung der 12,7 km langen Strecke abgeschlossen werden konnte. Diese Kleinbahn hatte keinerlei Anschlüsse an andere Eisenbahnen, sie hatte also eine echte Inselanlage. Der Bahnhof Stendal lag in der Nähe des heutigen Bfs Stendal-Ost, jedoch näher zur Stadt heran. Auch der Arneburger Bahnhof war mit dem späteren regelspurigen nicht identisch, sondern wurde etwa 1 km westlich in Richtung Bürs errichtet. Bis zum Jahre 1908



hielt die abgeschiedene Lage der Kleinbahn an, bis am 25. November 1908 die regelspurige Kleinbahn Stendal—Arendsee der gleichnamigen Gesellschaft eröffnet wurde. In Stendal-Ost kreuzten sich höhengleich beide Strecken, und hier konnten auch Güter umgeladen werden. Die sprunghaft ansteigenden Verkehrsleistungen konnte die Schmalspurbahn nicht mehr mit den relativ schwachen Betriebsmitteln auf dem einfachen Oberbau bewältigen. Kurz vor dem ersten Weltkrieg erfolgte deshalb der Umbau der Arneburger Strecke auf Regelspur, und am 2. Mai 1914 wurde der Betrieb wieder aufgenommen. In Stendal-Ost errichteten beide Gesellschaften einen Gemeinschaftsbahnhof. Ein Jahr später, am 22. März 1915, verschmolzen sie schließlich zur „Stendaler Kleinbahn-AG“.

3. Die Salzwedeler Kleinbahnen-GmbH

Im ehemaligen Kreis Salzwedel gab es kurz vor der Jahrhundertwende zwei Staatsbahnstrecken (Uelzen—Salzwedel—Stendal, Oebisfelde—Klötze—Beetzendorf—Salzwedel), die aber noch weite Teile des landwirtschaftlichen Gebiets abseits der Schienenwege liegen ließen. Wiederum waren es Junker, Industrielle und Bankiers, von Kaufleuten unterstützt, die aus Profitgründen diese Lücken durch billige Lokalbahnen schlossen.

Am 29. Mai 1899 wurde die „Kleinbahn-GmbH Salzwedel—Diesdorf“ mit Sitz in Salzwedel gegründet. Sie plante den Bau einer meterspurigen Schmalspur-Kleinbahn und beauftragte die Firma *Knoch & Kallmeyer* in Halle/S. mit den Bauarbeiten. Diese wurden unter der Leitung des Ing. *Heinrich Adrian* in Angriff genommen, und die Betriebseröffnung fand in drei Abschnitten statt:

24. Oktober 1900 Salzwedel—Neustadt—Wallstave (12,9 km),
5. Dezember 1900 Wallstave—Dülseberg (13,1 km),
15. Oktober 1901 Dülseberg—Diesdorf (3 km).

Bis zum Jahre 1903 war es eine reine Stichbahn. Dann erhielt sie aber in Diesdorf Anschluß an die regelspurige Kleinbahn Bismark—Kalbe/M.—Beetzendorf—Diesdorf. Zugleich wurden Umladeeinrichtungen in Diesdorf gebaut, so daß ein

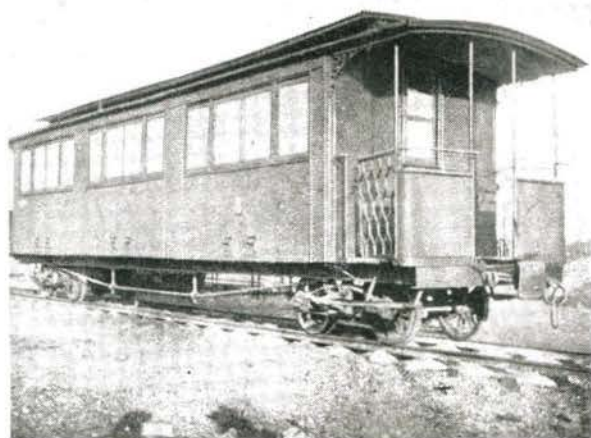


Bild 4 3. Klasse Wagen der Salzwedeler Kleinbahn-GmbH, ebenfalls um die damalige Zeit

Gütertausch möglich war. Bereits im Jahre 1901 erhielt die Schmalspurbahn einen Konkurrenten, denn am 29. Mai 1901 wurde die „Kleinbahn-GmbH Salzwedel—Winterfeld“ (ebenfalls mit Sitz in Salzwedel) gegründet. Auch diese ließ von derselben Firma die 19 km lange meterspurige Bahn errichten, die in folgenden Etappen fertiggestellt wurde:

5. Dezember 1901 Salzwedel—Neustadt—Mahlsdorf (11,5 km), 24. Dezember 1901 Mahlsdorf—Büssen (4 km), 1. September 1902 Büssen—Winterfeld (3,5 km).

