

+++ MODELLEISENBAHNER-EXTRA +++ DAMPFBahn-ROUTE +++ DAMPFBahn-ROUTE +++

Modell Eisen Bahner

EXTRA

inkl. DVD

MEB-Extra Nr. 2
€ 12,50

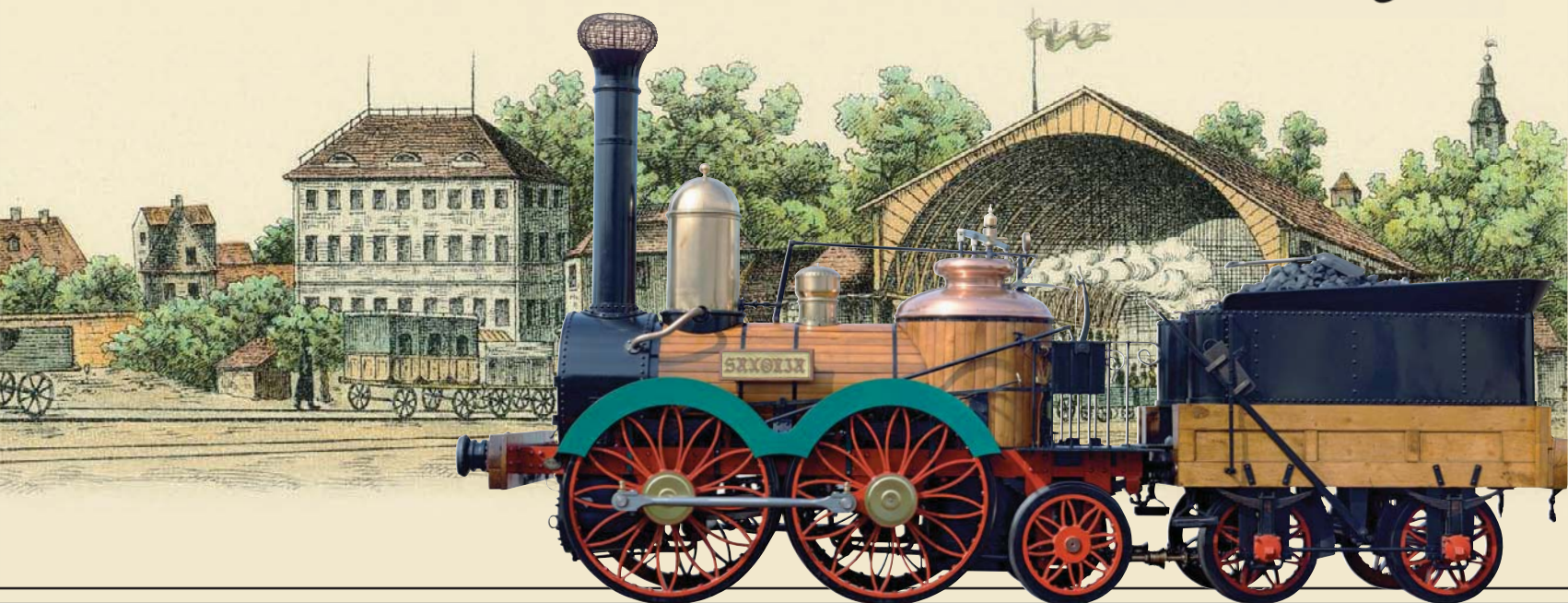
Österreich € 13,75
Schweiz 24,50 sFr
Be/Lux € 14,50
Niederlande € 15,80



DAMPFBahn-ROUTE SACHSEN

Deutschland wird m**obil**

Verkehrs
Museum
Dresden



Das Verkehrsmuseum Dresden feiert mit einer Sonderausstellung vom 8. April bis 28. September 2014 **175 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig-Dresden**

Unter dem Jubel der Bevölkerung wurde nach dreieinhalb Jahren Bauzeit am 7. April 1839 um 14 Uhr mit einer Fahrt von Leipzig nach Dresden die erste deutsche Ferneisenbahn feierlich eröffnet. Mit der für die damalige Zeit Aufsehen erregenden Geschwindigkeit von 40 km/h bewältigte sie die 115 Kilometer lange Strecke in drei Stunden und 40 Minuten – eine Mobilitätsrevolution für Sachsen und Deutschland! Vorher dauerte die gleiche Reise mit der unbequemen und sehr teuren Postkutsche etwa 36 Stunden.

Das Verkehrsmuseum würdigt mit dieser Ausstellung einen Meilenstein in der Geschichte der Mobilität in Deutschland und stellt facettenreich dar, welche Woge der Begeisterung die Eisenbahn damals in Sachsen auslöste. Die Exposition rückt vor allem die Menschen – Erbauer, Denker, Macher, Entwickler, Ingenieure, die einfachen Arbeiter wie die Reisenden – in den Mittelpunkt.

Exklusiv wurde eine Originallokomotive dieser Zeit, die »Old Coppernob«, erbaut 1846 von Bury, Curtis & Kennedy Ltd. in Liverpool aus dem National Railway Museum in York nach Dresden gebracht.



175
LEIPZIG-DRESDEN



Öffnungszeiten: Di bis So 10–18 Uhr, auch Pfingstmontag
Telefon 0351 8644-0
www.verkehrsmuseum-dresden.de

Liebe Leserin, lieber Leser, das „Erlebnis Eisenbahn“ bleibt zwangsläufig in seinen Grundfesten mit dem Spüren von Traditionen, von Rauch und Dampf und nostalgischer Technik verbunden. Vor 175 Jahren wurde in Sachsen die erste Fernbahn eröffnet. Eine ganz besondere Zeitspanne, welche aber wohl im Vergleich zur Würdigung früherer Bahnjubiläen nicht dieselbe Aufmerksamkeit erhielt.

Doch im Eisenbahnland Sachsen werden die Dampfbahntraditionen dennoch erhalten, in Form der Schmalspurbahnlinien durch fantastische Landschaften in ganz unterschiedlichen Regionen. Und weiter, die Lust nach Dampf wird Ihnen nicht nur bei Sonderfahrten gestillt, sondern im täglichen Betrieb dieser für Sachsen als Kulturgut eingestuften Einmaligkeit in Europa.

Zu diesem Dampfvergnügen soll Sie die vorliegende MEB-Extraausgabe animieren, zur Lust auf dampfgeführte Planzüge, auf ein Reisen wie vor 100 Jahren oder darauf, der Technik unserer Väter ganz nah zu kommen. Die DAMPFBahn-ROUTE Sachsen ist dazu ein idealer Reiseführer, aber auch ein Kursbuch durch Sachsen und Sachsens außergewöhnlichste Ferienstraße. Bahngesellschaften, Verkehrsverbünde, Museumsbahnen,

Vereine, Museen, Gastronomen, Hoteliers, Pensionen, Spaßbäder, Verlage, Modellbahnhersteller und Betreiber von Freizeitanlagen haben an diesem Werk, symbolisch verstanden, mitgeschrieben. Einer ist der Premiumpartner Verlagsgruppe Bahn.

Alles zu erleben, nichts zu verpassen und genau die Highlights auf sächsischen Schienen im Blick zu behalten, ist nicht so einfach. Das Dampfbahnerlebnis Sachsen will geplant sein und mit der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen steht der perfekte „Routen- und Erlebnisplaner“ für Sie bereit. Steigen Sie ein, gehen Sie auf Dampfbahn-Entdeckungstour, lassen Sie sich den rauch- und dampfver-

setzten Fahrtwind um die Nase wehen, nehmen Sie mit den Exponaten der sächsischen Eisenbahngeschichte Tuchfühlung auf und erleben Sie die Regionen und Sehenswürdigkeiten links und rechts der Strecken.

Wir hoffen, der für Ihre Gesundheit unbedenkliche Virus Dampfbahnland Sachsen kann sie anstecken. Gern auch so intensiv, dass Sie darüber in der Ferne berichten und wiederkommen müssen.

Viel Vergnügen bei der Lektüre und Ihrer Reiseplanung wünscht Ihnen Ihr

Helge Scholz

Garantie auf *Dampf*

Die I K Nr. 54 ist der Werbeträger der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen. Die Neubaulokomotive ist in Jöhstadt stationiert und kommt von dort aus auch auf anderen Schmalspurbahnen in Sachsen zum Einsatz. Hier ist sie bei ihrem ersten Einsatz auf der Zittauer Schmalspurbahn zusammen mit IV K Nr. 145 vor Kurort Jonsdorf am Sachsenzug zu sehen.



FOTO: SVEN GEIST



Titelfoto:

Helge Scholz/Slg. VGB

*Vor dem
Mügelner
Schloss
Ruhetal dampft
99 1574-6 in
Richtung Glos-
sen. Die Döllnitz-
bahn GmbH ist
ein Premium-
partner der
DAMPFBAHN-
ROUTE
Sachsen.*

FOTO: HELEGG SCHOLZ



3 EDITORIAL

4 INHALT

5 „LUST AUF DAMPF“

Die DAMPFBahn-ROUTE Sachsen soll Ihr „Kursbuch“ durch den Freistaat sein.

6 DIE TOURKARTE

Zur besseren Orientierung im Überblick.

8 TÄGLICH VOLLDAMPF

Täglicher planmäßiger Dampfbetrieb ist festgehaltene Geschichte.

10 SCHWARZE RIESEN IM VISIER

Auf den Haupt- und Nebenstrecken Sachsens rollen im Sonderzugdienst die regelspurigen schwarzen Riesen zur Freude aller.

TOUR I: DRESDEN – CHEMNITZ – ERZGEBIRGE – VOGTLAND

12 BW DRESDEN-ALTSTADT

Eisenbahngeschichte lebendig präsentiert, zum Anfassen und Mitfahren.

16 HIST. LOKSCHUPPEN WILSDRUFF

Im historischen Lokschuppen sind Sachzeugen des Wilsdruffer Netzes zu bestaunen.

18 SEM CHEMNITZ-HILBERSDORF

Das Sächsische Eisenbahnmuseum besitzt eine unverfälschte Infrastruktur zwischen den Rundhäusern und dem Hochbunker.

22 KÜCHWALDRUNDE AUF 600 MM

Die Chemnitzer Parkeisenbahn kann im Jahr 2014 ihr 60-jähriges Bestehen feiern.

23 DIE ERZGEBIRGSBAHN

Mit modernen Dieseltriebwagen befährt die Erzgebirgsbahn die Strecken ins Gebirge.

24 DIE PRESSNITZTALBAHN

Von Steinbach bis Jöhstadt geht's auf der wieder aufgebauten Strecke zum Erzgebirgskamm.

28 MIT DAMPF ZUM FICHTELBERG

Das Wintersportzentrum bietet das ganze Jahr über Dampfbahn-Erlebnisse auf schmaler Spur.

32 DAMPF IM ERZGEBIRGE

Den alten Lokschuppen in Schwarzenberg haben die Sächsischen Eisenbahnfreunde zum Museum umgestaltet und fahren mit Dampf.

33 RITTERSGRÜNER FAHRZEUGSCHÄTZE

Als die Pöhlbachtalbahn 1972 stillgelegt wurde, rollte noch einmal ein Zug zum Endbahnhof und brachte erste Exponate.

34 REGELSPUR DURCHS VOGTLAND

Ein Reststück der Chemnitz-Adorf-Linie wird vom FHWE mit WEX und Kö befahren.

35 AUF NEUEN CARLSFELDER GLEISEN

Im Endbahnhof Sachsens längster Schmalspurbahn herrscht wieder Leben.

36 VOLLDAMPF AM FUCHSSTEIN

Die Museumsbahn Schönheide fährt auf alter Trasse von „Mitte bis zur Geg“.

TOUR II: DRESDEN – SÄCHSISCHE SCHWEIZ – OBERLAUSITZ – MUSKAU

40 VERKEHRSGESCHICHTE ERLEBEN

Alle Verkehrsarten präsentiert das Verkehrsmuseum Dresden.

44 I K NR. 54 EIN SYMBOL DER ROUTE

Die neue I K Nr. 54 ist der Repräsentant und Symbolträger der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen, auch außerhalb der Landesgrenzen.

48 MIT DAMPF DURCHS WEISSERITZTAL

Seit 1884 schnauft die Schmalspurbahn durch den Rabenauer Grund und hoffentlich bald wieder bis Kurort Kipsdorf.

52 BAHNERLEBNIS SÄCHSISCHE SCHWEIZ

Modellbahnanlagen und Modellbahnmuseum sorgen für Erlebnistour der besonderen Art.

54 ELEKTRISCH DURCHS KIRNITZSCHTAL

Auf acht Kilometern verbindet diese Straßenbahn Bad Schandau mit dem Lichtenhainer Wasserfall.

56 DIE DAMPFZÜGE KEHREN ZURÜCK

1951 wurde die Schwarzbachbahn abgebaut. In Lohsdorf nimmt eine wiederaufgebaute Museumsbahn ihren Anfang und will ins Tal.

58 ANLAUFPUNKT MASCHINENHAUS

Das Löbauer Maschinenhaus ist vom OSEF in ein Kleinod verwandelt worden.

58 MODELLSCHÄTZE IN HÜLLE UND FÜLLE

Freys Seifhennersdorfer Eisenbahnmuseum ist eine private Ausstellung mit Kultstatus.

60 ERLEBNIS ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

Das Streckennetz liegt im Dreiländereck Deutschland-Tschechien-Polen und hat mit HISTORIK MOBIL ein Superfest im August.

64 NOSTALGISCH VON PARK ZU PARK

Mit der Waldeisenbahn Muskau kann man eine einzigartige Parklandschaft von Weltruf kennenlernen.

TOUR III: DRESDEN – RADEBEUL – MÜGELNER LAND – LEIPZIG

66 „VERKEHRSVIELFALT“ IN ELBFLORENZ

Dresdner Verkehrsgeschichte vervollständigen die beiden Bergbahnen in Loschwitz.

70 MIT LÖSSNITZDACKEL UNTERWEGS

Die Schmalspurbahn von Radebeul Ost nach Radeburg tangiert das Jagdschloss Moritzburg und weitere Highlights der Region.

74 NOSSEN – BW VOLLER ERINNERUNGEN

Stars der Schienen waren hier zu Hause, die ein Eisenbahnmuseum würdigt.

76 ENTLANG DER DÖLLNITZ

Mit der Döllnitzbahn reist man von Oschatz durch die Döllnitzniederung zu Europas einst größtem Schmalspurbahnhof und weiter.

80 KEIN LEIPZIGER ALLERLEI

In der Messestadt dampft es noch heute.

81 RUNDFAHRT UM DEN AUENSEE

Mit einer Liliputlokomotive auf Ufertour.

81 GLAUCHAUER LOKSCHAU

Das Bahnbetriebswerk Glauchau stellt sich inklusive Lokschuppeninhalt vor.

82 IMPRESSUM & NACHWORT

„Lust auf Dampf“

im Eisenbahnland Sachsen

Gibt es eine Ferienstraße für Eisenbahnfreunde und Familien zugleich? 2010 ist mit der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen ein Konzept entwickelt worden, das Dampfbahnabenteuer und Naturschönheiten, Sehenswürdigkeiten von Weltruf, Traditionen, Kunst und Kultur vereint.



Sachsen ist reich an Sehenswürdigkeiten, romantischen Landschaften und Traditionen. Diese Faktoren haben den Freistaat zu einem beliebten Urlaubsland werden lassen. Tourismusverbände knüpfen mit vielen Partnern ein engmaschiges Netz der Erlebnisangebote. Dabei spielen die Sächsischen Schmalspurbahnen im täglichen Betrieb eine bedeutende Rolle. Inzwischen sind sie ein „Juwel des Freistaates“ geworden. Ihre Entstehung hatte allerdings andere Gründe, denn Sachsen ist auch von seiner traditionsreichen Industrie geprägt.

Die Industrialisierung der Region reicht Jahrhunderte zurück. Die Anfänge waren bescheiden. Bergknappen schürften ab 1470 in Annaberg nach Silber und Handwerker fertigten die Dinge des damaligen Bedarfs in ihren Werkstätten vor Ort. Gehen wir in der Geschichte weiter. Das Manufakturwesen erlebte zwischen 1763 und 1800 in Sachsen seinen Aufschwung. Die Absatzmärkte der Manufakturen lagen schon in entfernten Ländern, in Russland, Amerika oder auf dem Balkan. Über die Alpen reichten die Handelsverbindungen bis Italien und Spanien.

Zu Fuß oder mit Fuhrwerken brachte man die Waren zu den Märkten. Ein Transportwesen, das mit der ersten deutschen Eisenbahn grundlegend revolutioniert wurde. Zwei Fässer auf dem Tender des ADLER waren, kaum einer wird es wissen, das

erste in Deutschland auf Schienen transportierte Frachtgut. Reisende nahmen mit den kutschenförmigen Wagen auf Eisenschienen vorlieb. Der Siegeszug der Eisenbahn war unaufhaltsam.

Auf der Basis eines Privatbahnsystems entstand bis 1850 das Grundlinienetz der noch heute betriebenen Fernbahnen. Schmalspurbahnen in enge Gebirgstäler und unerschlossene Regionen flochten, als Sekundärbahnen eröffnet, das Eisenbahnverkehrsnetz noch enger. Das Eisenbahnland Sachsen entwickelte sich bis in die 1920er-Jahre zur vollen Blüte.

Heute sind nicht mehr alle Strecken vorhanden. Schon vor 69 Jahren verschwanden Linien und zweigleisige Abschnitte. Reparationen und Rationalisierungen fielen sie zum Opfer.

Doch so radikal erfolgte der Schnitt speziell bei den schmalspurigen Strecken zum Glück nicht. Eisenbahnfreunde und Vordenker des Traditionsverkehrs haben hier den Grundstein dafür gelegt, was heute diese Bahnen auszeichnet, nämlich ein Kulturgut zu sein! Auf fünf Bahnen kann der Gast des Freistaates und Eisenbahnfreund täglich und planmäßig Dampflokbetrieb erleben. Eine globale Einmaligkeit, der sich der Freistaat bewusst ist.

Dieses touristische Potential, welches nicht einmal das Eisenbahnland Schweiz vorweisen kann, wird mit der Entwicklung einer neuen Ferienstraße

DAMPFBahn-ROUTE Sachsen durch den Freistaat über die Landesgrenzen hinaus getragen. Die DAMPFBahn-ROUTE Sachsen soll ein „Kursbuch durch Sachsen“ sein, von Adorf nach Zittau, vom Fichtelberg zum Löbnitzgrund oder von Schloss Wermsdorf zur Festung Königstein. Wie es sich für jedes gute Kursbuch gehört, bietet die Route dabei viele verschiedene Möglichkeiten und Kombinationen, um das schöne Sachsen auf komfortablem Wege zu entdecken. Dabei erleben Sie einmalige Dampfbahnabenteuer. Höhepunkte aus Kunst und Kultur, weltberühmtes Traditionshandwerk, hochwertige Wellnessangebote oder unverwechselbare Naturschönheiten mit vielfältigen Möglichkeiten für Aktivurlaub werden gleich mitgeliefert. Keine andere Region in Deutschland, und auch darüber hinaus, verfügt über ein so lebendiges Kulturerbe mit fünf täglich betriebenen Schmalspurbahnen, weiteren touristischen Bahnen, zahlreichen Museen, Denkmälern und lebendig erhaltenen Sachzeugen der Eisenbahngeschichte. Seit 2010 arbeiten mehr als 150 Partner, darunter als Premiumpartner die Verlagsgruppe Bahn, unter dem Dach der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen zusammen. Sachsen ist noch mehr eine Reise wert!

Erleben Sie mit uns Technikgeschichte, Dampfbahnen im täglichen Betrieb und Festivals auf Schienen!



Die Weißeritztalbahn wurde 1882 eröffnet und ist noch heute täglich in Betrieb.



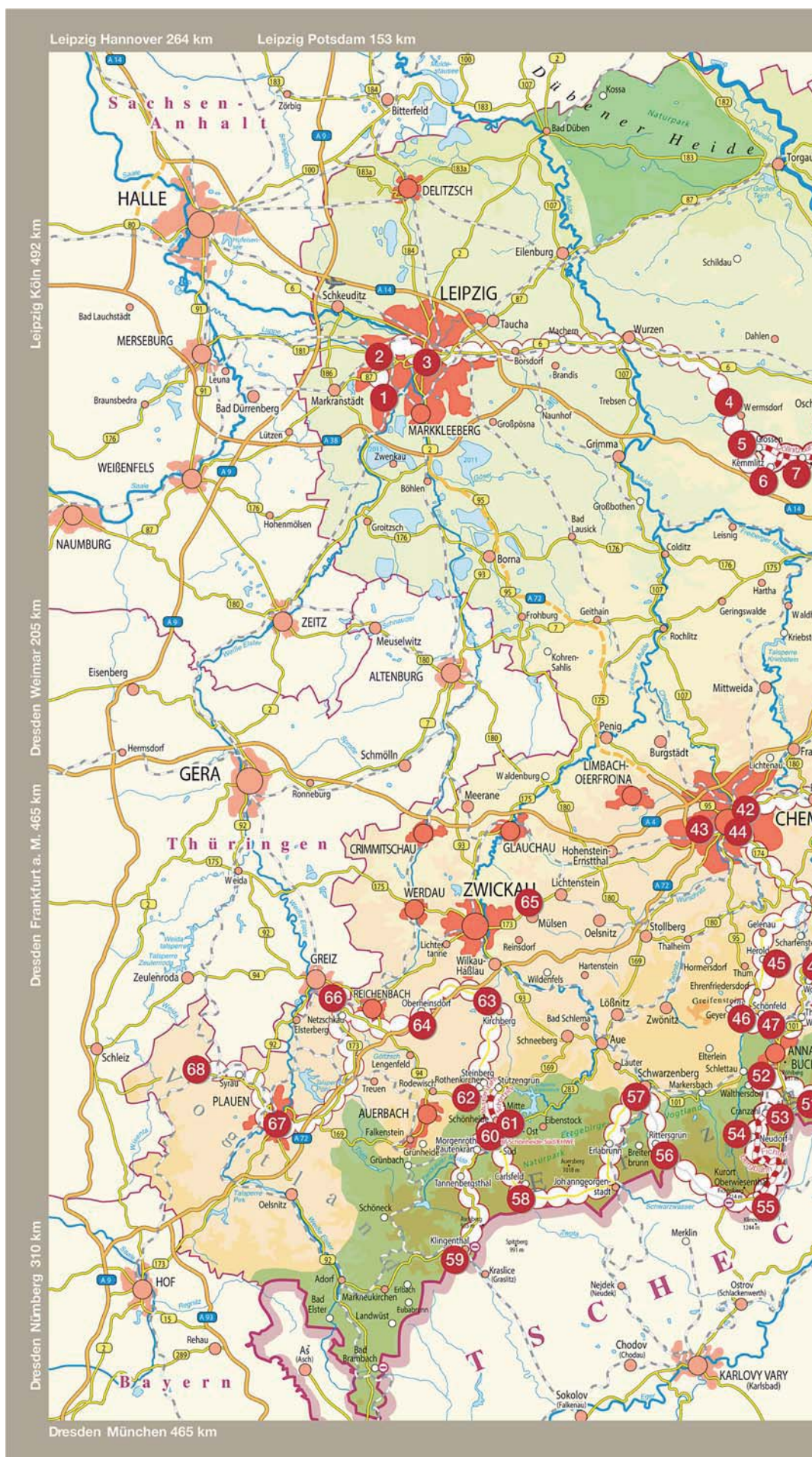
In Chemnitz-Hilbersdorf ist zu den Heizhausfesten Dampf pur zu erleben.



Der Sachsenszug der SOEG zeigt Eisenbahn im Stil der Länderbahnära.

FOTOS: HELGE SCHOLZ

1. Eisenbahnmuseum Leipzig-Plagwitz	S. 80
2. Parkeisenbahn Auensee, Leipzig	S. 81
3. Leipzig Hauptbahnhof	
4. Bahnhof Wernsdorf	
5. Bahnhof Glossen	S. 76-79
6. Bahnhof Kemmlitz	
7. Bahnhof Mügeln	S. 76-79
8. Gasthof Schweta/Hp Schweta Gasthof	S. 76-79
9. Bahnhof Oschatz Süd	S. 76-79
10. Museumsbahnhof Lößthain	
11. Bahnhof Radeburg	S. 70-73
12. Bahnhof Moritzburg	S. 70-73
13. Bahnhof Radebeul Ost/ SSB-Schmalspurbahnmuseum	S. 70-73
14. Verkehrsmuseum Dresden	S. 12-14, 40-43
15. Dresdner Parkeisenbahn	S. 66-69
16. Bahnhof Wilsdruff	S. 16
17. Haltepunkt Wilsdruff	
18. Bahnhof Freital-Hainsberg	S. 48-51
19. Bahnhof Rabenau	S. 48-51
20. Bahnhof Dippoldiswalde	S. 48-51
21. Bahnhof Kurort Kipsdorf	S. 48-51
22. Bahnhof Bärenstein	
23. Kirmitschtalbahn/Bad Schandau	S. 54
24. Bahnhof Goßdorf-Kohlmühle	S. 56-57
25. Bahnhof Lohsdorf	S. 56-57
26. Tillig Modellbahnen/Modellbahngalerie	S. 52-53
27. Bahnhof Taubenheim	
28. Eisenbahnmuseum Seifhennersdorf	S. 59
29. Bahnhof Zittau	S. 60-63
30. Bahnhof Bertsdorf	S. 60-63
31. Bahnhof Kurort Jonsdorf	S. 60-63
32. Bahnhof Kurort Oybin	S. 60-63
33. Bahnhof Bernstadt i.O.L.	
34. Eisenbahnmuseum Löbau	S. 58
35. Waggonbau Bautzen	
36. Bahnhof Weißwasser/Anlage Mitte	S. 64-65
37. Bahnhof Bad Muskau	S. 64-65
38. Bahnhof Kromlau	S. 64-65
39. Bahnhof Frauenstein	
40. Bahnhof Edle Krone	
41. Bahnhof Hetzdorf	
42. SEM Chemnitz-Hilbersdorf	S. 18-21
43. Parkeisenbahn Chemnitz	S. 22
44. Sächs. Ind.-Museum Chemnitz	
45. Bahnhof Oberherold	
46. Bahnhof Geyer	
47. Modellbahnland Erzgebirge, Schönfeld-Wiesa	
48. Bahnhof Wolkenstein	S. 24-27
49. Bahnhof Steinbach	S. 24-27
50. Bahnhof Schmalzgrube	S. 24-27
51. Bahnhof Jöhstadt	S. 24-27
52. Sächs. Museumsbahnhof Waltersdorf	
53. Bahnhof Cranzahl	S. 28-31
54. Bahnhof Neudorf/„Zum Weihrichkarzl“	S. 28-31
55. Bahnhof Kurort Oberwiesenthal	S. 28-31
56. Schmalspurbahnmuseum Rittersgrün	S. 33
57. Eisenbahnmuseum Schwarzenberg	S. 32
58. Bahnhof Carlsfeld	S. 35
59. Bahnhof Klingenthal	
60. Bahnhof Schönheide Süd	S. 34
61. Bahnhof Schönheide Mitte	S. 36-39
62. Bahnhof Rothenkirchen	
63. Bahnhof Kirchberg	
64. Bahnhof Oberheinsdorf	
65. Haltepunkt Niedermülsen	
66. Göltzschtalbrücke Netzschkau	
67. Parkbahn Syrtal/Plauen	
68. Bahnhof Schönberg (Vogtl)/Wisentatalbahn	



Zwischen Haltepunkt Jonsdorf und dem Endbahnhof des Kurortes Jonsdorf verläuft die romantisch gelegene Trasse durch Wiesen oberhalb der Ortslage. IV K Nr. 145 schnauft an ausgewählten Fahrtagen zusätzlich zum Planbetrieb mit dem Epoche-I-Zug durchs Gebirge.



Täglich *Volldampf*

In Cranzahl, Freital, Radebeul Ost, Oschatz und Zittau starten dampfgeführte Planzüge. An Wochenenden und zu Schmalspurbahnfestivals gesellen sich Sonder- und Themenzüge hinzu. Die Fahrtage der Museumsbahnen in Schönheide und im Preßnitztal machen das Dampfbahnabenteuer Sachsen auf schmaler Spur komplett. Drei sächsische Lokomotivgattungen, die Einheitsloks und deren Nachbauten, ein historischer Triebwagen, Gastlokomotiven und offene Aussichtswagen lassen keine Langeweile aufkommen.

Mit aller Kraft mühen sich die Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 von Cranzahl nach Kurort Oberwiesenthal zum Fichtelberg hinauf. Mit Volldampf geht es auf den weniger geneigten Abschnitten, so hier hinter Kretscham-Rothensehma, durch den wieder gesunden Erzgebirgswald. Besonders in der Winterzeit gewinnt diese täglich verkehrende Dampfeisenbahn an Bedeutung. Das Wintersportzentrum am Fuß des Fichtelberges ist mit der Schmalspurbahn, teils sogar mit Vorspannmaschine, stress- und staufrei zu erreichen.



Die Döllnitzbahn, der „Wilde Robert“, wird zwischen Oschatz, Mügeln und Glossen mit Diesel- und Dampflokomotiven betrieben. Schwarzer Rauch ist an den Dampffahrtagen reichlich zu sehen. Das Schloss Ruhetal bietet hier die Kulisse für ein typisches Motiv der Strecke vor Altmügeln. 99 1574-6 bespannt die Züge und erinnert damit an die Hochzeit des IV K-Einsatzes auf dem gesamten Netz.

Auf der Löbnitzgrundbahn werden Sonderzüge bei Schmalspurbahnfestivals gern mit Vorspann gefahren.

FOTOS: HELGE SCHOLZ (4), RONNY KRETZSCHMAR (RE.)



Dienstgespräch. Ob Planbetrieb bei den Eisenbahngesellschaften oder im Betrieb der Museumsbahnen, die Sicherheit des Dampfbahnbetriebes steht an erster Stelle. Nach der Bremsprobe kann I K Nr. 54 Stützengrün mit einem kurzen Güterzug verlassen und durch die Wälder nach Schönheide Mitte dampfen.





Die Elbtalbahn verbindet in Schritten ab 1848 Sachsen mit Böhmen. Von Dresden geht der Streckenverlauf bis Pirna und weiter ins sich verengende Tal des Elbsandsteingebirges. In Königstein verläuft die Trasse auf einem Viaduktabschnitt. 03 1010 und 50 3708 kommen hier von einer Sonderfahrt nach Decin ins Sachsenland zurück.

Schwarze RIESEN im Visier

Auf Haupt- und Nebenbahnen stehen moderne Triebfahrzeuge im täglichen Dienst. Ist der Zauber der Dampfeisenbahn damit Geschichte? Keineswegs! Sternfahrten zu den großen Dampfevents in Dresden, Schwarzenberg und Chemnitz und die Sonderzüge lassen auch die schwarzen Riesen zurückkehren: Zeitlose Eleganz auf Schienen, in Sachsen kein Problem.



Eine Fahrt des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf führte die 65 1049 bei ihrer Abschiedsfahrt u.a. durch Roßwein nach Nossen. Unter der markanten Signalbrücke mit drei Formsignalen erlebten die Dampfbahnhungrigen eine dramatische Einfahrt erster Klasse, als würde König Dampf das Zepter noch fest in der Hand halten.

Rassige Schnellzuglokomotiven eilen schon längst nicht mehr planmäßig über sächsische Eisenbahnmagistralen. 01 0509 der PRESS GmbH bespannte hier einen Sonderzug, den sie auf dem Weg von Dresden nach Zwickau durch das Stadtgebiet von Chemnitz führte. Es war die Stammstrecke des „Sachsenstolz“, der Baureihe 19.0, deren letzte Vertreterin im Bahnbetriebswerk Dresden-Alttadt ausgestellt wird.



Die G 12 eroberte kurz vor ihrer kompletten Ausmusterung noch einmal für einige Jahre die Erzgebirgsstrecken um Aue. 1976 endete die Einsatzgeschichte der dreizylindrigen Jumbos für immer. Lok 58 311 der Ulmer Eisenbahnfreunde ist die letzte betriebsfähige preußische G 12. Mit offenem Regler donnert sie hier aus Aue hinaus, als wäre sie wie früher mit dem Eilzug nach Schwarzenberg unterwegs.



FOTOS: HELGE SCHOLZ (5), CHRISTIAN SÄCHER (LI.O.)

In Chemnitz-Hilbersdorf kann man mit den schwarzen Riesen in direkten Kontakt kommen. Sei es bei Führerstandsmitfahrten oder Fachsimpeleien mit den Personalen der Lokomotiven. Zum Heizhausfest werden neben den hier stationierten Museumslokomotiven dampfende Gäste aus ganz Deutschland recht herzlich begrüßt und auch ihnen wird reichlich „Auslauf geboten“.





Dampf total verspricht das Dresdner Dampfloktreffen. Neben der Lokschau im Rundhaus wird zu Führerstandsmittfahrten eingeladen.

Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt



Eisenbahnhistorie lebendig präsentiert, zum Anfassen und zum Mitfahren. So könnte man die Ausstellung in den traditionsreichen Rundhäusern des Bw Dresden-Altstadt wohl treffend beschreiben.



Zur Nachtfotoschau während des Dresdner Dampfloktreffens vereinen sich alle Museums-Dampflokomotiven und Gastmaschinen zu einer Parade im Scheinwerferlicht.



„Canaletto-Blick mit Dampfisenbahn“: Vor der Kulisse der historischen Altstadt von Elbflorenz verführt die Überfahrt der Marienbrücke immer wieder zu neuen Motiven.



Neben den Ausstellungslokomotiven geben sich betriebsfähige Schienenstars die Ehre. 18 201 wird hier von gleich zwei 01ern eingerahmt, die 2014 in Dresden zu Gast waren.

Ein Besuch im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt unterhalb der Nossener Brücke ist ein idealer Ausgangspunkt, um auf die DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen zu starten. Hier wird alljährlich mit dem Dresdner Dampfloktreffen die Dampfsaison in Sachsen eröffnet.

„Altstadt“: Dampflokliebhaber und Eisenbahnfans brauchen keine weitere Ortsanga-

be. Die Rundhäuser waren die Heimat von einigen Stars der Schienen. Maschinen der Baureihe 19.0 wurden hier stationiert, die Windbergloks der Baureihe 98.0 oder die legendären Stromlinienmaschinen des Henschel-Wegmanns-Zuges. Doch die Geschichte des Bw Dresden-Altstadt reicht bis ins Jahr 1872 zurück. Die Erweiterung des Böhmisches Bahnhof führte auch zur Aufstockung

FOTOS: CHRISTIAN SÄCHER (2), HELGE SCHOLZ (2)

Parallelfahrten von Dampflokomotiven auf zweigleisigen Streckenabschnitten sind zum Markenzeichen des Dresdner Dampfloktreffens geworden. Im März 2012 eilten 18 201 und 03 1010, welche Fotografenglück, fast auf gleicher Höhe hinter Edle Krone in den Steigungsabschnitt hinein. Ein Spektakel mit Donnerhall, das erst am Endpunkt der Sonderfahrt in Freiberg sein Ende nahm.



des Maschinenbestandes. Ein Lokanheizgebäude für 20 Lokomotiven und ein Kohleschuppen wurden infolge der Bahnhofserweiterung und der Übernahme der Albertbahn errichtet. Dieser Lokschuppen bildete den Grundstein für das Bw Dresden-Altstadt.

Museum mit Stars der Schienen aller Traktionsarten

Das Bahnbetriebswerk erlebte bis in die 1930er-Jahre einen großen Aufschwung. Im Endausbauzustand standen vier Ringlokschuppen für die Unterbringung der Dampflokomotiven zur Verfügung. Kultbaureihen, die damals allerdings noch keine waren, pausierten auf den Ständen.

Am 17. April 1945 fiel der größte Teil des Bw in Schutt und Asche. Das Bw Dresden-Altstadt wurde zur Zeit der Deutschen Reichsbahn die Herberge von Neubaumaschinen und Länderbahnexoten, von untergestellten Diesel- und Elektrolokomotiven, aber in erster Linie als der Standort der letzten Einheits-schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 bekannt. Am 25. September 1977 endete mit der Abstellung der Einheits-schnellzuglokomotiven der Baureihe 01 der dampfgeführte



Die Tharandter Rampe forderte im Dampfbahn-Zeitalter von Mensch und Maschine enorme Leistungen. 44 2546-8 kämpft sich hier am Block Sehnreuteich weiter bergan.

liebvolle Pflege. Traditionen gehen eben nicht verloren. So gründeten 1999 engagierte Eisenbahner der BSW-Gruppe Dresdner Lokomotiven den Verein „IG Bw Dresden-Altstadt e.V.“, der es sich zum Ziel gesetzt hat, die Tradition des Bw Dresden-Altstadt zu bewahren.

in Sachsen. Gastlokomotiven aus ganz Deutschland, Tschechien und gelegentlich aus Österreich treffen sich in Dresden. Neben der Schau rund um die Drehscheibe und einer nächtlichen Fotostunde begeistert das Sonderfahrtprogramm. Die Tharandter Rampe oder die Strecke ins Elbtal mit der Nebenstrecke nach Sebnitz bieten einheimischen Maschinen und den „eisernen Gästen“ perfekten Auslauf und den Fahrgästen ein Dampfbahnerlebnis der Extraklasse.



FOTOS: HELGE SCHOLZ (3), VOLKER JACOBI (RE. O.)

Dampf schnuppern, die Maschinen in Aktion erleben, spüren und hören: Alles kein Problem, wie hier bei Muldenhütten, wenn man die Veranstaltungskalender beachtet.

internationale Reisezugverkehr zwischen Berlin und Dresden, aber auch der planmäßige Dampflokeneinsatz in Dresden überhaupt.

Es kam, wie es kommen musste, die Reichsbahn zog sich mehr und mehr aus dem Gelände zurück. Die leeren Stände in den beiden verbliebenen Häusern erlebten aber kein Schattendasein. Das Verkehrsmuseum Dresden konzentrierte hier einige Stücke seiner Dampflokotivsammlung. Von „Altstadt“ rollten so beispielsweise der Sachsenstolz, die 19 001, oder die Kreuzspinne, die Windberglok 98 001, zu Lokotivausstellungen. Andere reaktivierte Museumslokomotiven, wie die 03 001, fanden hier eine

Eine weit über die sächsische Landesgrenze hinaus bekannt und beliebt gewordene Veranstaltungsreihe wurde das Dresdner Dampflokfest. Umfassende Bauarbeiten im Gelände ließen dieses Event für Jahre ausfallen. Mit dem Dresdner Dampflokfest, welches immer Ende März/Anfang April stattfindet, hat nun die IG Dresden-Altstadt e.V. neue Maßstäbe gesetzt. Als Kooperationspartner der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen hatte man unter der Bezeichnung „Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt“ 2009 die Weichen in die richtige Richtung gestellt.

Das Dresdner Dampflokfest ist der stimmungsvolle Auftakt einer jeden Dampfsaison



Stimmung im Altenberger-Wagen bei seiner Einweihungsfahrt nach Bärenstein.

Der MEB-Tipp

Das Bw Dresden-Altstadt hat von Saisonöffnung bis zum Saisonabschluss jeden 1. und 3. Samstag im Monat geöffnet.

HIGHLIGHTS:

- Dresdner Dampflokfest jeweils Ende März/Anfang April
- Nachtfotoparaden
- Sonderfahrten

www.igbwddresdenaltstadt.de



Zur Einweihung des Museums stellte man eine Episode aus der Frühzeit der Bahn nach.

Ein Schmalspurbahnmuseum ist in den Wilsdruffer Lokschuppen eingezogen. Die feine Fahrzeugsammlung ist der Epoche I gewidmet, wobei der hier hinterstellte vierachsige Bahnpostwagen ein Glanzlicht darstellt. Doch das ist nicht alles!

Historischer Lokschuppen Wilsdruff

Viel blieb vom einstigen Wilsdruffer Schmalspurbahnnetz nicht übrig. In das Heizhaus in Wilsdruff, wo alle einmal im Netz eingesetzten Maschinen auf den drei Ständen pausiert haben, ist wieder Leben eingezogen. Die Stadt Wilsdruff hatte im Jahr 2000 das Gebäude gekauft und einige Jahre später lag eine in Zusammenarbeit mit der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff und dem VSSB e.V. erarbeitete Ideenskizze für die künftige Nutzung des Bahnhofsgeländes vor. Die Sanierung und Umgestaltung des Heizhauses führten zu einem neuen Anlaufpunkt für Eisenbahnfreunde. Doch das ist nicht alles. Seit 2009 verbinden Gleise die drei Stände, führen zu einer Betriebsmittelübergaberampe und einer klei-

nen Paradenstrecke. Hier hat es zur Eröffnung kräftig gedampft. Ein genereller Dampflok-Einsatz würde die finanziellen Möglichkeiten der IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V. übersteigen. Dennoch bleibt die Gleisanlage nicht ungenutzt. Die Vision der Vereinsfreunde ist eine 3 km lange Draisinenbahn bis zum früheren Haltepunkt Wilsdruff. Die ersten 100 Meter kann man zu den Öffnungstagen des Museums schon mit der eigenen Muskulatur in Angriff nehmen. Neben der Draisinenfahrt wartet im Heizhaus eine sehenswerte Ausstellung. Neben vielen Ausrüstungsteilen erwarten die Besucher von dem Wilsdruffer Verein aufgearbeitete und rollfähige Epoche-I-Wagen, der Zugführerwagen 1441 und der erhaltene vierachsige Bahnpostwagen. An einem zweiachsigen Personenwagen 235 K wird zurzeit intensiv gearbeitet. Verschiedene Ausrüstungsgegenstände vom einstigen Streckennetz können die Besucher auf dem Rundgang bestaunen. Mit einer

FOTOS: HELGE SCHOLZ, IG



Die Gleisanlage kann mit Gastlokomotiven befahren werden und bietet einige Motive.



Mit- oder Selbstfahrten mit einer Handhebeldraisine auf der Gleisanlage des Museumsbahnhofes sind möglich.

Schmalspurbahnreise im Maßstab 1:87 durchs Tal der Kleinen Triebisch bei Polenz im Jahr 1965 findet der kurzweilige Bummel durch das liebenswerte Museum seinen Höhepunkt. Star der Ausstellung ist aber inzwischen die hier hinterstellte 99 713 der SDG. Sie ist sozusagen nach Hause gekommen. ■

Der MEB-Tipp

HIGHLIGHTS:

- Wilsdruffer Dampf- und Modellfest
- Ausstellung zur Geschichte des Wilsdruffer Schmalspurnetzes mit einer kleinen Sammlung originaler Sachzeugen und Modellbahn in H0e
- Geöffnet von Juni bis Oktober, jeweils letzten Sonntag des Monats

www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de

Das neue Wohlfühlheft!

Die Welt entdecken mit Lust und Leidenschaft!

NEU!
inkl. DVD



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Eisenbahn
Romantik



www.vgbahn.de/eisenbahn-romantik

Neu! In Ihrem Kiosk ab 15.5.2014

Rund um den erhaltenen Kohlebunker werden während des Heizhausfestes Betriebs- und Ausstellungslokomotiven zu attraktiven Szenen zusammengestellt, die frühere Betriebssituationen nachstellen.



Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

Aus dem Umland der sächsischen Landeshauptstadt geht's weiter nach Chemnitz. Die „Stadt der Moderne“ vergisst ihre Wurzeln nicht. Von der Unterstützung der Stadt profitiert auch das Sächsische Eisenbahnmuseum im früheren Bahnbetriebswerk Hilbersdorf.