In Winterfeld betrieb die Bahn einen Gemeinschaftsbahnhof mit der regelspurigen Kleinbahn Bismark—Kalbe/M.—Beetzendorf, und auch hier konnten ebenfalls Güter umgeladen werden. Beide Gesellschaften (auch bekannt unter den Namen „Salzwedeler Kleinbahn-GmbH“ bzw. „Salzwedeler Kleinbahn-Südost-GmbH“) betrieben unabhängig voneinander ihre Strecken und benutzten nur den 1,6 km langen Abschnitt Salzwedel-Neustadt—Salzwedel-Altpervertor gemeinsam. Die Düngemittelfabrik *Neukranz & Co.* (heutiges Schwefelsäurewerk) wickelte ihren Güterverkehr über die Winterfelder Kleinbahn mittels Rollböcken ab. Damit war die „Salzwedeler Kleinbahn-Südost“ übrigens die einzige altmärkische Kleinbahn, die Rollböcke im Einsatz hatte! Die Wirtschaftslage der beiden Konkurrenzunternehmen entwickelte sich in direkter Abhängigkeit von den politischen und wirtschaftlichen Umständen. Wie alle anderen Schmalspurbahnen arbeiteten auch diese beiden recht unzweckmäßig und unrentabel, denn die geringen Einsparungen beim Bau wurden durch die Nachteile des Betriebs wieder mehrfach aufgezehrt: Jede Weiterleitung der Güter erforderte kostspielige Umladearbeiten, die zeit-

Bild 5 Güterwagen derselben Bahngesellschaft um 1925

Fotos: Sammlung des Verfassers



aufwendig waren und die Qualität der Frachtgüter verminderten. Die Fahrgeschwindigkeiten lagen gegenüber denen der Regelspur niedriger. Eine weitere Steigerung der Transportleistungen konnte bei dem schwachen Oberbau und mit den leichten Betriebsmitteln nicht mehr vorgenommen werden. Es wurden Pläne eines Umbaus auf Regelspur erörtert, aber dazu fehlten die finanziellen Mittel. Ein erster Schritt zur Verbesserung der Wirtschaftslage war die Vereinigung der beiden Gesellschaften zur „Salzwedeler Kleinbahnen-GmbH“ am 24./25. November 1921, der zwei Jahre später die Übernahme der Betriebsführung durch den Provinzialverband Sachsen in Merseburg folgte. Um 1925 nahmen die Vorhaben der Umspurung reale Gestalt an. Wirtschaftliche Betrachtungen führten zu der Erkenntnis, den Streckenteil von Jeggeleben nach Winterfeld aufzugeben und die Bahn statt dessen in Badel an die Kleinbahn Bismark—Gardelegen—Wittingen anzubinden. Die Züge sollten bis nach Kalbe/M. durchgehend verkehren. Die Strecke nach Diesdorf sollte über Bonese ausgedehnt werden, um weitere Orte zu erfassen. Die umgespurten Strecken wurden wie folgt eröffnet:

2. Oktober 1926 Salzwedel—Badel, 4. Oktober 1927 Salzwedel—Dähre, 3. Oktober 1928 Dähre—Diesdorf.

Mit der Übergabe des letztgenannten Abschnitts verschwand die Schmalspurbahn für immer aus dem Verkehrsleben der Altmark.