Hollywood hat seine bevorzugten Drehorte, um Zeitreisen erlebbar zu machen. Das Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf mit der Sammlung des Sächsischen Eisenbahnmuseums kann Gleiches für sich in Anspruch nehmen. Zwischen den beiden Heizhäusern und dem Hochbunker wurden auf den Gleisanlagen schon sehenswerte Eisenbahnfilme gedreht. Warum hier? Die unter Denkmalschutz stehenden Klinkerbauten, die technischen Anlagen und die Fahrzeugsammlung verleihen

Ein Zusammentreffen von Triebfahrzeugen der drei Traktionsarten gehört auf dem Bw-Gelände zu den Sehenswürdigkeiten.



dem Eisenbahnmuseum eine einmalige Atmosphäre. In die zwei Rundheizhäuser mit den 20-Meter-Drehscheiben führen 26 Gleise. Bekohlungs- und Besandungsanlagen, Wasserkräne, eine Achssenke, eine Auswaschanlage, die alte Lok-Werkstatt mit den historischen Maschinen bieten jedem Besucher die Gelegenheit, in die Blütezeit des Dampflokbetriebs eintauchen zu können. Fans erleben hier „Gänsehautstimmung“, allzu Neugierige sollen sich hier den „Dampfvirus“ eingefangen haben.

15 rollfähige Dampflokomotiven, einige aus der Chemnitzer Lokfabrik, stehen hier, als würden sie bald zum nächsten Dienst ausrücken wollen. Dazu dokumentieren 13 Diesel- und Elektrolokomotiven, Triebwagen und einige Schmalspurfahrzeuge wie die 99 566 Technikgeschichte. Das Hilbersdorfer Museum im größten noch funktionstüchtigen Dampflokbahnbetriebswerk Europas ist einen Besuch wert.

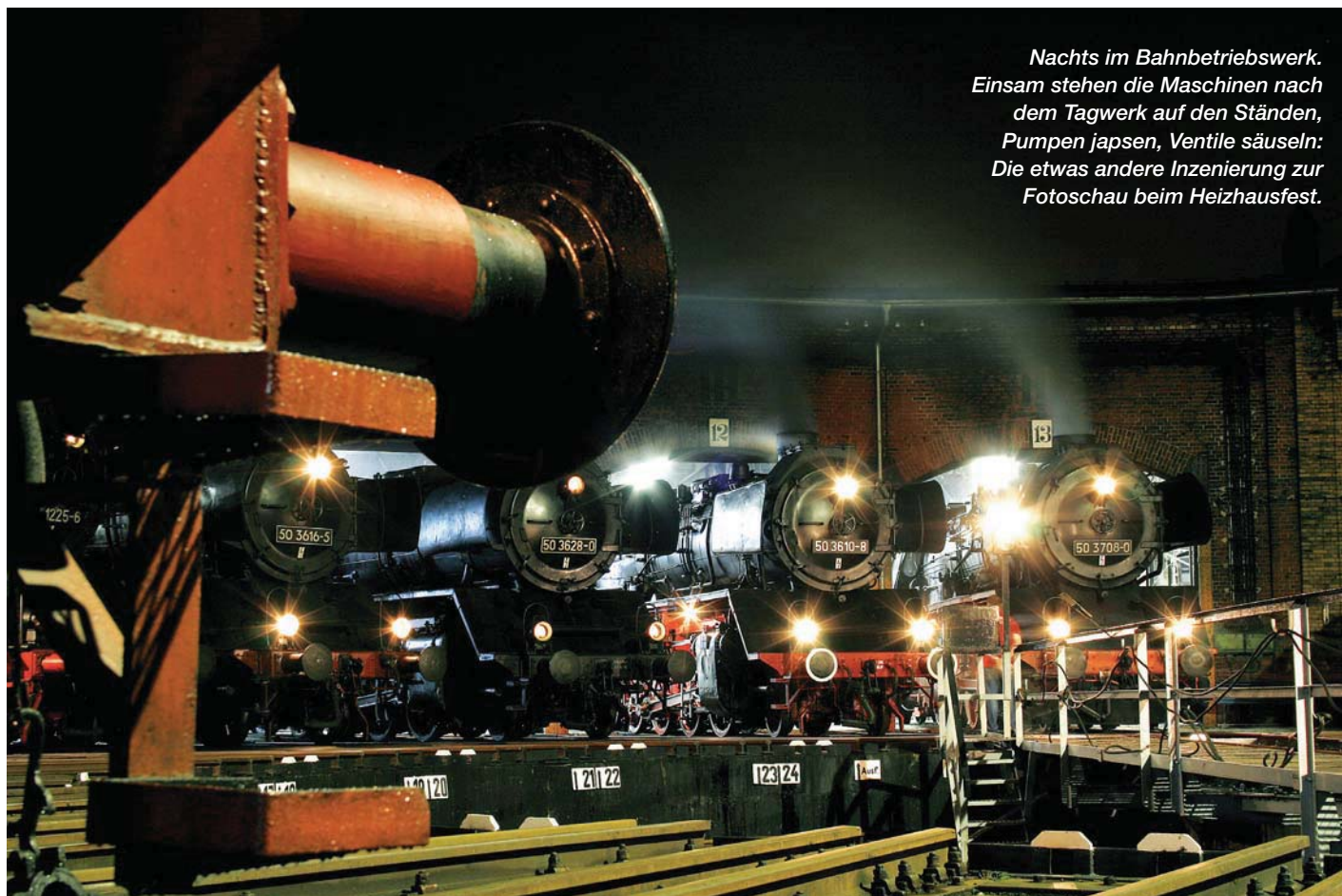
Neben den Öffnungszeiten an den Wochenenden und Feiertagen lädt das Museum zu einem ganz besonderen Event ein, dem Chemnitzer Heizhausfest. Während der Tage der Industriekultur treffen auf dem Gelände Gastlokomotiven befreundeter Vereine zu einem besonderen Eisenbahn- und Familienfest ein. Keine Spannbänder wie bei DBAG-Veranstaltungen oder in Warnwesten gehülltes Sicherheitspersonal versperren den



Richard Hartmanns Lokomotivfabrik hatte nie einen Eisenbahnanschluss. Gern stellt man bei Festen den damaligen Transport der Lokomotiven mit Pferden zum Bahnhof nach.

Gästen den Zugang zu den schwarzen Riesen. Bei Führerstandsmittfahrten, Fahrzeugparaden auf der mehrere Kilometer langen Anschlussbahn des Bahnbetriebswerkes können

wir Eisenbahnfreunde ungehindert Dampf schnuppern und die Maschinen in Aktion erleben. Schon die Zubringerfahrten mit der Ferkeltaxe sind für die Besucher eine



Nachts im Bahnbetriebswerk. Einsam stehen die Maschinen nach dem Tagwerk auf den Ständen, Pumpen japsen, Ventile säuseln: Die etwas andere Inzenierung zur Fotoschau beim Heizhausfest.



Höhepunkt des Heizhausfestes ist neben der Lokparade am Abschlusstag das Sonderfahrtprogramm. Hier ein Motiv in Niederstrießis.



Der Besucher ist König! Das ist das Motto des Chemnitzer Vereins. Die Gäste dürfen nach Herzenslust im Gelände herumstreifen und die ausgestellten Maschinen aus der Nähe bewundern. Einige Szenen sind dafür immer wirkungsvoll gestellt. So ist hier die rollfähige 58 261 vor die Transportwagen mit der 99 566 und 99 731 als Ladegut rangiert worden. Unter dem Bunker erinnern 75 501 und 75 515 an die Chemnitzer 75.5-Einsätze.



Eventeröffnung, wie sie kein anderes Eisenbahnfest bietet. Ein Abend dieser Dampfschau ist den Eisenbahnfotografen vorbehalten: „Dampflok-Gänsehautstimmung“. Das Szenario: Am Heizhaus rückt der große Zei-



19001, ein seltener Gast aus Dresden, steht im Schein der Bahnlampen vor dem Kohlebunker der weitläufigen Bw-Anlage.

ger auf 21 Uhr. Stille im ganzen Gelände, nur das Brummen der Generatoren ist zu vernehmen, Kessel glucksen, Dampf zischt leise hier und da aus einem Abdampfrohr, die Chemnitzer Nacht ist rauchdurchzogen. Dann rumpelt die Drehscheibe, eine Maschine rollt auf den Königsstuhl hinaus, posiert vor den gut 100 erschienenen Fotografen. Ein Meer aus Stativbeinen trägt die Kameras, die die Geschehnisse des Abends mit dem nötigen Abstand zur Bühne der Dampfzucker auf Speicherchips aufnehmen. Ein unbeschreibliches Erlebnis auch für Zaungäste.

Während den Festen, den Sonderfahrten und Öffnungstagen stehen jederzeit Ansprechpartner zur Verfügung, die aus dem Leben der Maschinen, von den früheren Einsatzgebieten und Aufgaben viel zu berichten wissen. Viele aus eigener Erfahrung und man wird schnell begreifen, wieso mancher eine zweite Lebensgefährtin hatte, seine Lokomo-

tive. Produkte des Erfindergeistes vergangener zwei Jahrhunderte werden hier als Zeitzeugen der Eisenbahngeschichte und -technik begreifbar gemacht. Dampflost, Dampfneugier, Dampfinspiration!



52 8080-5 wird für ihre Abreise nach Löbau mit Kohle versorgt. Laut poltern die Brocken in den Tender hinein.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Eine Ausstellung mit Exponaten und historischen Fotos und Dokumenten neben dem Rundschuppen dokumentiert die Geschichte des Chemnitzer Dampflokbaus.

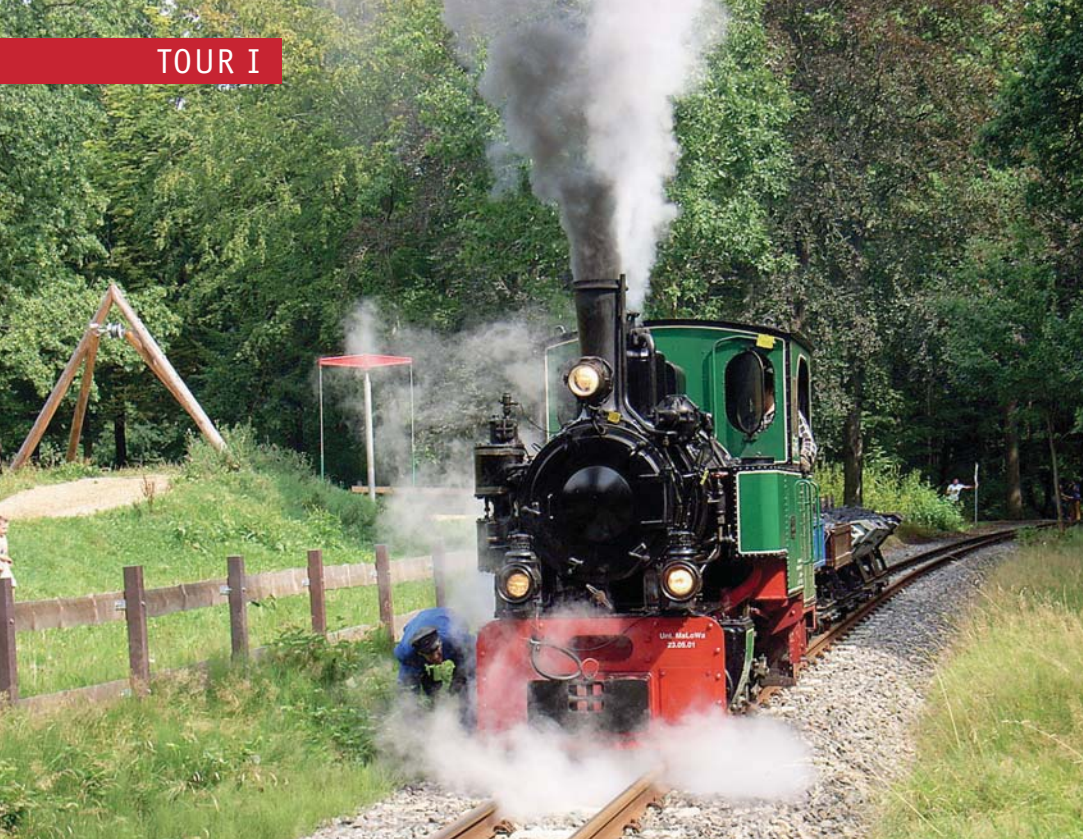
Der MEB-Tipp

- Das Sächsische Eisenbahnmuseum im Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf ist an Wochenenden und Feiertagen geöffnet

HIGHLIGHTS:

- Chemnitzer Museumsnacht
- Chemnitzer Heizhausfest

www.sem-chemnitz.de



Die Henschel-Dampflok des Typs Riesa wird auch vor Bauzügen eingesetzt

Küchwaldrunde auf 600 mm

Mit ihrer Eröffnung verfolgte man natürlich auch das Ziel, Mädchen und Jungen für eine spätere Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn zu gewinnen. Heute nennt man dies Berufsorientierung und jedem Fahrgast wird schnell auffallen, dass nach wie vor Schülerinnen und Schüler in den Betriebsdienst eingebunden sind.

Erste Konzepte zum Bau dieser Bahn orientierten sich an einer 381 mm breiten Spur. Man wählte aber eine 600-mm-Strecke, um auf Fahrzeugmaterial von Feld- und Trümmereisenbahnen zurückgreifen zu können. Unter Ver-

wendung solcher Feldbahnloren wurden im Raw Chemnitz offene Personenwagen für die Erstausrüstung der Küchwaldeisenbahn gebaut. Die erste „Dampflokomotive“ war eine im Jahre 1934 gebaute Feldbahndiesellokomotive mit einer Leistung von 22 PS. Sie wurde äußerlich zu einer Dampflok umgestaltet.

Der Star der Chemnitzer Parkeisenbahn ist inzwischen die Henschel-Dampflok des Typs Riesa. Über die Stationen Frankfurt und Gera gelangte sie in den Küchwald. Ihre offizielle Jungfernfahrt absolvierte die Lok am 11. Juni 1994 während der Fahrzeugparade der Parkeisenbahn anlässlich ihres 40-jährigen Bestehens. 1948 wurde sie in Kassel gebaut. Mit ihrer Leistung von 75 PS und einer Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h war sie eine Idealbesetzung für die 2,3 km lange Strecke im Chemnitzer Küchwald. Neben der Riesa finden sich noch die ehemalige „Pionierlok 1“, bezeichnet als Lok 6001, die 60 PS starke Diesellok des Typs Ns 3p (6002), eine V 10 C (6003), eine Ns 2f als Vertreterin der meistgebauten DDR-Feldbahn-

Im Innenhof des Bahnbetriebswerks hat man eine wunderschöne Freilandanlage mit LGB-Material und -Fahrzeugen aufgebaut.

Vom 13. bis 15. Juni 2014 feiert die Parkeisenbahn Chemnitz ihr 60-jähriges Bestehen. 1952 beschlossen die Stadtverordneten von Chemnitz, den Küchwald zu einem Kulturpark inklusive einer Pioniereisenbahn umzugestalten. Eröffnet wurde sie im Juni 1954.



Abfahrt! Junge Eisenbahner übernehmen hier unter Aufsicht erfahrener Mitarbeiter den Dienst.

lokomotiven (6004), eine Untertage-Akkulok, Typ B360 (6005), und Lok 6006. Letztere ist ein auf die Belange der Parkeisenbahn Chemnitz abgestimmtes Unikat des Lokherstellers Schöma. Beim internationalen Feldbahntreffen 2013 wurden über 200 Gäste aus ganz Europa im Chemnitzer Küchwald begrüßt. Eine Gartenbahnanlage ist im Innenhof des Bahnbetriebswerkes zu bestaunen. Um die Bahn vor finanziellen Unwägbarkeiten der Zukunft zu schützen und sie auf Dauer fördern und sichern zu können, wurde die Stiftung „Parkeisenbahn Chemnitz“ gegründet.

Der MEB-Tipp

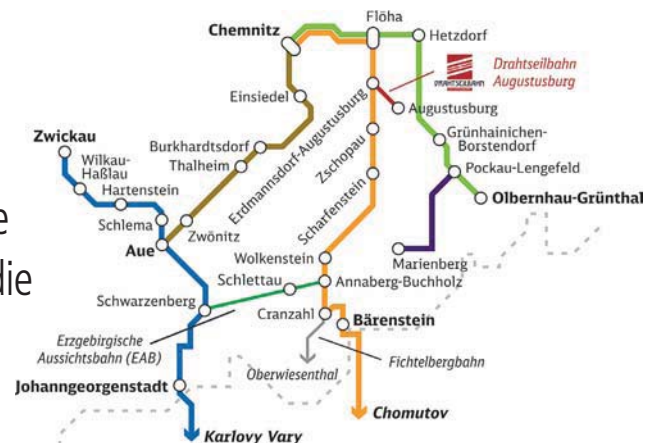
- Fahrbetrieb März bis Oktober
Montag Ruhetag außer an Feiertagen
Dienstag bis Freitag: 14 - 17.30 Uhr
Samstag: 13 - 18 Uhr
Sonntag & Feiertag: 10 - 12, 13 - 18 Uhr
- Selbst Parkbahner werden wollen?
Willkommen sind Mädchen und Jungen im Alter ab 9 Jahren, 4. Klasse

www.parkeisenbahn-chemnitz.de



FOTOS: PARKEISENBahn CHEMNITZ (3)

Das Tochterunternehmen der DB AG betreibt im Erzgebirge vier Regelpurstrecken. Was wäre also passender, als hier die Reise zu den Stationen der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen mit den Triebwagen der Baureihe 642 anzutreten?



Die Erzgebirgsbahn

Zur Zeit 16 Diesellokomotiven der Baureihe 642 sind auf dem Streckennetz der Erzgebirgsbahn im Einsatz. 15 davon wurden getauft und tragen Namen und Stadtwappen der Partnerkommunen. Von Chemnitz aus rollen die Züge der Erzgebirgsbahn nach Aue, nach Marienberg und Olbernhau-Grünthal, nach Weipert und auf der Strecke Zwickau – Johanngeorgenstadt.

Damit werden 217 Kilometer Strecke mit 68 Betriebsstellen durch das Unternehmen befahren. Auf der Strecke nach Annaberg-Buchholz, der Zschopautalbahn, wartet auf den Reisenden eine ganz besondere Attraktion: In Erdmannsdorf beginnt gleich neben der Station die Standseilbahn Augustusburg



Im Bahnhof Zschopau, mit dem Schloss im Hintergrund, läuft gerade ein 642 ein.



Ein 642 wird von Miss Sachsen 2007 auf den Namen Zwönitz getauft.

FOTOS: ERZGEBIRGSBAHN, (2), HELGE SCHOLZ (LI.)

und verbindet seit über 100 Jahren den Ortsteil Erdmannsdorf mit der oberhalb liegenden Stadt Augustusburg und dem Schloss Augustusburg. In acht Minuten geht es am Seil bergauf und bergab. Die Eröffnung der Standseilbahn Augustusburg fand am 24. Juni 1911 statt. Von 2005 bis Sommer 2006 wurde die gesamte Anlage umfangreich saniert. Beide Stationen bleiben damit in ihrem historischen Zustand erhalten. Natürlich bietet sich dem technisch interessierten Fahrgast auch ein Blick hinter die Kulissen. Auf Anfrage kann das Maschinenhaus an der Bergstation besichtigt werden.

Fahren wir in den 642 weiter ins Erzgebirge hinauf. Im Zschopautal passiert man dabei bekannte Schlösser und Burgen. Au-

gustusburg wurde schon genannt. Es folgen Zschopau, Scharfenstein und Wolkenstein. Werktags enden die Züge in Cranzahl. Im Wochenendverkehr erreichen die Züge der Erzgebirgsbahn zweimal am Tag den tschechischen Grenzbahnhof Weipert mit Anschluss zu Zügen nach Komotau. An jenen Verkehrstagen fahren auf der Johanngeorgenstädter Strecke die 642 sogar zweimal am Tag bis Karlsbad durch.

Im Zusammenwirken mit dem VVM wurden an bedeutenden Unterwegsstationen die Bus-Bahn-Verknüpfungen ausgebaut. So wurde die Attraktivität der Verbindungen für den Pendler- und Schülerverkehr, aber auch für Ausflügler spürbar gesteigert: Von Chemnitz stau- und stressfrei ins Gebirge, mit der Erzgebirgsbahn durch eine malerische Landschaft bis hinauf in die Kammregion.



Die beiden Wagen der Standseilbahn, die den Ortsteil Erdmannsdorf mit der Stadt Augustusburg verbindet, begegnen sich an der Ausweichstelle.

Der MEB-Tipp

HIGHLIGHTS

- Standseilbahn Augustusburg, täglich von 9 bis 18 Uhr
- Sonderzugfahrten auf der Strecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg mit der Erzgebirgschen Aussichtsbahn des VSE Schwarzenberg

www.erzgebirgsbahn.de



Die Preßnitztalbahn

Auf der nächsten Etappe geht es von Chemnitz aus in Richtung Süden, in die Annaberger Region. Hier warten drei IV K-Maschinen der IG Preßnitztalbahn auf die Fahrgäste. 99 4511 und die hier stationierten 99 715 sowie I K Nr. 54 komplettieren den Lokomotivreigen.

Das Erzgebirge mit seiner höchsten Erhebung, dem Fichtelberg, zählt zu Sachsens wunderschönsten Landschaften. Gemächlich gehen die Wege auf der sächsischen Nordseite des Pultschollengebirges nach oben. Unter Wegen sollen nicht nur Straßen gemeint sein, sondern in erster Linie die Eisenbahnstrecken von Chemnitz in Richtung Süden.

Die Zschopautalbahn führt von Chemnitz über Flöha und Zschopau als eine dieser Magistralen unterhalb von Schlössern und Burgen aufwärts. In Wolkenstein trifft sie auf den früheren Ausgangspunkt der Preßnitztalbahn.

Bis ins kleinste Detail wurde die Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt im Flair der Epoche IV wiedererweckt. 99 1590-1 setzt in Steinbach an den Reisezug um.



Am Steinbacher Wasserhaus füllen die Maschinen der Museumsbahn ihre Wasserkästen vor der erlebnisreichen Bergfahrt. Der VT 137 322 hatte es bei seinem Gasteinsatz Pfingsten 2008 ein wenig leichter, nach Jöhstadt zu fahren.



Dieses Schmalspurbahnkleinod hatte Mitte der 1980er-Jahre keine Chance mehr, zu überleben, und wurde in Teilstücken eingestellt. Mit purer Gewalt hat man es aus dem Tal gerissen. Aus den Herzen der Anwohner und Eisenbahnfreunde jedoch nicht. So erweckten Enthusiasten diese Schmalspurbahnstrecke zu einem zweiten Leben. Diese Leute nannte man einst unter anderem „die Spinner aus Jöhstadt“. Sie haben aber alle ihre Kritiker eines besseren belehrt. Jungen, Männer und sogar einige Frauen, die hier in der und um die Ruine des Jöhstädter Heizhauses im Jahr 1990 die Ärmel hochkrempelten und jede Minute ihrer Freizeit einer großen Idee widmeten, legten den Grundstein für Sachsens schönste Museumsbahn.

Haben es doch geschafft: Die „Verrückten vom Preßnitztal“

Daraus ist eine acht Kilometer lange Museumsbahn entstanden. Vier eigene betriebsfähige Dampflokomotiven, Gastfahrzeuge, zur Betreuung überreichte Lokomotiven anderer Besitzer und ein großer Fuhrpark muster- gültig aufgearbeiteter Personen- und Güter- wagen laden über das ganze Jahr zu einer romantischen Schmalspurbahnreise durch



Wer gut schmiert, der gut fährt! Alle Maschinen, wie hier die I K Nr. 54, können sich bester Pflege erfreuen.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Das Jöhstädter Heizhaus war die Keimzelle des Museumsbahnvereins. Hier stehen nun wieder Maschinen mehrerer Gattungen.



FOTOS: THOMAS SCHWARZE (2)

99 1542-2 verlässt Schmalzgrube. Obwohl man meint, tausende Bilder zu kennen, wird man mit immer neuen Blickwinkeln auf dieses Schmalspurbahnkleinod immer wieder überrascht.

Um 10.05 Uhr startet im Fahrplan der Museumsbahn der erste Reisezug des Tages nach Steinbach. Bei Sonderzugveranstaltungen kann man gelegentlich früher verkehrende Züge bei ganz romantischen Lichtstimmungen einfangen.



das Preßnitz- und Schwarzwassertal von Steinbach nach Jöhstadt ein. Sonderfahrten, Fotozüge und Schmalspurbahnfestivals werden hier zusätzlich zu einem anspruchsvollen Fahrplanbetrieb organisiert. In den letzten Jahren konnte sich eine Modellbahnausstellung in der Schlösseler Fahrzeughalle fest in den Terminplänen etablieren. Nur ein einzi-

Volldampf auf acht Kilometern durch zwei Erzgebirgstäler

ges Mal war wohl bisher noch kein Eisenbahnfreund bei den Freunden der IG Preßnitztalbahn zu Gast. Die Fahrten haben zu allen Jahreszeiten ihre Reize. Wenn man wirklich einmal genug Dampf geschnuppert hat, bietet die Erzgebirgsregion eine Fülle anderer Erlebnisse für die ganze Familie. Besonders zur Winterzeit macht das Erzgebirge um Annaberg seinem Markenzeichen „Weihnachtsland“ alle Ehre.

Hier hat Sachsens Bergbau mit seine Geburtsstunde. Nach Silber wurde in unzähligen Schächten gegraben. Ein Motiv auf dem Altar der Annaberger St.-Annen-Kirche stellt dies im Jahr 1563 gemalt authentisch dar. Ihrer Vorfahren gedenken die Menschen bis heute in Bergbrüder- und Knappschaften.

Nachdem das Ziel des Wiederaufbaus, der Bahnhof Steinbach mit seinem Wasserhaus, erreicht ist, gibt's für die Vereinsfreunde genügend zu tun. Alles will unterhalten werden, für den nächsten Betriebstag vorbereitet sein, ja selbst um liebevoll dekorierte Blumenkästen sorgen sich die Mitglieder, um ihren Gästen einen Bahnbetrieb zu bieten, als wäre man noch im Jahr 1975. Mancher hat hier nicht nur sein Herz an die Bahn verloren. Mitmachen darf jeder, egal, wie lange er bleiben möchte.



Entlang des Schwarzwassers führt das Streckengleis zwischen Schmalzgrube und dem Loreleifelsen romantisch bergan.



Am Steinbacher Wasserhaus ist der einzige noch funktionsfähige Wandwasserkran Sachsens Quell des Kesselspeisewassers.

Der MEB-Tipp

- Über den I K-Einsatz informiert der komplette Jahresfahrplan und zu weiteren Veranstaltungen lädt die aktuelle Homepage der Museumsbahn Jöhstadt-Steinbach ein.

www.pressnitztalbahn.de



FOTOS: HELGE SCHOLZ (3)

Bogen und Brücken bestimmen den Verlauf der Preßnitztalbahn. I K Nr. 54 fährt nach dem Übergang eines Waldweges in den nächsten Bogen hinein.



Ankunft im Kurort Oberwiesenthal: Durch den Hüttenbachthalviadukt an der Einfahrt in den Endbahnhof fällt der Blick zum Fichtelberg.

Mit *Dampf* zur höchstgelegenen Stadt *Deutschlands*



Per Seilbahn kann man die letzten Meter zum Gipfel meistern.

Auf 914 Metern über Normalnull liegt der Kurort Oberwiesenthal zu Füßen des 1215 Meter hohen Fichtelbergs. Das ganze Jahr über bietet das Wintersportzentrum Dampfbahn-Erlebnisse auf schmaler Spur. Seit mehr als 115 Jahren schnauft hier die Fichtelbergbahn im Plandienst von Cranzahl durchs Sehmatal hinauf zu Sachsens Gipfel.



In Cranzahl beginnt die Reise, wo man Minuten vorher mit der Erzgebirgsbahn eingetroffen ist.

Der Aussichtswagen der Fichtelbergbahn bietet Dampflokduft gepaart mit frischer Waldluft und ein Eisenbahnerlebnis direkt hinter der arbeitenden Maschine. Was will man mehr?

Die Fichtelbergbahn hat ihre Position als ein wichtiger touristischer Leistungsträger im Erzgebirge weiter gefestigt. Im Jahr 2012 konnten in den Zügen 222 000 Fahrgäste begrüßt werden. Das ist eine Steigerung um 8000 Gäste gegenüber dem Vorjahr.

Zwischen Cranzahl und dem Kurort Oberwiesenthal ist immer Saison. Im Sommer erobern die Wanderfreunde die Region, wenn Schnee gefallen ist, fahren die Wintersportler mit der Schmalspurbahn entspannt zum Fichtelbergmassiv. Viele Gäste wissen nicht,

dass das einen geschichtlichen Hintergrund hat. Beim Bahnbau brachten norwegische Arbeiter die „hölzernen Schneeschuhe“ mit ins Erzgebirge.

Seit den ersten Betriebsjahren bestimmt der Wintersport den Bahnbetrieb zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal. Dafür hatte man die Personenwagen mit ganz speziellen „Schneeschuhhaltern“ ausgerüstet. Im Gegensatz zu anderen Schmalspurstrecken registrierte man schon wenige Jahre nach Betriebseröffnung steigende Fahrgastzahlen. Die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in

Cranzahl im Jahr 1912 ist für die sächsischen Schmalspurbahnen daher eine große Ausnahme.

Das Interesse an der Aktivregion ist auch über 115 Jahre nach der Eröffnung der Fichtelbergbahn ungebrochen. Die Strecke ist in das Tourismuskonzept der Erzgebirgsregion fest eingebunden.

Das Veranstaltungsprogramm der Fichtelbergbahn ergänzt breit gefächert die Attraktionen des täglich planmäßigen Dampflokbetriebes. Natürlich stehen dabei die Events auf den Schienen und ein Schmalspurbahn-

FOTOS: THOMAS SCHWARZE, CHRISTIAN SÄCHER, STEFAN FRITZSCHE, HELGE SCHOLZ



Gleich hinter dem Bahnhof Cranzahl schwenkt die Strecke an einem bekannten Fotopunkt ins Sehmatal hinein.



Am Haltepunkt Neudorf hat man die Maschine schon Minuten vorher pfeifen gehört. Wenig später schnauft sie am Fotostandort vorbei.

festival ganz oben im Terminplan. Die Sonderfahrten zu den Osterfeiertagen mit Maxi Möhre sind alljährlich der Start in einen abwechslungsreichen Veranstaltungsreigen.

Über das gesamte Jahr verkehren die Dampfzüge hinauf ins „Suppenland“. Familienwandertouren mit der Bimmelbahn und Mondscheinfahrten bieten weiterhin reichlich Gelegenheit neben dem Planbetrieb, Ei-

senbahn und Region zu erforschen. Ein weiterer Sonderzug ist dem Kräuter-Zauber gewidmet. Hochprozentige Erlebnisse bieten Schnapsverkostung und Schaudestillation.

Eine Fahrt mit der Fichtelbergbahn ist der ideale Einstieg in ein Wander- und Naturerlebnis. Durch den Wegfall der Grenzkontrollen bekommen die Wandertouren mehr Raum und Ausdehnung. Der Anton-Günther-

Weg ist ein grenzüberschreitender Wanderweg, der in einzigartiger Weise die Kammregion des Erzgebirges erschließt. Im Klartext: 60 Kilometer grenzübergreifend wandern in Sachsen und Böhmen.

Die Highlights auf den Schienen sprechen die Eisenbahnfreunde an. Erleben, festhalten, mitfahren – verschiedene Gastfahrzeuge laden bei immer neuen Events dazu ein.



Im Sommer sind die Waldpassagen besonders eindrucksvoll. Im Schatten der Fichtenwälder geht es durch eine frische Natur.



David und Goliath, I K Nr. 54 und 99 773 in Neudorf. Hier ist die Weiterentwicklung der Lokomotivbaureihen sehr deutlich zu sehen.

So war anlässlich des 115-jährigen Streckenbestehens die I K Nr. 54 ein willkommener Gast. Es wird sicher zu weiteren Einsätzen kommen.

Rollt die 99 608 der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft (SDG) zwischen Crazahl und Oberwiesenthal, so sorgen diese Fahrten für ganz besondere Eindrücke. In der warmen Jahreszeit wird in den Zügen vom 1. April bis zum 31. Oktober 2013 der offene

Aussichtswagen eingestellt. Zum Bestand gehören sechs Neubaumaschinen der Baureihe 99.77-79. Dazu hat die SDG in Oberwiesenthal noch die Diesellokomotive L45H.083 im Einsatz. So sind in Oberwiesenthal die jüngsten aller 29 Lokomotiven der SDG stationiert.

Zwei Einsatz-Maschinen genügen für die Planleistungen im ÖPNV auf der Strecke Crazahl – Kurort Oberwiesenthal. Für Son-

derleistungen und Bauzugdienste kann jederzeit kurzfristig die vierachsige Diesellokomotive zum Einsatz kommen.

Im Jahr 2004 wurde in Verbindung mit dem Neubau des Heizhauses die neue Lokwerkstatt der SDG in Betrieb genommen. Alle Dampflokomotiven der SDG werden in dieser Werkstatt repariert und durchlaufen die hier möglichen Arbeiten der turnusmäßigen Untersuchungen. Für die Lastprobe-fahrten bietet die steigungsreiche Fichtelbergbahn bestmögliche Voraussetzungen, die wiedergewonnene Leistungskraft und Betriebstauglichkeit der untersuchten Maschinen unter Beweis stellen zu können. Eine Besichtigung der Werkstatt ist für Gruppen möglich.



Die Neubaualokomotive hatte zum Festival 115. Jahre Fichtelbergbahn die Gäste in Crazahl mit dem Aufrollgeschäft von Regelspurgüterwagen auf Rollwagen unterhalten. Bis vor die gemischtspurige Kreuzung zog sie den Zug dann noch hinaus.

Der MEB-Tipp

- Täglicher Planbetrieb mit Dampf
- Themenzüge

www.fichtelbergbahn.de



Mit der 99 608 verfügt die SDG über eine einsatzfähige IV K. Einsätze am Fichtelberg locken Eisenbahnfreunde aus nah und fern an.

Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE e.V.) hat den Schwarzenberger Lokschuppen vor dem Verfall bewahrt. Nach der Vereinsgründung wurde in den Jahren 1992 bis 1998 mit der Instandsetzung der Gleisanlagen, des Lokschuppens und dessen Umfelds die Basis zum erfolgreichen Aufbau des Eisenbahnmuseums gelegt.



50 3616-5 wartet am Schwarzenberger Bahnsteig auf die Abfahrt nach Annaberg.

Dampf im Erzgebirge

Schon weit vor der politischen Wende schlossen sich engagierte Eisenbahnfreunde im Raum Dresden zu einer Kulturbundgruppe zusammen. Sie strebten danach, mit kleineren Fotoveranstaltungen eine neue Qualität im Sonderzugangebot zu erreichen. Sicher ein erster Schritt zum „Plandampf“ kurz nach dem Regelspur-Dampf-Aus in der Rbd Dresden.

Aus der 1986 ins Leben gerufenen Gruppe entwickelte sich im März 1990 der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.. Das Deutsche Dampflokmuseum half, sich bei diesem

Vorhaben im neuen bundesdeutschen Rechtsdschungel zurechtzufinden. So wurden viele Steine zur Seite gerollt, symbolisch die Gleise nach Schwarzenberg frei gemacht.

Im Rundhaus zog dann 1993 die 50 3616-5 ein. Diese Maschine war die erste Dampflokomotive überhaupt, die unter Regie eines Vereins auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn fahren durfte. Seitdem hat sich die Schwarzenberger Fahrzeugsammlung weiter vergrößert. Neben der betriebsfähigen 50 3616-5 sind rollfähige Maschinen

der Baureihen 52, 58, 85, 75 und 94 hier viel bestaunte Exponate. Mit der vereinseigenen 50 3616-5 organisiert der VSE Sonderfahrten weit über das Erzgebirge und die sächsischen Landesgrenzen hinaus.

Eisenbahnfahrzeuge und Geschichte zu bewahren und zu konservieren, blieb aber nicht allein das Ziel des Vereins. Mit der Inbetriebnahme der Erzgebirgischen Aussichtsbahn konnte der Streckenabschnitt von Schwarzenberg nach Annaberg Süd weiter in Betrieb gehalten werden. In Zusammenarbeit mit den Anliegerkommunen und dem Tourismusverband Erzgebirge konnte man im Jahr 2013/14 in die nun schon fünfte Saison starten. Neben Triebwagen der Baureihe 772 dampft 50 3616-5 über den Streckenabschnitt mit seinem bekannten Fotomotiv Nummer 1, dem Markersbacher Viadukt.

Der MEB-Tipp

- Öffnungszeiten:
Mo-Fr: 10-14 Uhr

Sa/So: 10-17 Uhr (April-Oktober)
Sa/So: 10-14 Uhr (November-März)

Erzgebirgische Aussichtsbahn

- Sonderfahrten wie beispielsweise:
28. Juni : „Sachsens Stolz und Preußens Gloria“

www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de



FOTOS: VEREIN SÄCHSISCHER EISENBahnFREUNDE

Die Schwarzenberger Loksammlung ist einmalig. „Königinnen der sächsischen Nebenstrecken“ geben sich hier die Ehre und man glaubt fast, sie davondampfen zu sehen.

Nach Betriebseinstellung der Pöhlwassertalbahn am 26. September 1971 machte sich ein letztes Mal die extra angeheizte 99 1579 zu einer Fahrt nach Rittersgrün mit exklusiver Fracht auf. Die von ihr über schon verkrautete Gleise geschleppten Wagen waren die ersten Exponate für ein aufzubauendes Museum.



Man meint, die Zeit wäre stehengeblieben. Zu den Fototagen des Rittersgrüner Museums werden 99 579 und Wagen zur authentischen Betriebssituation in Position gebracht.

Rittersgrüner Fahrzeugschätze

Jene wirklich letzte Fahrt erfolgte am 15. Januar 1972. Mit vier Güterwagen, zwei Personenwagen, einem Gepäckwagen und einem Aussichtswagen mühte sich 99 1579-4 bergan. Sie selbst blieb dann in Rittersgrün und ist neben der 99 759, einer Dauerleihgabe der SDG, das Glanzstück der Sammlung. Zu speziellen Fotoaktionen wird die Maschine aus dem Schuppen gezogen und in Verbindung mit Personen- und Güterwagen der umfangreichen Sammlung zu authentischen Szenen der letzten Betriebsjahre fotogerecht postiert. Als Technische Schauanlage wurde das nach vielen



FOTO: SAMMLUNG KRAMER

In Pöhla musste ein Teil des Zuges stehen gelassen werden und die zweite Fahrt nach Rittersgrün am 15. 1. 72 war dann die wirklich letzte Fahrt im Pöhlbachtal.

Monaten kostenloser freiwilliger Arbeitsstunden umgestaltete Gelände am 18. Juni 1977 seiner neuen Bestimmung übergeben.

In den Jahren konnte die Sammlung weiter vervollständigt werden. Besonders die restaurierten zweiachsigen Personen- und Güterwagen stehen im Blickpunkt der Eisenbahnfreunde. 21 Wagen umfasst die Sammlung. Empfangsgebäude, Güterschuppen und Heizhaus sind beim Rundgang durch das heutige Sächsische Schmalspurbahn-Museum Rittersgrün e.V. zu besuchen.

Lokomotiven, Ausrüstungsgegenstände der früheren Bahn, ein Kohlekran und viele Fotos garantieren einen hochinteressanten Streifzug durch die verkehrstechnische Erschließung des Pöhltales. Aber so ganz ohne ein echtes Eisenbahnerlebnis braucht man nicht weiterzureisen. Die Parkbahn wird weiterhin auf der Gleisanlage mit Dieselloks ihre Runden drehen können.

Der MEB-Tipp

- Fahrzeugausstellung
Öffnungszeiten:
Di - So / Feiertage 10 - 16 Uhr /
letzter Einlass 15.30 Uhr
- Parkbahn gleiche Zeiten.
Witterungsbedingt ab Mai in Betrieb

www.eisenbahnmuseum-rittersgruen.de



FOTOS: ANDREAS FISCHER (2)

Für die Fotoaktionen gelingt es den Veranstaltern, auch zeitgenössische Straßenfahrzeuge und passend gekleidete Komparsen als Reisende in das Szenario einzubauen.

Reaktivierung und Betrieb der regelspurigen Nebenstrecke Muldenberg – Schönheide Süd – Schönheide Ost hat sich der 1997 gegründete Förderverein Westsächsische Eisenbahnfreunde (FHWE) verschrieben.



Vorn Regelspur, dahinter Schmalspur, das war und ist nun wieder „Wilzschhaus“.

Regelspur durchs Vogtland

Der FHWE ist ein junger Verein. Im Jahr 1997 wurde er von jungen Leuten aus den Reihen der Museumsbahn Schönheide gegründet. Jene Schmalspurbahnfreunde wollten die Aktivitäten zur Sanierung der Carlsfelder Bahnanlagen weiter vorantreiben. Zweites Ziel ist die Reaktivierung einer Nebenstrecke im Westerzgebirge zwischen Muldenberg und Schönheide Ost.

Dieser 17,7 Kilometer lange Abschnitt ist ein Teil der früheren CA-Linie (Chemnitz – Aue – Adorf/Vogtl.). Das Streckenstück geizt nicht mit landschaftlichen Schönheiten und eignet sich daher bestens zum Betrieb einer Eisenbahnstrecke für touristische Zwecke. Was man in Schönheide Süd für Erfolge erzielt hat, kann man während des alljährlichen Museumsbahnbetriebs mit dem Wer-

nesgrüner Schienenexpress selbst „erfahren“. Im „offenen Wagen“ geht die Fahrt hinter dem Skl im Tal entlang der Zwickauer Mulde durch reizvolle Ortschaften und eine bezaubernde Landschaft an der Grenze zwischen Vogtland und Westerzgebirge. Eine der Unterwegsstationen liegt in Morgenröthe-Rautenkranz genau an der Raumpfahrausstellung. Weitere touristische Attraktionen hält die Region bereit. Waldpark, Kinderspielland, die Vogtlandarena in Klingenthal mit der großen Weltcup-Schanze, Schaubergwerke, Stickereien oder Sachsens größter Wasserfall in Blautal bereiten Lust, einige Tage die Region zu besuchen.

Mit der fortschreitenden Sanierung und Restaurierung des Bahnhofs Schönheide Süd im Zustand der 1960er-Jahre haben Eisen-

bahnfreunde hier immer die Chance, etwas Neues zu sehen. Die wiederaufgebaute Rollwagengrube, die schmalspurigen Bahnsteiggleise, das Stellwerk im Bahnhofsgebäude oder die wieder aufgestellten Formsignale beschreiben den Fortgang der Arbeiten. Als neuestes Projekt ist die Aufarbeitung eines regelspurigen Museumszuges zu bestaunen. Der „Wilzschhaus Nostalgie-Express“, zukünftiger historischer Nebenbahn-Personenzug des FHWE, wird einmal aus dem Gepäckwagen 88-31-04, Gattung Pwg pr 14, Reisezugwagen 330-318, Gattung Di, Reisezugwagen 300-579, Gattung Bip, und einem Reisezugwagen, Gattung Di Sa 13 bestehen. Von dieser Gattung existiert nur noch ein Wagen in Österreich. Ihn nach Sachsen zu holen, ist vom Erfolg einer Spendenaktion abhängig. Der Zug soll mit V22 bespannt werden. Natürlich würde man diese dann einmalige Garnitur auch auf Reisen schicken oder Gäste auf der Schiene in Schönheide empfangen. Das scheitert aber an der noch immer nicht eingebauten Verbindungsweiche zum DB-Netz in Muldenberg.

Mit dem Betrieb des WEX, eines Fotogüterzuges mit Kö und dem Betrieb auf der Schmalspuranlage ist die bewegte Eisenbahn erst einmal in Form eines Inselbetriebes nach Schönheide Süd zurückgekehrt. Eindrucksvoll, wie die Eisenbahnfreunde sich immer wieder beim WCd-Festival lobend äußern. Nächste Gastlok auf den Schmalspurgleisen in Schönheide Süd wird die Zittauer IV K Nr. 145 sein.