4. Die Kleinbahn-AG Tangermünde—Lüderitz

Nachdem die „Altmärkische Kleinbahn-GmbH“ zwar schon 1898 die Konzession für die Weiterführung ihrer Strecke bis Tangermünde erhalten, dieses Vorhaben aber nicht ausgeführt hatte, gründeten interessierte Kreise in Tangermünde am 14. Mai 1902 die „Kleinbahn-AG Tangermünde—Lüderitz“ mit Sitz in Tangermünde. Die Gesellschaft ließ eine Schmalspurbahn mit 750 m Spurweite über Demker nach Lüderitz errichten, die am 10. Oktober 1903 den Abschnitt Lüderitz—Tangermünde-Neustadt (16,2 km) eröffnete und am 25. Februar 1904 die Gesamtstrecke bis Tangermünde (17,8 km) in Betrieb nahm. Im Bahnhof Tangermünde hatte die Kleinbahn Anschluß an die regelspurige Stendal—Tangermünder Eisenbahn und damit auch an den Elbhafen und die Tangermünder Industriebetriebe. In Demker bestand ein Anschluß an die Staatsbahn Stendal—Magdeburg. Die Anlage dieser Schmalspurbahn war ebenfalls aus rein spekulativen Gründen erfolgt, und eine echte Rentabilität wurde nie erreicht. Wie bei den anderen Schmalspurbahnen wurde auch hier aus Profitgründen an allem gespart, was einen langjährigen Betrieb gewährleistet hätte. Schon im Jahre 1911 traten daher größere Mängel am Oberbau auf, und die Höchstgeschwindigkeit wurden von 25 km/h auf 20 km/h reduziert. Bei den jährlichen Inspektionsfahrten der Aufsichtsbehörde wurden Auflagen zur Sanierung erteilt, die aber auf Grund fehlender Mittel nicht realisiert werden konnten. Im Jahre 1917 erklärte die Behörde den Oberbau als betriebsgefährdend, und die Höchstgeschwindigkeit wurde auf 12 km/h in der Geraden und auf 10 km/h in den Krümmungen herabgesetzt. Außerdem wurde mit kurzfristiger Betriebseinstellung gedroht, falls die Mängel nicht binnen kurzem behoben werden sollten. Dazu war man aber nicht in der Lage. Da die Provinz kein Interesse an der Übernahme der Bahn besaß, wurde am 7. Oktober 1917 der letzte Zug auf der Teilstrecke Tangermünde—Demker abgefertigt, und am 18. Oktober 1917 wurde diese Strecke stillgelegt. Damit war der Anschluß an den Elbhafen, wichtig für den Zuckerrübentransport, weggefallen, und der damit zusammenhängende Saisonverkehr lohnte von Lüderitz nach Demker nicht mehr, weil dort umgeladen werden mußte. Die Anschlüsse in Demker waren durch die kriegsbedingte Verminderung der Zugfolge auf der Staatsbahn nicht mehr günstig zu gestalten, so daß die Wirtschaftslage der Bahn zusehends schlechter wurde. Im Jahre 1920 fiel die längst fällige Entscheidung, den Streckenteil Lüderitz—Demker ebenfalls aufzugeben. Am 17. Juni 1920 wurde der Betrieb

TT-Modell der Baureihe 86 vom VEB Berliner TT-Bahnen

Vom Messebericht über die Leipziger Frühjahrsmesse 1978 her wird unseren Lesern — natürlich besonders den Anhängern der Nenngröße TT — gewiß noch in guter Erinnerung sein, daß der VEB Berliner TT-Bahnen ein neues Triebfahrzeug-Modell herausgebracht hat. Dabei handelt es sich bekanntlich um die Baureihe 86 der Deutschen Reichsbahn, die es ja seit geraumer Zeit auch in H0 gibt. So kann man feststellen, daß fast zeitgleich mit der Ausmusterung dieser schönen 1'D1'-Einheits-Güterzugenderlokomotive beim Vorbild, die dort vielseitig eingesetzt wurde, die Entwicklung zweier Nachbildungen in hervorragender Modellausführung fiel, eine gewiß seltene Tatsache.

In diesem Rahmen noch Ausführungen über das Vorbild zu veröffentlichen, dürfte sich erübrigen, zumal das wiederholt in unserer Fachzeitschrift geschah.

Wir hatten Gelegenheit, ein Exemplar dieses neuen TT-Triebfahrzeugs in die Hand zu bekommen, um es zu testen und im Bild vorzustellen. Als erstes fällt einem dabei auf, daß auf die Verpackung jetzt vom Hersteller der Wert gelegt wird, der ihr auch gebührt, und hochwertige Erzeugnisse nicht bloß in einer wenig stabilen Faltschachtel zum Verkauf kommen, wie das einmal der Fall war. Wie bei der Baureihe 56 begonnen, kommt auch bei der 86 eine Schaumstoffverpackung, in die das Modell sicher eingebettet ist, zur Anwendung. Auch das Äußere — eine Hülle mit einem Klarsichtfenster — kommt sowohl geschmacklich als auch dem Gebrauchswert nach voll und ganz den heutigen Anforderungen nach. Doch nicht allein diese neue Form und Art der Verpackung hat das TT-Modell der BR 86 mit dem zuletzt erschienenen desselben Herstellers, der BR 56, gemeinsam. Konnte man nur ganz bedingt bei den älteren Modellen der Baureihen 81 und 92 von einem „Einheits“-Triebwerk und zwei verschiedenen Oberteilen, sprich Gehäusen, reden, so ist die Verwandtschaft zwischen dem Grundtriebwerk der BR 56 und 86 deutlich erkennbar. Hier wurde also der Grundsatz, möglichst ein Standard-Grundtriebwerk zu schaffen, um dieses dann für mehrere geeignete Modelle verwenden zu können, voll verwirklicht. Nicht zuletzt kommt das neben dem Hersteller vor allem auch dem Kunden zugute, was sich allein schon darin ausdrückt, daß den TT-Freunden nach einer längeren vergeblichen Wartezeit auf ein Dampflokmodell nun in relativ kurzem Abstand gleich deren zwei angeboten werden konnten.