Der Wer-nesgrüner Schienenexpress, kurz WEX, hat sich zu einem beliebten Angebot gemausert. „Oben ohne“ geht's mit ihm in froher Runde durchs Muldental.

Der MEB-Tipp

- 13.- 14. September 2014
WCd-Schmalspurbahnfestival
in Schönheide Süd
- Fahrbetrieb des WEX an ausgewählten
Wochenenden von Ostern bis Oktober

www.fhwe.de



Am Carlsfelder Heizhaus erhält die 99 606 der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen Besuch, wenn eine Gastlok in Carlsfeld weilt.

In Carlsfeld endete Sachsens längste Schmalspurbahnstrecke. Empfangsgebäude und Heizhaus konnten erhalten werden und wurden saniert. So steht im letzten einständigen sächsischen Heizhaus wieder eine rollfähige Lokomotive.

Auf neuen Carlsfelder Gleisen

Die 99 606, Eigentum der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, hat nach ihrer Rückkehr aus dem Nürnberger Museumsbestand im sanierten Carls-

felder Heizhaus der früheren WCd-Linie (Wilkau – Carlsfeld) eine Bleibe gefunden. Drei Gleise hat der FHWE hier im Jahr 2004 aufbauen lassen. Bahnsteiggleis, Umfahrungs-

gleis und ein Zufahrtsgleis zum Heizhaus sollten für einen eventuellen Wiederaufbau der Wilzschalbahn ein Startschuss sein. Ob es einmal dazu kommen wird, sei dahingestellt. Jedenfalls bietet das prächtig restaurierte Gebäude-Ensemble eine stimmige Kulisse für Fotoaktionen mit der 99 606 und schon in Carlsfeld anwesenden Gastlokomotiven. Am 4. Oktober 2004 wurde die fertiggestellte Anlage eingeweiht. 99 568 hatte schon ein Jahr zuvor die Ehre, nach 36 Jahren in Carlsfeld den Eisenbahnbetrieb wieder zu eröffnen. Für einen Zugbetrieb ist die 250 Meter messende Gleisanlage dann einige weitere Male genutzt worden. So weilten bereits die Schönheider 99 582 und 99 608 der SDG zu Gasteinsätzen in Carlsfeld.

Der MEB-Tipp

- 13.- 14. September 2014
WCd-Schmalspurbahnfestival in
Schönheide Süd

www.fhwe.de



FOTOS: HELGE SCHOLZ (2)

Schreiben wir das Jahr 1965, als der Bahnhofsvorsteher hier das Abölen der 99 608 aus seinem Dienstzimmer verfolgt? Nein, 2012 ist die Szene eingefangen worden.



In Stützengrün heißt sie nur die „Geg“, die Bürstenfabrik, vor deren Hauptgebäude nach über 20 Jahren Betriebsruhe 1997 wieder eine IV K piff.

In der Zeit der politischen Veränderungen erkannten Freunde und Eisenbahner der ehemaligen Wilkau-Carlsfeld-Linie die Möglichkeit, nicht nur der Schmalspurbahn ein Denkmal zu setzen, sondern gleichzeitig einen Beitrag zur touristischen Entwicklung der Region um Schönheide leisten zu können.

Volldampf am Fuchsstein



Dass sich aus dem am 5. April 1991 gegründeten Verein eine beliebte Museumsbahn entwickeln könnte, wagten die Initiatoren nur zu träumen. Dank damals möglicher Fördermaßnahmen durch den Staat ging es auch gleich im Jahr der Vereinsgründung so richtig los: Die Sanierung des Heizhauses Schönheide Mitte begann und Gleismaterial wurde angekauft. In mehreren Etappen verlegte man das Gleis in Richtung Stützengrün, sanierte Brückenlager und hob neue Träger ein. Schon Ende 1992 war die Strecke bis auf 1,8 km angewachsen. Ende 1997 war das Ziel erreicht. Anfang Dezember des Jahres zog 99 582 die ersten durchgehenden Dampfzüge von Stützengrün nach Schönheide Mitte. Doch es ging noch etwas weiter. Im Zeitraum 1999 bis 2001 errichtete man noch einen weiteren Streckenteil. Rund 500 Meter von der Bürstenfabrik Stützengrün in Richtung Wilkau-Haßlau entstand in einem Geländeeinschnitt als Abschlusspunkt der Museumsbahn der neue Haltepunkt Stützengrün-Neulehn. Seit November 2001 fahren die Züge der Museumsbahn bis hierher.

Mit Volldampf geht es 23 Jahre später mehrmals im Jahr auf die Reise. Drei Maschinen der Gattung IV K stehen im Schönheider Heizhaus. Derzeit ist nur 99 582 betriebsfähig.

FOTOS: HELGE SCHOLZ (3), THOMAS GEORGIE (2)



Ostern 2013: Tief verschneit ist die Fuchssteinregion am 7. April und 99 516 erlebt hinter 99 582 ihre hoffentlich nur vorübergehend letzten Fahrten.

Die Abendsonne überzieht die Rauchkammerpartie der 99 516 in Stützengrün mit einem goldenen Schein.



Die Strecke der Museumsbahn Schönheide beschreibt einen großen Bogen. Nach der Abfahrt in Stützengrün am Gegenhang rollt 99 582 Minuten später in Schönheide Mitte ein.



hig. 99 585 wird gemäß dem Leitfaden der musealen Arbeit als ein „lebendiges Denkmal“ rollfähig gehalten. Dritte im Bund ist die 99 516. Die Maschine war jahrelang in Rothenkirchen als Denkmal aufgestellt. Zwischenzeitlich, um optimistisch in die Zukunft zu blicken, steht die älteste erhaltene sächsische IV K kalt im Schönheider Heizhaus. Für eine Fahrwerksuntersuchung wird nach einer Finanzierungsmöglichkeit gesucht. Märklin hat sich als ein Förderer dieses Vorhabens bereits engagiert. Am letzten Betriebstag der 99 516, am 7. April 2013, wurde das erste LGB-Modell der 99 516 vorgestellt. 25 Euro vom Verkaufspreis werden zur Mitfinanzierung der Fahrwerksuntersuchung gespendet.



Aus und vorbei: An gleicher Stelle wie auf dem Sommermotiv mit Birke muss 99 582 vor den Schneemassen kapitulieren.

Das Konzept eines lebendigen Denkmals setzt sich in der „Erlebbarkeit“ der Museumsbahn fort. Nach einer Reise in den aufgearbeiteten Personen und Aussichtswagen bietet sich eine Wanderung zwischen den Endpunkten an. Speziell Fotofreunde genießen diesen Luxus, eigentlich immer zu sehen, wo sich die Züge gerade befinden. In einem großen Streckenbogen wird ein Seitental ausgefahren. Vom neuen Einfahrtssignal in Schönheide Mitte geht der Blick bis hinüber zum Bahnhof vor der Stützengrüner Bürstenfabrik. Geschulte Augen erkennen das Schließen der Schranken. Spätestens beim Aufsteigen des Rauches wird der Beginn der Bergfahrt sichtbar. Unterwegs finden sich reizvolle Fotomotive: Brücken, Einschnitte, Waldpassagen, Bahnübergänge und die Steilrampe am Fuchsstein sorgen im Zug und bei den Fotografen für bleibende Eindrücke.

Diese werden noch durch den Einsatz von Gastfahrzeugen bereichert. Die vierachsige Diesellok der SDG, L45H 083, war schon hier zu Gast. Es schauten die beiden VI K 99 713 und 99 715 in Schönheide vorbei und natürlich auch I K Nr. 54.

Auf der Museumsbahn Schönheide wird für etwa zehn Fahrtrunden pro Jahr eine Maschine angeheizt. Die Diesellok 199 wird dabei des öfteren eingesetzt, so dass sich trotz der derzeit nur einen betriebsfähigen IV K ein Zwei-Zug-Betrieb aufnehmen lässt.

Durch immer neue Einsätze von Gastfahrzeugen kennt die heutige Triebfahrzeugvielfalt auf der einstigen IV K-Domäne fast keine Grenzen mehr. Langweilig wird es so schnell zwischen Stützengrün und Schönheide also nicht werden. ■



Die erste LGB-99 516 im Maßstab 1:22,5 posiert mit ihrem Vorbild am Schönheider Heizhaus.

Der MEB-Tipp

- 17./18.05.14 Bahnhofsfest
- 13./14.09.14 15. Bürstenfest

www.museumsbahn-schoenheide.de



Die Steigungsstrecke am Fuchsstein. Mit vier Wagen am Haken haben die Maschinen hier schon kräftig zu tun. Zwischen den Fichten ergeben sich Motive wie zu alten Planzeiten in den 1970er-Jahren.



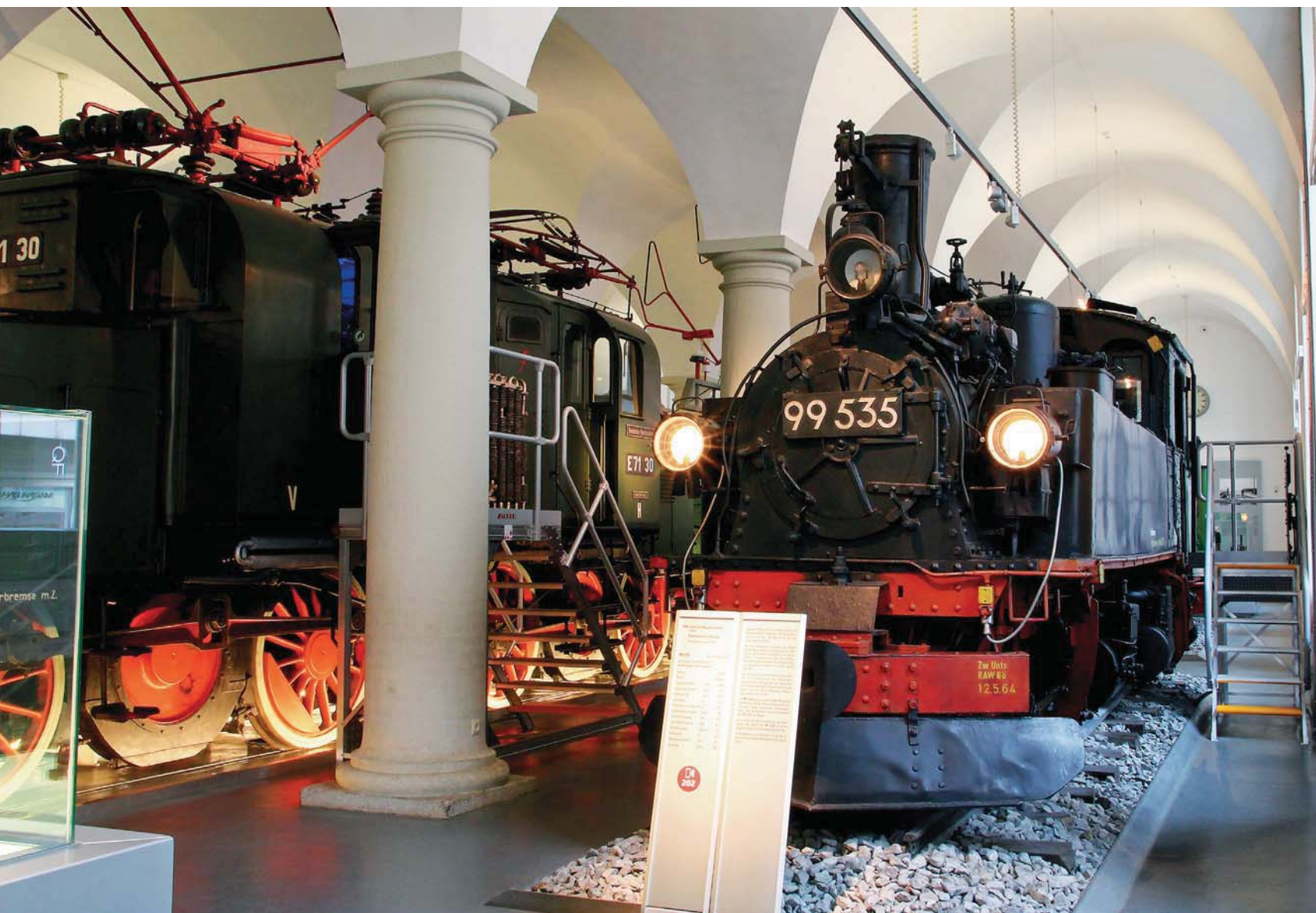
Am wieder aufgestellten Einfahrtssignal von Schönheide Mitte, was auf Fahrt frei festgelegt ist, rollt I K Nr. 54 mit einem kurzen Güterzug talwärts vorbei.



Stilleben mit „Ausflüglern zu Rade“. Der Gasteinsatz des VT 137322 führte erstmals in der Geschichte der Linie am 24. Mai. 2008 einen Triebwagen auf Sachsens einst längste Schmalspurbahn.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



99 535 wurde nach ihrer Ausmusterung im April 1968 aufgearbeitet und repräsentiert seit 15. September 1971 in der Eisenbahn-Fahrzeughalle des Verkehrsmuseums Dresden die sächsischen Schmalspurbahnen. Über Leitern kann der Führerstand erklimmt werden.

Seit Eröffnung der Ausstellung zur Luftfahrt/Luftschifffahrt (1970/72) sind alle Ausstellungszweige der Verkehrstechnik, nämlich Eisenbahn, Kraftfahrzeuge und Fahrräder, städtischer Nahverkehr, Schifffahrt und Luftverkehr, im Museum präsent. Ein Highlight spricht für sich: Die große Spur-0/0m-Ausstellungsanlage.

Verkehrsgeschichte erleben

Das Verkehrsmuseum Dresden (VMD) gehört mit seiner über 60-jährigen Geschichte gleichwohl zu den jüngeren Museen der Landeshauptstadt. Es wurde 1952 in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einrichtung der Hochschule für Verkehrswesen als eine der ersten Kultureinrichtungen der DDR nach dem Zweiten Weltkrieg gegründet.

In seinem Ursprung und in seiner Tradition kann der Anfang des VMD aber auf 1877, den Sammlungsbeginn des späteren Sächsischen Eisenbahnmuseums, datiert werden, das bis zum Zweiten Weltkrieg im Bahnhof Dresden-Neustadt beheimatet war. Das Museum geht somit auf eine der ältesten technischen Sammlungen Deutschlands zurück.

Das Erlebnis für die ganze Familie bietet ein Streifzug durch die Geschichte des Luftverkehrs, des Fahrzeugbaus und natürlich der sächsischen Eisenbahngeschichte. Beindruckende Exponate findet der Eisenbahnfreund in der Schauhalle: Begonnen mit dem Nachbau der Saxonia, über die erhal-



Modelle der von der DR gebauten Diesel- und Elektrolokomotiven stehen als Ergänzung der Fahrzeugschau in Vitrinen. Unter anderen posieren die 118 201-3 und die 242 188-1.



Modelle von Einheitslokomotiven und Altbau-E-Loks komplettieren die Schau. Dahinter steht die Drehstromversuchslok von 1899.

tene Muldenthal, die erste Drehstrom-Elektrolokomotive bis hin zur E 71 30 und der sächsischen IVK 99 535, deren Führerstand man erklimmen kann. Viele Modelle zeigen die Großdiesellokomotiven der DR und den Wechsel zur elektrischen Traktion bis heute.

Eisenbahn zum Anfassen sozusagen und was wäre sinnvoller, als dieses Eisenbahnabenteuer mit einer Modellbauschau aufzuwerten?

Als eigentlicher Grundstock der heutigen Spur-0-Anlage gilt ein 1956 gebautes Modellbahn-Diorama, das zur 750-Jahr-Feier Dresdens unter dem Namen „Königstein“ in der ersten Sonderausstellung des Verkehrsmuseums, „120 Jahre Sächsische Verkehrsgeschichte“, ausgestellt war. Ein Jahr später entstand eine 40 Meter lange, aber sehr schmale Anlage, die schon damals ein Besu-



Die E 71 30 ist ein echter Oldtimer der Schienen. Sie wurde 1920 gebaut und war bis 1959 in Bitterfeld im Einsatz.



In der Fahrzeughalle des Johanneums können die Details genau betrachtet und wunderschöne Blickwinkel auf die Klassiker der Schienen per Kamera eingefangen werden.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



Perfekte Nachbauten von Flugzeugen aus der Pionierzeit der Fliegerei hängen an der Decke der Autohalle.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

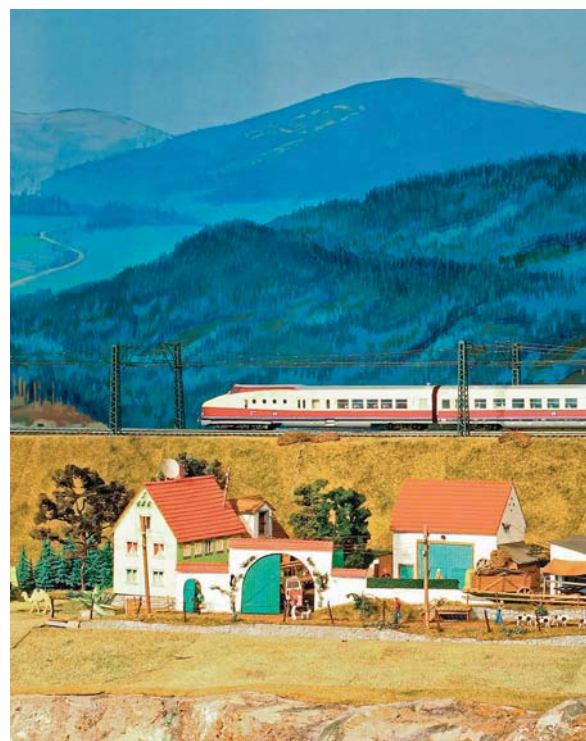
Die letzte Sonderausstellung war dem Thema „Luxus auf 4 Rädern“ 150 Jahre Gläser-Karosserien Dresden gewidmet. Beeindruckende Originalstücke erfreuten die Besucher.

hermagnet in der Vorweihnachtszeit war. Nach über 25 Jahren Fahrbetrieb musste Mitte der 1990er-Jahre die Modellbahnanlage dringend überholt und modernisiert werden. Der Einbau eines computergestützten Steuerungssystems in Verbindung mit einer neuen elektronisch stabilisierten Fahrstromversorgung entspricht nun den Anforderungen an eine moderne Modellbahnanlage. Die modellgerechte Geschwindigkeitsregelung der Triebfahrzeuge erfolgt über den PC durch eine Impulsbreitensteuerung.

Mit beachtlichen 625 Metern Gleislänge nimmt die Regelspur den größten Teil der An-

lage ein. Eine der Harzquer- und Brockenbahn nachempfundene Schmalspurbahn in der Nenngröße 0m befährt zusätzlich eine 150 Meter lange Gleisstrecke. Sie kann von den Besuchern per Hand selbst bedient werden. Schließlich befindet sich auf der Anlage noch eine kleine Feldbahn in der Nenngröße 0f mit 12 Millimetern Spurweite.

Ein sächsischer Schmalspurzug steht bereits auf einem kurzen Gleisstück bereit. 99 Weichen, fünf Bahnhöfe, darunter ein Güterbahnhof mit Ablaufberg, Tunnel und über zehn Brücken ergeben eine Modellbahnwelt der Extraklasse. Doch was wäre eine solche



Ein Modell des VT 175 der Deutschen Reichsbahn ist in voller Fahrt auf der großen Spur-0-Anlage eines der Highlights.

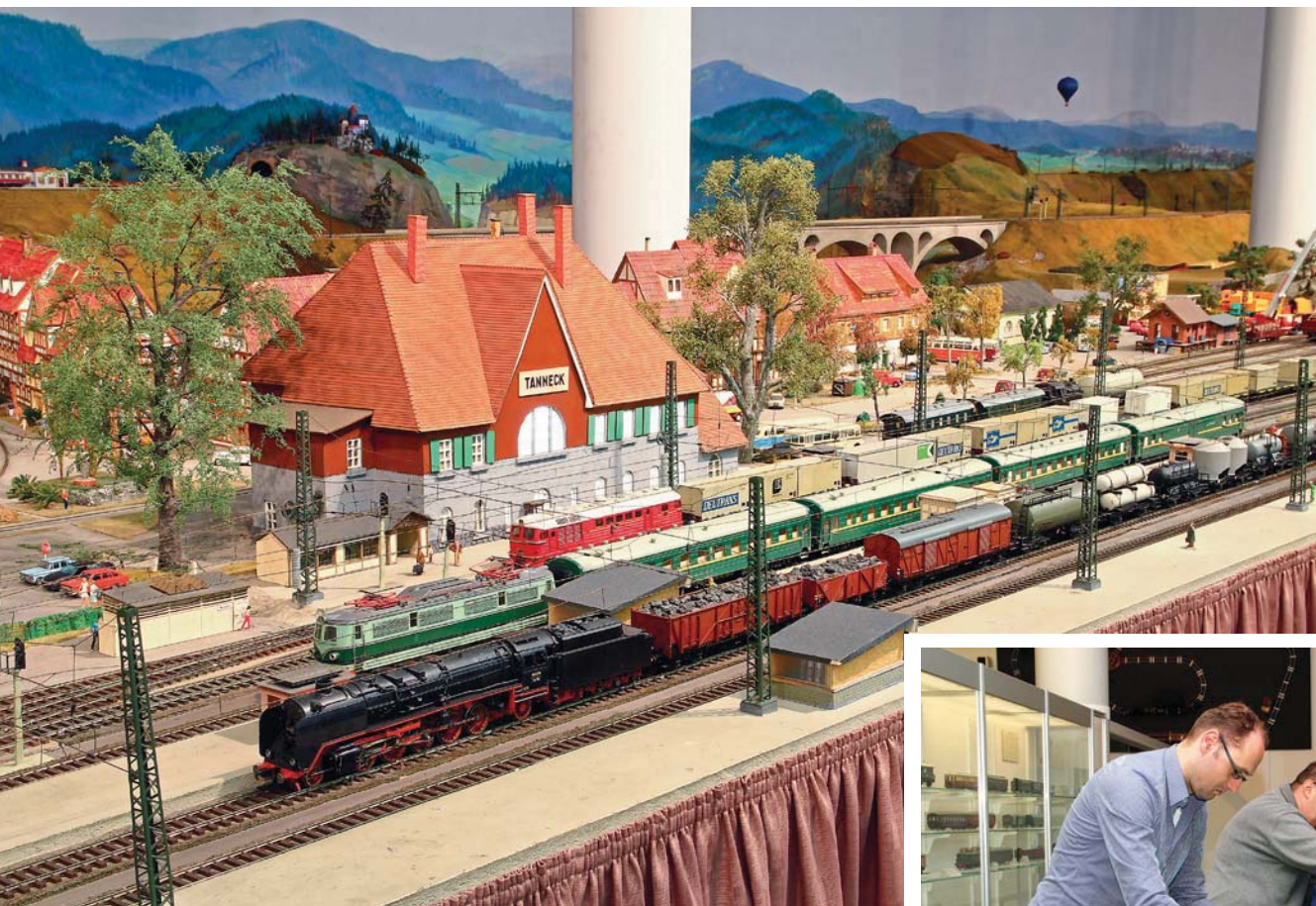
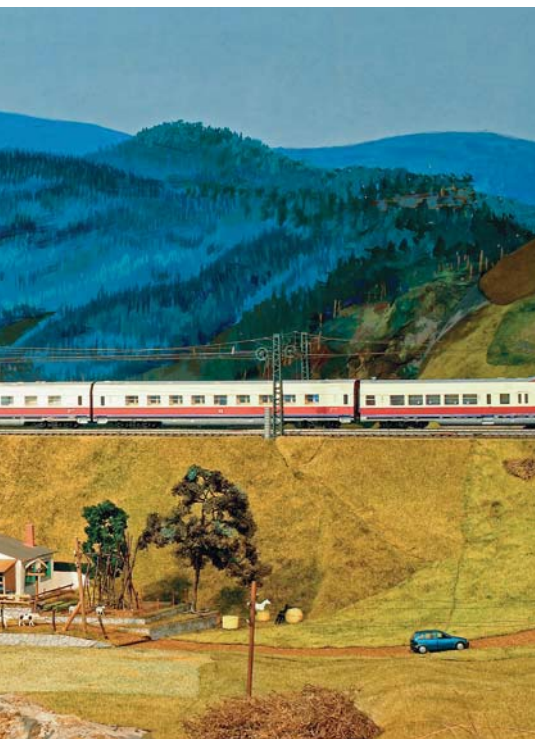
Modellschau ohne ihre Fahrzeuge? Wunder-schöne Eigenbaumodelle rollen auf der Großanlage!

Eines der Schmuckstücke ist der Henschel-Wegmann-Zug mit der legendären 61 002. Weitere bekannte Dampflokbaureihen sind im Anlagenbetrieb zu erleben, klassische Triebwagengarnituren und DR-typische Rangierlokomotiven wie die V 75. Die „Weiße Lady“ ist das neueste Modell auf der Spur-0-Anlage. Mit fünf Reisezugwagen im Schlepp zieht die „Weiße Lady“ den Städteexpresszug „Elbflorenz“. Der Schienenfahrzeugpark der Anlage ist mit dem Neuzugang auf 150 Lokomotiven, Reise- und Güterzugwagen angewachsen. Mit der Mischung verschiedener Epochen kann die Zeitgeschichte der Eisenbahn von der ersten deutschen betriebsfähigen Lokomotive SAXONIA bis in die 1990er-Jahre auf der kleinen Spur lebendig werden.

Der MEB-Tipp

- Besichtigung der Modelleisenbahnanlage täglich, außer montags; Vorführungen:
Mittwoch: 10.45–11.00 Uhr
und 16.45–17.00 Uhr
- Sonnabend und Sonntag: 10.45–11.00,
13.45–14.00 und 16.45–17.00 Uhr
- Im November wegen Wartungsarbeiten geschlossen

www.verkehrsmuseum-dresden.de

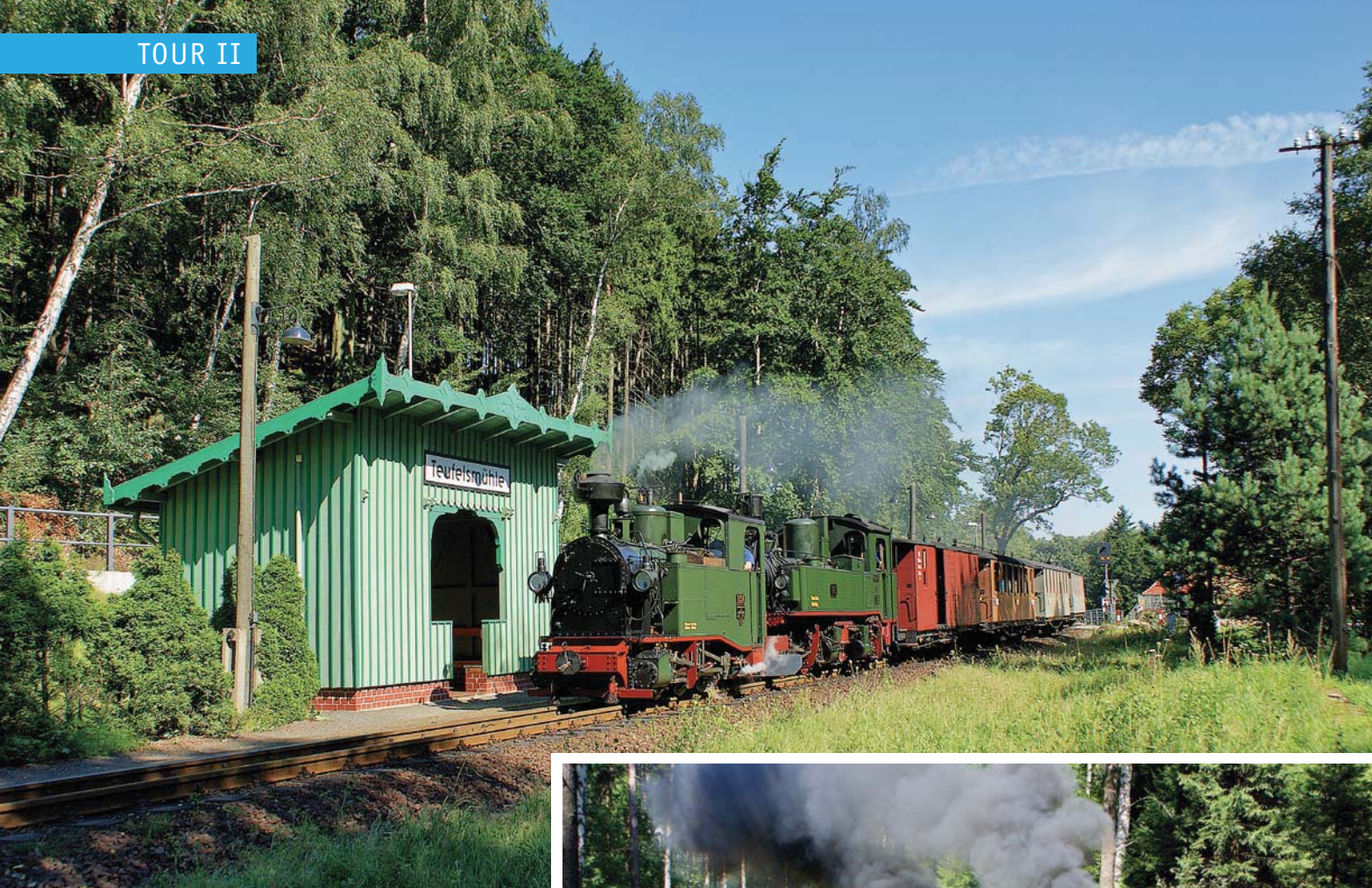


Eine Gegenüberstellung zweier Schienenstars: Den Henschel-Wegmann-Zug bespannt ein Modell der legendären 61 002. 18 201 ist beim Vorbild aus der Schwesterlok entstanden. Auf der Spur-0-Anlage im Verkehrsmuseum sind die Präzisionsmodelle auch in Fahrt zu sehen.

Der große Durchgangsbahnhof Tanneck ist, direkt vor den Augen der Betrachter, die beste Präsentation für die Züge aller Traktionen und Epochen.

Am Steuerpult kann die Schmalspurbahnstrecke durch eine romantische Fachwerkhäuser-Altstadt von den Besuchern selbst in Betrieb genommen werden.





Die Premierenfahrten der I K Nr. 54 auf den Gleisen der Zittauer Schmalspurbahn vor der IV K Nr. 145 und dem Sachsenzug ließen uns den Glanz der sächsischen Länderbahn begreifbar werden. In Teufelsmühle und bei der Fahrt im Wald vor dem Haltepunkt Kurort Jonsdorf sind unvergessene Momente zu erleben gewesen, die aber wiederholbar sind. Die sächsische I K wird sicher wieder einmal die Strecke im kleinsten Naturpark Deutschlands besuchen.



FOTOS: STEFAN HERFORDT (2)

Mit der I K Nr. 54 hat Sachsen ein hervorragendes Präsentationsobjekt für die Leistungskraft des heutigen sächsischen Maschinenbaus erhalten. Gasteinsätze führen die Maschine durch den Freistaat und bei Messen und Präsentationen auch weit über die Landesgrenzen hinaus.

I K Nr. 54 ein Symbol der Route



Frühling in der Döllnizaue: I K Nr. 54 dampft hier vor Naundorf durch die blühende Landschaft in Richtung Mügeln.

Im Jahr 2006 jährte sich die Eröffnung der ersten sächsischen Schmalspurbahn zum 125. Mal. Im Oktober 1881 rollten erstmals Züge auf einer 750-mm-Strecke. Zwar nicht gleich mit der I K, denn deren Anlieferung mit den Nummern 1 bis 4 ließ noch einige Tage auf sich warten. Jene säch-

sische Lokomotivgattung leitete den überaus erfolgreichen Siegeszug der Schmalspurbahnen ein, ein ganz spezielles Kapitel sächsischer Eisenbahngeschichte. Das letzte Exemplar war bis schätzungsweise 1925 für Rangierzwecke im Einsatz. Als Werklok überlebte die Nr. 12 in einer Schmiedeber-

ger Gießerei. Es gelang nicht, die Maschine vor ihrer Verschrottung zu bewahren. 1964 ging auch dieses letzte Zeugnis hartmannscher Lokomotivbaukunst jener Gattung den Weg des alten Eisens. Eine schmerzliche Lücke tat sich auf, Sachsen verfügte über keine I K mehr.

Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. hat nach intensiven Vorarbeiten den Neubau einer I K zur Festveranstaltung im Januar 2006 anlässlich des Einstiegs in das Jubiläumsjahr 125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen bekanntgegeben. Die neue Maschine sollte die Nummer 54 erhalten.

Innerhalb von drei Jahren entstand ohne staatliche Unterstützung und damit komplett aus Spenden finanziert und unter Mitwirkung sächsischer Unternehmen die I K Nr. 54. Sie ist zum Aushängeschild der sächsi-



FOTOS: HELGE SCHOLZ (4)

Impressionen vom Gasteinsatz der I K Nr. 54 auf der Museumsbahn Schönheide. Bahnsteigszene in „Mitte“ und Ausfahrt aus Stützengrün.



Im Dampfloswerk Meiningen wurde die I K zum Leben erweckt. Ihre Teile stellten verschiedene Partner und Sponsoren her.



Im Einsatz auf der Pressnitztalbahn. Auf der Strecke ergeben sich wunderschöne Motive wie hier bei Grumbach. Links ist die Lokomotive bei einer stimmungsvollen Ausfahrt aus dem Bahnhof Steinbach zu sehen.

schen Schmalspurbahnen geworden und wird von der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen für die touristische Vermarktung eingesetzt.

Am 4. Juli 2009 ist der Neubau Sachsens erster Schmalspurbahnlokomotive mit einer

Lokomotivtaufe in Betrieb genommen worden. Für das beeindruckende Projekt standen einzig und allein historische Pläne zur Verfügung. Hartmannsche Vorgaben und moderne Technologien auf Hochleistungsmaschi-

nen und Fertigungsstraßen zu verbinden und umzusetzen, war eine herausragende Leistung. Das Team wurde dafür u.a. mit dem Claus-Köpcke-Preis geehrt. Der Preis wird für besondere Verdienste und Projektvorhaben für den Erhalt, zur Weiterentwicklung sächsischer Schmalspurbahnen und ihrer Geschichte verliehen.

Die vielfältigen Aktivitäten der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen ließen mit publikumswirksamen Auftritten die I K Nr. 54 auch über die sächsischen Landesgrenzen hinaus bekannt werden. Die Maschine wird auf Messen als das Exponat überhaupt von



Im Oktober 2013 konnte die I K Nr. 54 dann auch erstmals auf der Weißeritztalbahn rollen. Wie lang war es her, als zum letzten Mal eine Maschine dieser Gattung die Goldstampe passierte und in Dippoldiswalde war?





Mitten durch die Gartenstadt Radebeul schlängelt sich zu Füßen von Weinbergen die Löbnitzgrundbahn. Hier stimmt einfach alles!

den Besuchern bewundert. Manch Modellbahnfreund hat sie auf den Göppinger Modellbautagen schon selbst dampfen und fahren gesehen. Sie wurde schon einmal publikumswirksam an einem der bekanntesten Plätze von Elbflorenz, durchaus etwas neben den gewohnten Gleisen, zwischen Verkehrsmuseum und Dresdner Frauenkirche präsentiert. In den vergangenen Jahren hat die in Jöhstadt stationierte Maschine alle sächsischen Schmalspurbahnstrecken selbst kennengelernt. Zu den Gleisanlagen in Lohsdorf, Wilsdruff und Schönheide Süd wird die Maschine bestimmt auch noch für Gasteinsätze per Spezialtieflader geschickt werden können.

Diese Einsätze und Präsentationen helfen, finanzielle Mittel für den dauerhaften Betriebseinsatz zu erwirtschaften. Auch die IK Nr. 54 muss nach sechs Betriebsjahren zur Hauptuntersuchung. Eine nötige Triebwerksreparatur könnte mit erwirtschafteten Mitteln und Spenden finanziert werden.

Sie können für eine sichere Zukunft der Maschine mithelfen: In erster Linie mitfahren oder mit einer Spende Unterhaltung und Betrieb der IK Nr. 54 unterstützen! Für alle Fans und Freunde gibt es zudem Artikel, die vom originalen IK-Shirt über das Tagebuch bis zum IK-Sekt reichen. ■

Der MEB-Tipp

- Einsatz der Maschine auf der Museumsbahn Steinbach – Jöhstadt
- Gasteinsätze sind auf anderen Strecken geplant und nähere Angaben unter der Homepage der Pressnitztalbahn unter Fahrplan und Loks+Wagen abrufbar

www.ssb-sachsen.de



2012 feierte man 115 Jahre Fichtelbergbahn und IK Nr. 54 war als Gratulant mit dabei. In Hammerunterwiesenthal setzt sie sich ans Ende eines von einer IV K geführten Zuges.



Die Maschine muss nicht immer dampfen, um im Mittelpunkt zu stehen. Bei einem Chemnitzer Heizhausfest stellte sie sich den Besuchern auf einem Transportwagen vor.

FOTOS: HELGE SCHOLZ, STEFAN HERFORDT (OBEN), TORSTEN SAMEISKE



In Freital-Hainsberg beginnt die schmalspurige Weißeritztalbahn.

In Etappen 1882 eröffnet, ist sie die dienstälteste Schmalspurbahn Deutschlands im planmäßigen Betrieb. Ihr Endpunkt liegt eigentlich im Kurort Kipsdorf, doch bis dahin fährt seit dem Jahrhunderthochwasser 2002 immer noch kein Zug.

Mit *Dampf* durchs Weißeritztal



Die Bahnbrücke über ein Seitental der Maltertalsperre bietet diese Spiegelung.



Einfahrt in Spechtritz. Nach dem Wiederaufbau der Strecke hat man das Originalgebäude nachgebaut, aber bei der Bahnsteiggestaltung wenig Fingerspitzengefühl bewiesen.



Foto-Güterzüge werden von der IG Weißeritztalbahn und der SDG gemeinsam organisiert. Hinter Rabenau geht es mit Volldampf dem Fotopunkt entgegen.

FOTOS: ANDREAS FISCHER (2), SVEN GEIST

Die Eisenbahnreise durch den Rabenauer Grund ist zu jeder Jahreszeit ein großes Erlebnis. Ob bei erwachender Natur der Frühlingsmonate, der Sommerzeit, dem goldenen Herbst oder bei

klirrendem Frost, die Dampfzüge und eine beeindruckende Streckenführung verführen, der Bahn nicht nur einen Besuch abzustatten. Nostalgie, Dampfbahnromantik und Naturschönheiten ergänzen sich in Perfektion.

Neben den Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 im täglichen Plan-einsatz kann der Eisenbahnfreund gelegentlich noch die in Freital-Hainsberg stationierte 99 608 und die vierachsige Diesellok



FOTOS: HELMUT WEBER, HELGE SCHOLZ

Am 13. Dezember 2008 flossen Freudentränen. Der erste Planzug nach sechs Jahren Betriebsruhe erreicht Malter.



Im Inselbetrieb wird seit drei Jahren am ersten Advent der Abschnitt von Obercarsdorf bis Schmiedeberg befahren.



Hinter der Rabenauer Bahnhofsausfahrt folgt ein weiterer klassischer Fotopunkt am Bahnwanderweg, die Stabbogenbrücke.



Wie eine schützende Hand behütet der Wald die Strecke durch den Grund.

L45H056 bei Einsätzen erleben. Zwei Maschinen sind für den zurzeit nur bis Dippoldiswalde möglichen Betrieb im Einsatz. In Seifersdorf erfolgt die Kreuzung der beiden Züge. Das Umstellen der Weichen, die Pfeifsignale beider Lokomotiven und die Ausfahrten erlauben es hier, in die gute alte Dampfbahnzeit eintauchen zu können. Solange es die

Wetterlage zulässt, stehen offene Aussichtswagen im Zugverband. Die DRG ließ in den 1920er-Jahren für die Ausflugsbahnen der Reichsbahndirektion Dresden solche Fahrzeuge bauen. Ein großer Erfolg, der bis in unsere Tage reicht. Im Weißeritztal rollten vor gut 90 Jahren die ersten Wagen. Damals wie heute ist eine Mitfahrt in den „Cabrios“ ein



FOTOS: ANDREAS FISCHER, STEFAN FRITZSCHE (OBEN), HELGE SCHOLZ (LI.)

Der Abschnitt im Rabenauer Grund ist reich an Kunstbauten. Einschnitte, Dämme und Brückenbauten unterschiedlicher Spannweite waren zur Trassierung notwendig.

ganz großes Erlebnis. Der Klang der Maschine hallt von den Felsen wider, Rauch verfängt sich im dichten Blättermeer, nebenan sprudelt die Rote Weißeritz, die der Strecke schon mehrmals viel zu nahe gekommen ist. Schon kurz hinter dem ersten Haltepunkt Freital-Coßmannsdorf schwenkt die Strecke in den Rabenauer Grund ein. Gut fünf Meter über dem Flüsschen schaffen Stützmauern, Einschnitte, Viadukte und einst sogar ein Tunnel den Freiraum für die bogenreiche Trasse. Die Planung sächsischer Schmalspurbahntrassen orientierte sich einst an den Flussläufen in den Erzgebirgstälern. Hier ist der Beweis bei jeder Reise zu sehen.

Am 12. August 2002 zerstörten Hochwassermassen die Strecke von Seifersdorf bis kurz vor Freital-Coßmannsdorf. Zum Wiederaufbau der Strecke setzte sich ein für Deutschland so typischer Bürokratiemechanismus in Gang. Erst am 13. Dezember 2008 konnte der Abschnitt bis Dippoldiswalde feierlich eröffnet werden.

Mit dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn hat sich zwangsläufig vieles verändert. Zerstörte Brücken mussten wieder

aufgebaut werden, Trassen neu hergestellt werden, Felswände gegen Steinschlag gesichert werden. Eisenbahnfreunde, Wanderer, Ausflügler und Anwohner haben ihr Weißeritztal neu lieben gelernt. Die Wunden von Unwettern und Wiederaufbau sind vernarbt. Ob manch modernes Detail notwendig war, darf diskutiert werden. Die Schmalspurbahn hat jedenfalls wieder ihren festen Platz im Tourismuskonzept eingenommen. Natur aktiv zu erleben, bietet eine Reise mit der Schmalspurbahn in dieses außergewöhnlich schöne Wandergebiet Tag für Tag. An jeder Station der Strecke finden Sie eine Wanderkarte zur näheren Umgebung. Im Rabenauer Grund oder in der Dippoldiswalder Heide befinden sich gut ausgeschilderte Wanderwege in unberührter Natur. Zwischen Freital-Coßmannsdorf und Malter sind Sie im wildromantischen Rabenauer Grund und auf den Spuren des Energie-Erlebnispfades der Enso unterwegs.

Engagierten Bürgern, Eisenbahnfreunden, Gewerbetreibenden, Gastronomen, Kommunalpolitikern und der IG Weißeritztal-

bahn ist es zu verdanken, dass das frühere Ziel der Weißeritztalbahn nicht in Vergessenheit gerät. Der komplette Wiederaufbau muss erfolgen! Zusammen mit der IG Preßnitztalbahn haben die Freitaler Vereinsfreunde gleich nach der Zerstörung zu Weihnachten 2002 mit einem Inselbetrieb Seifersdorf – Dippoldiswalde klare Zeichen zu diesem Ziel gesetzt. Eine weitere Initiative mit der SDG: Mit dem Sonderverkehr zum 1. Advent sind die Züge ab 2010 wenigstens auf das Teilstück Obercarsdorf – Schmiedeberg zurückgekehrt. ■

Der MEB-Tipp

- Täglicher Dampfbetrieb mit zwei Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79
- Durch die IG Weißeritztalbahn saniertes Gebäudeensemble in Seifersdorf
- Schmalspurbahnfestival im Juli, Themenzüge, geführte Wanderungen, Kleinbahnadvent

www.weisseritztalbahn.de und www.weisseritztalbahn.com



FOTO: HELGE SCHOLZ

Goldener Herbst an der Maltertalsperre: I K Nr. 54 schmaucht hier mit Wagen des Radebeuler Traditionszuges nach Dippoldiswalde.