Das Modell der BR 86 läuft daher ebensogut und entgleisungssicher wie das der BR 56. Nun darf man aber nicht etwa erwarten, und das ist völlig vorbildgerecht, daß es auch eine

ebensolche Zugkraft entwickelt. Diese liegt also doch merklich unter der der bulligen 56er, doch reicht sie durchaus aus, um Züge von dem Vorbild entsprechender Gesamtzugmasse noch sicher zu befördern. Dabei sollte der Modellbahnfreund auch daran denken, daß wir ja schließlich Wert darauf legen, alles möglichst vorbildgetreu nachzubilden, und das trifft dann auch hierfür zu, war doch auch zwischen den Werten der indizierten Leistung der „großen“ 56er und der 86 ein nicht unerheblicher Unterschied zu verzeichnen.

Die Stromabnahme des Modells erfolgt sicher über Rad-schleifer und führt zu keinen Fahrstromunterbrechungen. Entnimmt man das Gehäuse, so entdeckt man gleich, daß auch im Innenleben des Modells zahlreiche Standardbauteile dieses Herstellers zum Einsatz kamen, wie der robuste Motor und andere. Man erkennt auch, daß die Stirn- und Tenderbeleuchtung, wie bei der 56er, über Plastlichtleiter herbeigeführt wird, die man je nach Wunsch des einzelnen leicht belassen oder aber auch entfernen kann.

Sehr viel Wert hat der VEB Berliner TT-Bahnen auch auf die Detaillierung des Gehäuses und auf die Ausführung der zierlich wirkenden Steuerung gelegt. Die Beschriftung ist, wie unsere Fotos beweisen, lupenrein.

Kurz und gut zusammengefaßt, mit dem neuen TT-Modell bekommen die Freunde dieser Nenngröße ein vielseitig einsetzbares Dampflokmodell in die Hand, das vor Reisezüge ebenso wie vor Nahgüterzüge gespannt werden kann. Beim Vorbild kam es bekanntlich im Ergebirge sogar zur zeitweiligen Verwendung dieser Baureihe vor einem Schnellzug, doch sollte das für den Modelleisenbahner kein Anhalt sein, war es doch auch bei der DR nur eine Ausnahme.

Das Modell der BR 86 wird zum EVP von 56,— M, wie wir heute, da diese Zeilen geschrieben werden, vom Hersteller erfahren, in den Handel kommen. Gegenwärtig (Anfang August) liefert der Betrieb es an den Großhandel aus. Doch möchten wir gleich darum bitten, wenn es vielleicht dazu kommen sollte, was auch wir nicht hoffen, daß diese Neuheit nicht sofort überall und nicht in ausreichender Menge im Handel erscheint, wie es leider beim entsprechenden H0-Modell noch jetzt der Fall ist, an uns zu schreiben und uns gar Vorwürfe zu machen. Wir sind eine Redaktion, aber kein Produzent oder Handelsorgan.

Doch wie gesagt, wir hoffen stark, daß dieses schöne neue TT-Modell bald auf vielen Anlagen verkehrt und daß auch die bestehende Nachfrage nach neueren H0-Dampflok-Modellen bald durch den Handel gedeckt wird!

Fortsetzung von Seite 291

eingestellt und am nächsten Tage bereits mit dem Abbau der Gleise begonnen.

Die Schmalspurbahnen in der Altmark waren eine größtenteils kurzlebige Erscheinung im Verkehrsleben der Kleinbahnen dieses Landstrichs. Falsche Sparsamkeit, ungenaue Berechnungen des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und fehlende Abstimmungen der Kleinbahnprojekte zwischen den einzelnen Gesellschaften drückten der Schmalspurbahn-Epoche den Stempel des ziel- und erfolglosen Experimentierens auf. Ihre Anlage hatte zur Folge, daß sie zu Spekulationsobjekten der Aktionäre wurden, und

über kurz oder lang waren sie derart heruntergewirtschaftet oder am Ende ihrer Leistungsfähigkeit, daß sie entweder eingestellt oder mit Hilfe des Staats bzw. der Provinz saniert, d. h. auf Regelspur umgebaut werden mußten. Erst zu diesem Zeitpunkt wurde also eine gewisse Regulierung durch den Staat wirksam, und die umgespurten ehemaligen Schmalspurbahnen haben dann noch bis in die 60er/70er Jahre hinein ihre Daseinsberechtigung im Netz der Nebenbahnen bewiesen. Ein Blick in das Kursbuch der Deutschen Reichsbahn zeigt, daß die Strecken der ehemaligen Salzwedeler Kleinbahnen auch noch heute in voller Länge in Betrieb sind!