Bahnerlebnis

Sächsische Schweiz



Vorbild oder Modell? Die H0-Anlage in Königstein darf diese Frage aufkommen lassen: Gigantische Dimensionen und toller Modellbau.

Ist es möglich, die Sächsische Schweiz mit ihren beeindruckenden Haupt- und Nebenbahnen im Modell nachzubilden? Gleich zweimal hat man in Rathen und Königstein diesen Versuch unternommen. Wenige Kilometer weiter entstehen sogar Modellbahnfahrzeuge im Maßstab 1:120, der Nenngröße TT.

Auf der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen unterwegs zu sein, heißt bei einigen Stationen, der kleinen Bahn etwas näher zu kommen. In der Sächsischen Schweiz, in den Orten Rathen, Königstein und Sebnitz, wird der Modellbahnfreund ganz auf seine Kosten kommen.

Die Miniatur-Gartenbahnanlage „Eisenbahnwelten“ im Kurort Rathen auf einer Fläche von 7300 Quadratmetern sollten Sie nicht verpassen. Auf viereinhalb Kilometern an Gleisen verkehren hier auf einer Freilandanlage maximal 30 Züge zwischen 200 Gebäuden und 14 Bahnhöfen.

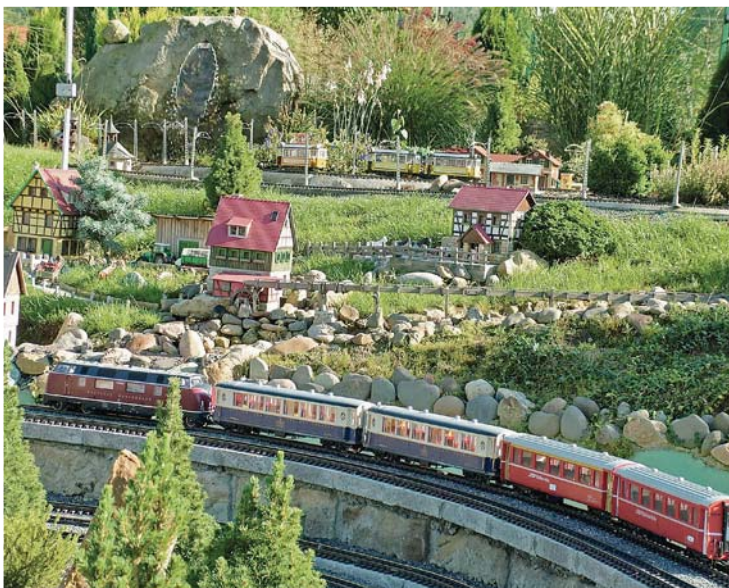


Der Vindobona und ein Personenzug begegnen sich vor dem Massiv der Festung Königstein. Die H0-Anlage zeigt das Betriebsgeschehen der 1970er- und 1980er-Jahre.

75.000 Gäste pro Jahr bestaunen das Meisterwerk vor der Kulisse der weltberühmten Bastei. Mit der S 1 auf der Elbtalbahn können Sie bequem anreisen. Vom Bahnhof Rathen sind es nur wenige Meter Fußweg bis zu der beeindruckenden Schauanlage. Sollte kein dampfgeführter Sonderzug unterwegs sein, gelangen Sie mit den historischen Schaufelraddampfern ebenso zünftig in den

Kurort an der Bastei. Gegenüber der Gartenbahnanlage ragt auf der anderen Elbseite das weltberühmte Massiv auf. „Die kleine Sächsische Schweiz“ können sie beim Übersetzen nach Wehlen dank naturgetreu nachgebildeter Sehenswürdigkeiten der Region im Miniaturformat bewundern.

Die Elbtalbahn verläuft bei Rathen am Rand einer großen Flussschleife. Klaus Richter



In Rathen bietet eine Gartenbahn-Freilandanlage ganz andere Blickwinkel auf die Vorbilder in Sichtweite.



Die kleine TT-Heimanlage steht im Museum der Sebnitzer Modellbaufirma Tillig und zeigt den Reiz der „Spur der Mitte“, auf wenig Raum viel Geschehen unterbringen zu können.

hat vor Jahren den Entschluss gefasst, der Elbtalbahn von Obervogelgesang bis Bad Schandau ein Denkmal im Maßstab 1:87 zu setzen. Die 450 Quadratmeter große Anlage zeigt den Streckenabschnitt im Betriebszustand der Epoche IV. Zwischen dem Modell der Festung Königstein, der Bastei und dem Lilienstein erlebt der Besucher das Vorbild vor der Tür im Kleinen nachgebaut. Die Schauanlage in Königstein ist wohl ein Paradebeispiel, wie man eine eigentlich nicht zu überblickende Originalsituation doch auf Modellbahnverhältnisse abstrahieren kann und dennoch der Gesamteindruck erhalten bleibt. Der Ausbau der Anlage geht aber beständig weiter. So arbeitet das Team an der Ausgestaltung der Nebenstrecke nach Sebnitz. Zu speziellen Fahrtagen können Modellbahnfreunde selbst zum Lokführer werden, und Klaus Richter berichtet bei Seminaren über die Feinheiten der digitalen Anlagensteuerung.

Nur wenige Kilometer weiter werden in Sebnitz die TT-Bahnen produziert. Hier hat die Spur der Mitte ein Zuhause gefunden. Im Firmenmuseum führt ein Rundgang durch mehrere Jahrzehnte TT-Modelleisenbahngeschichte, vorbei an limitierten Sammlerstücken und unverkäuflichen Handmustern. Im dazugehörigen Ladengeschäft können Sie Modelle und Zubehör der hier für das H0- und TT-Sortiment gefertigten Tillig-Produkte für die eigene Sammlung erwerben.

Der MEB-Tipp

- Miniatur-Elbtalbahn
täglich von 10 - 18 Uhr
(März - Oktober)
täglich von 10 - 17 Uhr
(November - Februar)
1. Januar von 12 - 17 Uhr geöffnet
24.-26. Dezember geschlossen

www.miniaturelbtalbahn.de
www.eisenbahnwelten-rathen.de



In den Schaukästen und Vitrinen sind unter anderen Handmuster zu bestaunen.



Am Lichtenhainer Wasserfall endet die Straßenbahnlinie durch das Kirnitzschtal. Eine beeindruckende Reise kann dort mit der „Wasserfallauslösung“ gekrönt werden.

FOTOS: MATTHIAS KURMEIER (LI.), HELGE SCHOLZ



Straßenbahn und Autos müssen sich die enge Straße teilen.

Elektrisch durchs Kirnitzschtal

Auf acht Kilometern verbindet die Bahn Bad Schandau mit dem Lichtenhainer Wasserfall. Entlang der Kuranlagen, Villen und der Kirnitzsch entführt sie die Gäste in die bizarre Felslandschaft des Elbsandsteingebirges.

Vor über 140 Jahren, um 1870, erkannte man die landschaftlichen Schönheiten des Elbsandsteingebirges und des Kirnitzschtales und wollte sie Ausflüglern zugänglich machen.

Die Idee, eine Ausflugsbahn zu bauen, war schnell gefasst. Ebenso schnell trennte man sich vom Konzept einer Pferdebahn. Dampf oder Strom, womit sollten die Wagen angetrieben werden? Aus wirtschaftlichen Gründen entschied man sich nach langem Ringen zwischen sächsischer Regierung und dem Schandauer Stadt-

rat für eine elektrisch betriebene Straßenbahn. Am 10. Januar 1898 wurde mit dem Bau des erforderlichen Kraftwerkes begonnen.

Im Mai 1898 trafen die ersten sechs Triebwagen ein. Am Pfingstsonntag, 27. Mai 1898, fuhren zur Mittagsstunde die ersten Wagen vom Hotel Lindenhof zur Endstelle am Lichtenhainer Wasserfall, Entgleisungen inklusive!

Die Kirnitzschtalbahn ist der kleinste Straßenbahnbetrieb in Sachsen. Ohne Zweifel zählt sie zu den touristischen Attraktionen, die man bei einem Besuch in der Sächsischen Schweiz nicht auslassen sollte. Sie fährt das ganze Jahr in einem Sommer- und Winterfahrplan. Die Kirnitzschtalbahn wird auch in Zukunft ein ganz besonderer Straßenbahnbetrieb bleiben. Versuche, hier moderne Niederflrfahrzeuge einzusetzen, scheiterten an den hohen Beschaffungskosten. So recht würden diese Triebwagen auch nicht in das Landschaftsbild passen. Eine Entscheidung pro Natur und Nationalpark, die Anerkennung und Respekt verdient! Also, Sie kommen nicht zu spät, dieses verkehrstechnische Kleinod selbst zu erleben.

Straßenbahnfreunde können mit dem historischen MAN-Triebwagenzug, Wagen 5 + 12, Baujahr 1928, dem Triebwagen Nr. 8, Baujahr 1938, und dem Triebwagen Nr. 9, Baujahr 1927, mustergültig aufgearbeitete Oldtimer im Einsatz erleben.



Am Ausgang der Stadt Bad Schandau passiert die Kirnitzschtalbahn die Kurklinik.

Der MEB-Tipp

- Pfingsten: Sonnabend/Sonntag/Montag Pfingstfahrbetrieb
- 26./27.7 14: Kirnitzschtalfest an jedem letzten Wochenende im Juli
- 3. Oktober: Fahrt in den Herbst

www.ovps.de

Die Super-Pazifik!



Einst waren die Pazifiks, so klassifiziert wegen ihrer Achsfolge 2'C1', der Inbegriff des Schnellzugverkehrs – und wohl deshalb trugen sie in Deutschland die Baureihenbezeichnung 01. Obwohl auch bei der Reichsbahn der DDR der Bau von Dieselloks schon begonnen hatte, kreierte die DR ab 1962 noch eine wirkliche Super-01. Immerhin 35 Ursprungsmaschinen wurden einer so gründlichen Rekonstruktion unterzogen, dass im Prinzip eine neue Loktype entstanden ist. 01 509 ist nicht nur die letzte erhaltene 01.5 mit Ölfeuerung, sondern auch seit 2010 wieder betriebsfähig. Erleben Sie diese Super-Power-Lok und begleiten Sie den Koloss während einer aufwendigen Untersuchung im Ausbesserungswerk Meiningen. Tolle historische Aufnahmen runden diesen Film ab.

Laufzeit 80 Minuten • Best.-Nr. 6377 • € 16,95

Erleben Sie diese tolle Lok live unter Volldampf

Am 17. Mai 2014 organisieren wir für Sie eine **Rundfahrt mit 01 509 durch Thüringen**. Erleben Sie den Stolz der ehemaligen Deutschen Reichsbahn bei einer Fahrt von Saalfeld über Jena-Göschwitz, Apolda, Weimar und Arnstadt wieder nach Saalfeld.

Information & Buchung:

Tel.: 038 301 / 88 40-12 Mo.-Fr.: 8:00 - 18:00 Uhr

www.expresszugreisen.de, expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

Saalfeld ab 8:56 Uhr – Göschwitz – Arnstadt – Saalfeld an 13:16 Uhr
Preise: Erw. 30,00 € Kind (6-14 J.) 20,00 € Familie (2+2) 65,00 €

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn GmbH,
Am Bahnhof 78, D-09477 Jöhstadt



Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de

Oder im gut sortierten Fachhandel



Postkartenmotiv aus einer anderen Zeit, aber so 2013 beim Gasteinsatz der Zittauer IV K Nr. 145 auf Lohsdorfer Gleisen eingefangen.

Die einzige Schmalspurbahn der Sächsischen Schweiz hatte 1951 keine Chance mehr, weiter zu bestehen. Mit einem Abbauzug demonitierte man die Linie von Goßdorf-Kohlmühle bis Hohnstein. Eisenbahnfreunde haben den Verein Schwarzbachbahn gegründet und den Bahnhof Lohsdorf wieder aufgebaut.

Die *Dampfzüge* kehren zurück

Bei mehreren Bahnhofsfesten haben die Vereinsfreunde in den letzten Jahren ihren Gästen und Unterstützern den Fortgang der Arbeiten gezeigt. Seit August 2011 ist zu der zweigleisigen Bahnhofsgleislage ein kurzes Streckenstück von 200 Metern hinzugekommen. Die kurze Ausfahrt nach Hohnstein wird aber das Strecken-

ende in Richtung des früheren Endbahnhofs darstellen müssen. Den Wiederaufbau möchte man dagegen talwärts, in Richtung Goßdorf-Kohlmühle, starten. Warum? Das hat zwei ganz gewichtige Gründe. Die frühere Schwarzbachbahn verlief durch zwei Tunnel. Beide sind noch immer vorhanden. Ein viel besuchter Wanderweg führt durch

die beiden Kunstbauten hindurch. Würde es gelingen, die Strecke wieder hindurchzuführen, so hätte das Schmalspurbahnland Sachsen eine weitere Attraktion zu bieten.

Neben dem Wiederaufbau des Bahnhofs Lohsdorf mit der ursprünglichen Gleislage und den Bahnhofsgebäuden haben die Vereinsmitglieder weitere Projekte. So konnte



Gut 200 Meter ist die Strecke in Richtung Hohnstein lang. Genug, um hier auf reichhaltige Motivjagd zu gehen und wunderschöne Schnappschüsse mitzubringen.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Im Eintrittspreis zum Bahnhofsfest haben die Schwarzbachbahner gleich eine Freifahrt eingebettet. Keine Frage, dass der Personenwagen immer gut besetzt ist.

eine V 10 C betriebsfähig aufgearbeitet werden. Unterstützt wurden die Freude von der SOEG, die hier als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) einen Teil des Kooperationsvertrages erfüllt.

Bis zur Genehmigung des Streckenausbaus hat man in Lohsdorf mit der Sanierung eines Gepäckwagens ein zweites ehrgeiziges Großprojekt begonnen. Dafür entwickelte und baute man ein komplett neues Fahrwerk mit Einachs-drehgestellen. Von Fachleuten wurde die Konstruktion als „richtungweisend“ gelobt. Bei der Aufarbeitung eines geborgenen Wagenkastens eines zweiachsigen Personenwagens könnte das gewonnene Know-how erneut nützlich sein.

Noch ist der Streckenbau nicht begonnen, doch Dampf kann man in Lohsdorf zu den Bahnhofsfesten im August desöfferten schnuppern. Die Eintrittskarte zum Bahnhofs-

fest berechtigt übrigens auch zu einer Mitfahrt auf der 200 Meter langen Strecke in Richtung Hohnstein.

Neben Gastlokomotiven anderer Vereine stand in den letzten Jahren die IV K Nr. 145 aus Zittau mit einem Wagen des Sachsenzuges hier im Einsatz. So ganz unbekannt war der Maschine beim ersten Kennenlernen des



Mit der SOEG besteht ein Kooperationsvertrag. So sind Zittauer Lokführer und Betriebsleiter im Ehrenamt aktiv dabei.

Museumsbahnhofs auf der Schwarzbachbahn wegen eines ganz interessanten Zufalls nicht. Die IV K Nr. 145 der SOEG wurde von der DRG zur 99 555 umbezeichnet und eben diese Lok bespannte den Abbauzug des Jahres 1951.

Man darf also gespannt sein, welche fantastischen Momente eine Schmalspurbahnreise durch das wieder auf schmaler Spur zu erlebende Schwarzbachtal bieten könnte. Vor dem ersten der beiden Tunnel plant man, einen Haltepunkt einzurichten. Wie könnte er wohl besser heißen als Hp Schwarzbachtal?



Der Verein möchte klassischen Epoche-II-Betrieb vorführen. Diese passenden Signale zeigt bisher keine andere Museumsbahn.

Der MEB-Tipp

- Großes Bahnhofsfest im August
- Wandermöglichkeiten auf der alten Trasse durch zwei erhaltene Schmalspurbahntunnel

www.schwarzbachbahn.de

Eine Fahrzeugschau vor dem sanierten Löbauer Heizhaus: Mit viel Eifer pflegen die Vereinsmitglieder nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch das historische Gebäudeensemble.



Leider musste die vereinseigene 52 8080-5 abgestellt werden. Das Sonderfahrtprogramm gestalten Gastloks. Im Fokus der Vereinsarbeit stehen ferner Fahrzeugsammlung im Maschinenhaus und eine Modellbahnausstellung.

Anlaufpunkt Maschinenhaus

Der Verein Ostsächsische Eisenbahnfreunde (OSEF) und die Bahnsozialwerk-Freizeitgruppe Historische Lokomotiven bemühen sich gemeinsam um die Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge, die auf den Schienen der Oberlausitz ihr Zuhause hatten. Im Maschinenhaus, dem ehemaligen Bahnbetriebswerk von Löbau, stehen einige der Löbauer Schmuckstücke.

Putzen, reparieren, das Gebäude instand- und die Gleise unkrautfrei zu halten, ist selbstverständlich ein wichtiger Bestandteil der

Vereinsarbeit. Aber die Freunde haben viel mehr vor und so laden die OSEF-Mitglieder mehrmals im Jahr zu Sonderfahrten ein. Dabei werden beliebte Ziele ins Programm aufgenommen. Nicht immer ist es eine reine „Eisenbahnfan-Ausfahrt“. Zu Gartenschauen, Weinverkostungen und der Oldienacht mit Hits und Stars der 70er-Jahre geht es dann zu den Freunden des VSE nach Schwarzenberg und weiter zur Waldbühne. Die Tagebauanlagen der Region können ebenso bei Sonderfahrten der OSEF besucht und erkun-

det werden. Man ist also ganz auf das Familienerlebnis Dampfeisenbahn eingestellt.

Um die traditionsreiche Geschichte der deutschen Eisenbahn, besonders der Dampflok, nicht in Vergessenheit geraten zu lassen, führen Vorträge und Besichtigungen im Lokschuppen den Gästen jene Hochzeit noch einmal vor Augen.

Maschinenhaustage nennt sich der Höhepunkt in jedem Kalenderjahr. Der gesamte Fahrzeugpark wird auf Hochglanz poliert. Gelegentlich schlüpfen auch Dampflokomotiven befreundeter Verein unter das sichere Schuppendach. So bietet sich die Gelegenheit, um mit deren Eignern die Zeit zu Foto-fahrten zu nutzen und den schwarzen Riesen etwas Auslauf zu bieten. Das Streckennetz der Oberlausitz erlaubt noch, romantische Nebenbahnstimmungen einfangen zu können.

Ob es in kommenden Zeiten noch einmal möglich sein wird, das „Superevent“ ausrichten zu können? Das ist eine Parallelfahrt zweier Dampflokomotiven auf gleicher Höhe. Ein Spektakel, das die Eisenbahnfreunde sowohl in die Wagen als auf die Strecke zog.

Als ihren Modellbahnhof bezeichnen die Vereinsfreunde den früheren Güterschuppen des Bahnhofs. Nach Fertigstellung der ersten Räume konnte die Nutzung mit einer Modellbahnausstellung im Rahmen von zwei „Schnuppertagen“ erfolgen. Das Gebäude kann dort als vorbildgerechter Nachbau im Maßstab von 1:120 bestaunt werden. Doch nicht nur das macht das Komplettpaket Dampfeisenbahn so richtig rund. Zu sehen sind zwei große H0-Anlagen. Natürlich wird die Parallelfahrt dort auf kleiner Spur nachempfunden.



58311 konnte nach einigen Drehtagen für einen Kinofilm in Löbau Quartier erhalten und wurde gleich zu einer Fotosonderfahrt auf Nebenstrecken der Region eingesetzt.

FOTOS: CHRISTIAN SÄCHER, ANDREAS FISCHER (LI.)

Der MEB-Tipp

- Maschinenhaustage im Mai
- Modellbahnausstellung im Modellbahnhof Löbau (jeweils 10 bis 17 Uhr):
- Erlebnisfahrten Seenlandbahn 2014
Sonderfahrten mit historischem Triebwagen zu verschiedenen Zielen im Lausitzer Seenland,

www.osef.de



Wolfgang Frey am Betriebsmittelpunkt der Spur-Ile-Anlage, dem Bahnhof Bertsdorf. Der sympathische „Museumschef“ lässt keine Frage seiner Gäste unbeantwortet.



Die Strecke führt immer an der Wand entlang durch den Ausstellungsraum und passiert dabei die Exponate aus über 100 Jahren Eisenbahngeschichte der Oberlausitz.

FOTOS: HELGE SCHOLZ

Der Auslöser des freyschen Modellbahnvirus war ein Weihnachtsgeschenk. Im Jahr 1956 in das Leben der Familie gebracht, hat es sich zu einer beachtlichen Sammlung und einem öffentlichen Museum ausgeweitet. Neben Modellen verschiedener Spurweiten sind viele Ausrüstungsgegenstände zu sehen.

Modellbahnschätze in Hülle und Fülle

Was dies einmal für Ausmaße annehmen würde, hätte sich damals keiner vorstellen können. Zuerst etwas verschämt zurückgehalten, entwickelte sich aus der Leidenschaft von Vater und Sohn Frey für kleine Bahnen eine emsige Sammel- und Bautätigkeit. Alles mit der Eisenbahn irgendwie im Zusammenhang Stehende erhielt einen neuen Stellenwert und einen passenden Stellplatz. So waren die H0-Modelle der Grundstock einer

beachtlichen noch heute vorhandenen Heimanlage in H0/H0e/H0f im Obergeschoss, die in das private Eisenbahnmuseum integriert wurde. Dieses feierte 2014 auch schon wieder seinen 13. Geburtstag.

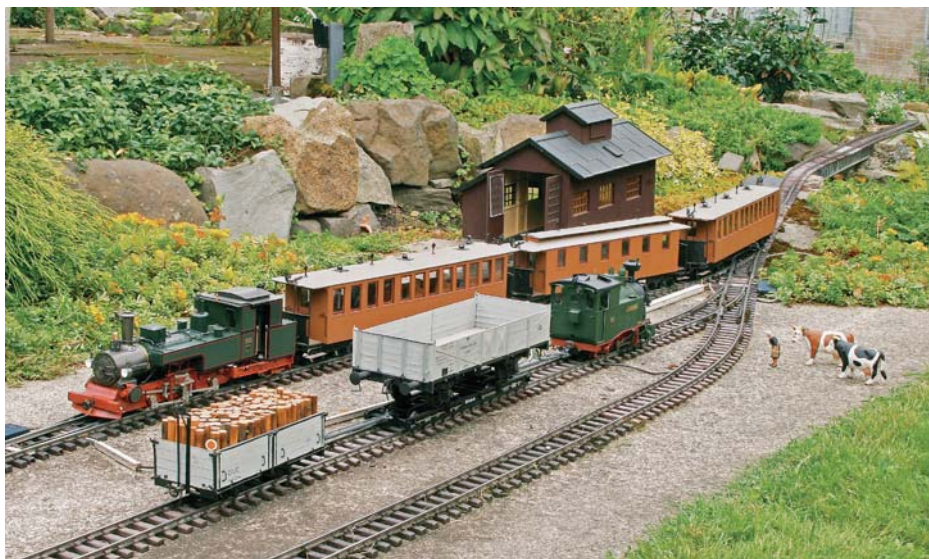
Mit dem Aufbau einer exakt maßstäblichen sächsischen Schmalspurbahn auf dem Boden des Hauses im Maßstab 1:22,5 und der Spurweite von 32 mm, also Ile, fing alles noch einmal von vorn an. Die Gebäude konnten von einer früheren Gartenbahnanlage

ge übernommen werden. So steht das Bertsdorfer Ensemble auf der Ile-Anlage im Obergeschoss des Hauses und ist ein Schwerpunkt des Seifhennersdorfer Eisenbahnmuseums.

Viele Modellfahrzeuge entstanden mit korrekter Spurweite in eigener Werkstatt.

Die alte Gartenbahn bleibt in abgespeckter Form für den Museums-Gartenbahnbetrieb im Freien erhalten; einige Modelle werden inzwischen als Kleinserienprodukte angeboten. Der Rundkurs, ein verschlungenes Oval, mit einem typischen sächsischen Bahnhof, Heizhaus und einer Ausweichstelle, ist trotz seiner Ile-Konkurrenz im Haus bei den Besuchern und den Vereinsfreunden von Wolfgang Frey sehr beliebt.

Freys haben mit ihrer 1:20-Ile-Gartenbahnanlage einst Neuland beschritten. Sie ist ein Denkmal, das für die Anfänge ihres Hobbys steht, und bleibende Erinnerung an den leider verstorbenen Mitbegründer Heinz Frey.



Auf der Freilandanlage geht es dann noch weiter. Sie besteht aus einer Phantasiestrecke durch den freyschen Garten mit weiteren tollen Eindrücken und typischen Gebäuden.

Der MEB-Tipp

- An folgenden Tagen nach Voranmeldung geöffnet
Donnerstag: 10:00 - 12:00 Uhr
und 14:00 - 17:00 Uhr
Samstag: 14:00 - 17:00 Uhr

www.eisenbahn-fleischer.de



Ein Spektakel der besonderen Art ist die Bertsdorfer Doppelausfahrt. Der Sachsenzug dampft nach Jonsdorf, der Planzug nach Oybin.

Das dürfen Sie nicht verpassen, eine Tour mit der Zittauer Schmalspurbahn. Zittaus bezaubernde Altstadt hält viele Überraschungen bereit, die es zu entdecken gilt, bevor der Dampfzug ins Freizeit- und Aktivparadies Zittauer Gebirge abfährt. Mit der Fahrt in die Kurorte Oybin und Jonsdorf erleben Sie das Umgebndeland von seiner schönsten Seite.

Erlebnis Zittauer Schmalspurbahn

Im Drei-Länder-Eck zwischen Deutschland, Polen und Tschechien liegt ein kleiner, aber mit landschaftlichen Besonderheiten reich gefüllter Naturpark: Das Zittauer Gebirge. Wanderfreunde, Aktivsportler, Kultururlauber, Familien und alle Naturfreunde kommen hier ganz auf ihre Kosten. Ausflüge in das benachbarte tschechische Lausitzer Gebirge und nach Liberec (Reichenberg) oder in das polnische und tschechische Iser- und Riesengebirge bieten sich zu jeder Jahreszeit an. Mittendurch verlaufen die Strecken der Zit-



Die Einmaligkeiten reißen nicht ab. Die SOEG hat in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden den historischen Triebwagen VT 137 322 wieder betriebsfähig aufgearbeitet. So ist er auch bei anderen Bahnen zu Gast und ein Fernsehstar geworden.

Die HISTORIK MOBIL ist der Höhepunkt im Veranstaltungskalender der SOEG. Am ersten Augustwochenende wird das gesamte Zittauer Gebirge „mobil“. In Jonsdorf treffen sich am Bahnhofsgelände Oldtimer- und Stationärmotorenfreunde und mancher Gast auf den schmalen Gleisen wie hier 99 715 aus Jöhstadt.





Neben Themenzügen setzt die SOEG auch einen Reichsbahnzug ein. 99 731 wurde extra für die Bespannung mit dem Einheitswagenzug im Stil der Epoche II weitgehend in ihren Lieferzustand zurückversetzt. Am Jonsdorfer Ortseingang befindet sich dieses Motiv mit den typischen Lausitzer Umgebendehäusern.



Mit Volldampf nach Oybin! IV K Nr. 145 hat gerade mit dem Sachsenzug den Trennungsbahnhof Bertsdorf verlassen.

FOTOS: HELGE SCHOLZ

tauer Schmalspurbahn. In Zittau starten die Züge in die Kurorte Oybin und Jonsdorf.

Nicht wenige der Tagesgäste oder Urlauber und vor allem Eisenbahnfreunde kommen wegen dieser täglich mehrfach und planmäßig mit Dampflokomotiven bespannten Züge in die Region. So findet die Schmalspurbahn einen festen Platz im Urlaubsprogramm. Das hat einen Grund, denn die Bahn wurde in den letzten Jahren mit familienfreundlichen Angeboten, Themenzügen, Bahnfesten und vielem mehr nicht nur auf Eisenbahnfreunde, sondern speziell auf Familien ausgerichtet.

Der Hauptgrund für Bahninteressierte, die Zittauer Schmalspurbahn zu allen Jahreszeiten zu besuchen, ist der hochinteressante Betriebsdienst. Bei der Fahrplangestaltung wurden mit dem YKonzept eine perfekte Umlaufgestaltung für die Fahrzeuge und erlebnisreiche Angebote für die Fahrgäste geschaffen. Die Streckengeographie erlaubt es, Züge von Zittau in die Gebirgsorte Oybin und Jonsdorf auf die Reise zu schicken und zusätzlich einen Pendelbetrieb zwischen beiden Orten mit einem Umsetzen der Zuglokomotive im Trennungsbahnhof Bertsdorf einzurichten. Neben den dampfgeführten Planzügen mit Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 gehören die IV K Nr. 145 (99 555) und der historische Triebwagen VT 137 322 fest in den Betriebsmaschinendienst. Letztere beiden Unikate der SOEG übernehmen im Wochenendverkehr Sonderleistungen. So rollt die IV K mit dem Sachsenzug, einem stilechten Epoche I-Personenzug. 99 731 wurde im Zuge einer Untersuchung in Meiningen weitestgehend in ihren Lieferzustand des Jahres 1928 zurückversetzt. Sie bespannt den Reichsbahnzug, stilecht im Outfit der Epoche II.



Die Bergfahrt nach Jonsdorf verlangt von den Maschinen vollen Einsatz. Hier schnauft 99 715 am Umgebendehaus vorbei dem Endbahnhof entgegen.

Themenzüge wie der Burg- und Klosterzug, der Stadtwächterzug, der Musikzug, der Jonsdorfer Steinbruchzug und die Phänomenzüge verdichten das Veranstaltungsprogramm. Das unbestrittene Highlight auf den Schienen im Zittauer Gebirge ist aber die HISTORIK MOBIL. Sie ist ein Volksfest auf Schienen und Straßen. Traditionell findet es am ersten Augustwochenende mit der Eröffnung am Freitagabend statt. Der Schienenspaß ist verknüpft mit dem Lückendorfer Bergrennen und den Jonsdorfer Oldtimertagen. Kurzum, wenn es im Gebirge aus allen Schloten dampft und raucht, knattern die Rennfahrer auf ihren Maschinen um den Sieg einer Gleichmäßigkeitsprüfung und am Jonsdorfer

Bahnhof und im Ort treffen sich Oldtimer- und Stationärmotorenfreunde. Erstere geben ihren Fahrzeugen gehörig Auslauf. Die Straßen im Gebirge sind dann in der Hand klassischer Zwei- und Viertakter. So ist es ein Leichtes, an den Bahnübergängen historische Szenen zu erleben. Dass an solchen Festtagen ein ganz besonderer Zug unterwegs ist, soll nicht verschwiegen werden. Von befreundeten Vereinen und Bahngesellschaften kommen Aussichtswagen nach Zittau. Vier oder fünf dieser beliebten Wagen im Verband zu sehen, ist nur in Zittau zur Sommerparty HISTORIK MOBIL zu erleben. „Oben ohne“ reisen und jeder hat einen Fensterplatz! Jedes Jahr wird ein anderes Motto gewählt. Dies umzusetzen, geht nur mit Gastfahrzeugen. So gastierte zur 2013er-Auflage ein kompletter DR-Zug nebst 99 715 aus Jöhstadt auf der Zittauer Schmalspurbahn.

Pensionen und Hotels, viele Kooperationspartner der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen, bieten Gelegenheit, etwas länger hier zu verweilen. Breitgefächerte Freizeitangebote und Möglichkeiten für den Aktivurlaub runden das Erlebnis Zittauer Gebirge ab.



Stilecht bis ins Detail! So kann, nein wird es auch Ihnen passieren, dass ein Beamter der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen um die Billets bittet und Frohsinn verbreitet.

Der MEB-Tipp

- Täglicher Dampfzugbetrieb mit Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79
- Themenzüge Reichsbahn- und Sachsenzug, historischer Triebwagen VT 137 322
- Erstes Augustwochenende HISTORIK MOBIL im gesamten Zittauer Gebirge

www.soeg-zittau.de

Im Nordosten des Freistaates liegt der Ausgangspunkt einer ganz besonderen Schmalspurbahnattraktion. In Weißwasser beginnen die Gleise der 600-mm-spurigen Waldeisenbahn Muskau. Zwei Landschaftsparks sind mit den Zügen zu erreichen, der Muskauer und der Kromlauer Park.



FOTOS: HEIKO LICHNIOCK, FRIEDEMANN TISCHER

Manche Reisezüge der Waldeisenbahn werden mit zwei Brigadelokomotiven in die Parklandschaft befördert.

Nostalgisch von Park zu Park

Die Muskauer Waldeisenbahn hat eine ganz interessante Vorgeschichte. 1883 erwarb Hermann Graf von Arnim die Standesherrschaft Muskau, zu der das Gebiet um Weißwasser und Bad Muskau gehörte. Neben der Erhaltung der Muskauer Park- und Schlossanlagen wollte er das Gebiet industrialisieren. Braunkohlen-

gruben wurden erschlossen, Sägewerke eröffnet, Ziegeleien und Papierfabriken. Die ideale Transportmöglichkeit, die Rohstoffe anzuliefern und Produkte abzuführen, stellte eine 600-mm-Bahn dar. Neben der ursprünglichen Bezeichnung als „Gräflich von Arnimsche Kleinbahn“ wurde sie im Volksmund einfach „Waldeisenbahn“ genannt.

Ein doch respektables Reststück von 20 Kilometern Streckenlänge wird heute durch die Waldeisenbahn Muskau GmbH betrieben. Bad Muskau und Kromlau werden in den Personenzügen vom Bahnhof Weißwasser Teichstraße aus angefahren. Die noch vorhandene Tonbahn nach Mühlrose über den Halbendorfer Wechsel wurde inzwi-



Wehmütiger Abschied vom Streckenteil: Der Tagebau schiebt sich immer weiter an die Tonbahn heran. Mit gemeinsamem Abpfeifen haben sich Waldbahnmaschinen und Gastlokomotive verabschiedet.

schen im hinteren Bereich eingestellt. Dem Tagebaufortschritt hat die Gleislage im Wege gestanden. Als Ersatz wird eine neue Linie zum schweren Berg aufgebaut. Ein Projekt der Anliegerkommunen und des Bergbaubetreibers Vattenfall Mining AG sieht vor, den vom Tagebau betroffenen Streckenabschnitt im Jahr 2015 zum Aussichtsturm „Am Schweren Berg“ umzuverlegen. Im Jahr 2016 werden dann wieder Züge zu erleben sein.

Die Muskauer Waldeisenbahn ist das Eldorado für Feldbahnfreunde. Zwischen der Eröffnung im Jahr 1896 und 1978 wurden schätzungsweise 19 verschiedene Dampfloks bei der Waldeisenbahn eingesetzt. Im Weißwasser sind heute noch die 99 3312 „Diana“, die Brigadelokomotive 99 3317 als Betriebslokomotiven auf altvertrauten Gleisen unterwegs. Als Gastlok weilt 99 3462 (Lok Mecklenburg im Besitz von Walter Seidensticker) von der Dampfkleinbahn Mühlenstroth in der Lausitz. Verschiedene Diesel- und rollfähige Dampflokomotiven bereichern den Maschinenpark. Der Museumsbahnhof „Anlage Mitte“ beherbergt die zahlreichen historischen und denkmalgeschützten Fahrzeuge des WEM e.V. Offenkundige und versteckte Reize dieser Schmalspurbahn und der weltberühmten, teils nach Polen grenzüberschreitenden Parkanlagen für sich zu entdecken, kann mit einer Fahrt in den historischen Zügen ein Hochgenuss sein. ■



Bei den planmäßigen Fahrten und Sonderveranstaltungen erlebt man eine kleine Zeitreise zurück in die Glanzzeit der WEM mit Mehrzugbetrieb.



Bei den Ausflugsfahrten in die Parklandschaft sind die offenen Wagen mit Bestuhlung schnell von den Gästen erobert, trockenes Wetter mal vorausgesetzt.

Der MEB-Tipp

- Dampfbetrieb Brigadelokomotiven
- Saisonöffnung mit dem Osterdampf
- Kromlauer Park- und Blütenfest
- Pfingstdampf
- Fotosonderzüge

www.waldeisenbahn.com



FOTO: CHRISTIAN SÄCHER

Der Große Garten ist ein zentral gelegener Park. Die Parkbahn führt mitten durch das barocke Dresdner Ausflugshighlight hindurch.

Neben der Bedeutung als Eisenbahnknotenpunkt bietet die sächsische Landeshauptstadt weitere Attraktionen auf Schienen der verschiedensten Spurweiten, die man bei der Reise auf der DAMPFBAHN-ROUTE nicht verpassen sollte.

„Verkehrsvielfalt“ in Elbflorenz

Man sollte sich nicht wundern, im Herzen der Landeshauptstadt gelegentlich Dampflokpfiffe zu hören. Sie kommen nicht vom naheliegenden Dresdner Hauptbahnhof. Des Rätsels Lösung ist schnell gefunden. Die Pfiffe stammen von den Lokomotiven der Dresdner Parkeisenbahn. Im Großen Garten schnaufen auf der Spurweite von 381 Millimetern Liliputzüge, die in den Sommermonaten tausende kleiner und großer Passagiere auf eine Rundreise durch den Park mitnehmen. Das

Besondere daran: Der Fahrbetrieb bei der Dresdner Parkeisenbahn wird, wie in Chemnitz, von Kindern und Jugendlichen in ihrer Freizeit geleistet.

Die Ursprünge der Parkbahn reichen nun schon 80 Jahre zurück. Anfang der 30er-Jahre errichtete man als besondere Attraktion zur Hygiene- und Gartenbauausstellung auf dem Gelände des Großen Gartens eine Liliputbahn. Nach 1945 erinnerte man sich wieder der alten, ausgelagerten Bahn. Zum Internationalen Tag des Kindes 1950 wurde

die Anlage als Kindereisenbahn wieder mit einer Streckenlänge von 5,6 Kilometern in Betrieb genommen. Zur Pioniereisenbahn umbenannt, kam dem damaligen Nutzungszwecke entgegen, hier Kinder für eine spätere Tätigkeit bei der Deutschen Reichsbahn zu gewinnen. So ist es Tradition geblieben, die meisten Dienstposten von Kindern ausüben zu lassen. Viele heutige Lokführer haben in ihrer Schulzeit hier die Anregung für ihre berufliche Perspektive erhalten und können darauf stolz sein. 1990 wurde die Pioniereisen-



Mit Volldampf in den Frühling. In den Zügen der Dresdner Parkbahn können die Gäste der Landeshauptstadt bei einer Rundreise auf 381-mm-Spur die Parklandschaft buchstäblich erfahren.

bahn in Dresdner Parkeisenbahn umbenannt und 1993 den Schlössern und Gärten Dresden unterstellt. Eine Viertelmillion Fahrgäste können die etwa 115 aktiven Mädchen und Jungen mit den angestellten Mitarbeitern pro Saison begrüßen. Insgesamt haben schon 23 Millionen Fahrgäste die halbstündige Rundreise durch den Barockpark im Herzen Dresdens unternommen.

Wenige Kilometer auf der anderen Elbseite dampft es nicht, sind vielmehr ganz andere Schienen und Anlagen zu finden. In Loschwitz kann man mit der Standseilbahn und Schwebebahn den Nordhang des Elbtales erklimmen. Die Dresdner Bergbahnen sind technische Meisterleistungen. Eine Fahrt mit den mehr als hundertjährigen Bergbahnen zählt längst zu den Touristenattraktionen Dresdens. Nicht nur die technischen Denkmäler selbst, auch ihre einzigartige Lage am male-

*Bei der Lokauf-
rüstung wird mit
den Fahrgästen
manch Exper-
tengespräch
geführt. Die
Liliputmaschinen
müssen wie ihre
großen Schwest-
tern unterhalten
werden.*



FOTOS: CHRISTIAN SCHIFFNER, ST. MÜHLE

rischen Loschwitzer Elbhang ziehen Besucher an. Die Standseilbahn stellte die Verbindung zum Höhenkurort Weißer Hirsch her. Dabei legt sie 547 Meter zurück, überwindet 95 Höhenmeter und bezwingt eine maximale Steigung von 29 Prozent. Gleich nebenan verläuft die etwas jüngere Schwebebahn. Sie verbindet den Körnerplatz mit Ober-

loschwitz. Auf 274 Metern Länge überwindet die Schwebebahn einen Höhenunterschied von 84 Metern. Das steilste Stück ist 40 Prozent geneigt. Aber es kann noch weiter hinaufgehen. Ein Panoramaaufzug bringt die Gäste auf das Turmdach der Bergstation. Ein phantastischer Ausblick über die Elbe mit dem „Blauen Wunder“, über die Altstadt bis



Die Dampflokkführer der Parkbahn sitzen in einem offenen Führerstand.

Neben den Dampflokomotiven rollt auf der Dresdner Parkbahn auch diese augenscheinliche Diesellokomotive, hinter der sich aber eine Akkulokomotive verbirgt.



FOTOS: KLAUS GOTTSCHLING (LI.), CHRISTIAN SÄCHER, PRESSE (UN.)

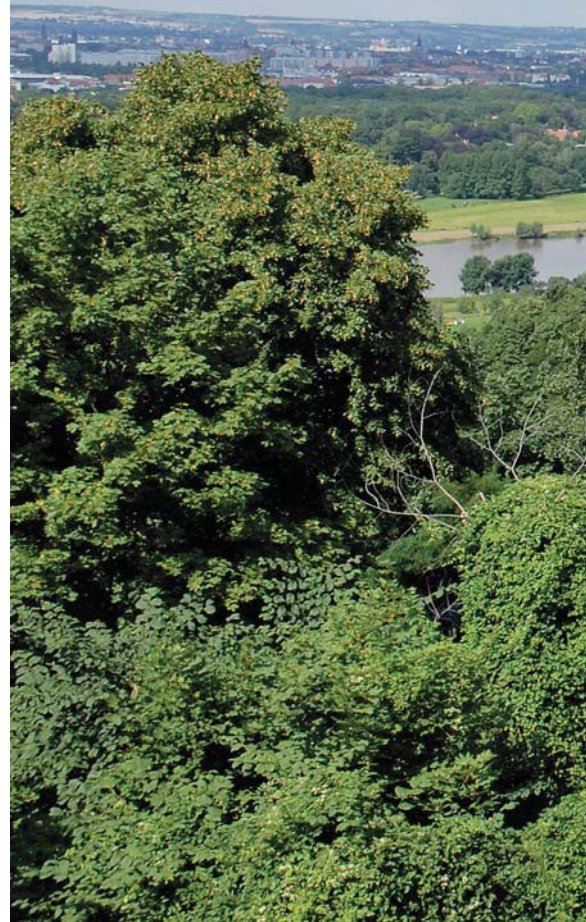
Die Strecke der Windbergbahn wurde vom Eisenbahnnetz abgetrennt. Dennoch wird hier eine aktive Vereinsarbeit mit großen Erfolgen geleistet.

zu den Hängen des Radebeuler und Meißner Weinanbaugebietes wird geboten. Warum so nah zwei so unterschiedliche Bahnen? Die Antwort ist einfach. Das Nürnberger Unternehmen Conti fand 1901 hier eine Möglichkeit, seine Einschienenhängebahn zu testen.

Die nächste Dresdner Eisenbahnattraktion von Ruf findet man südwestlich des Stadtzentrums. Im Dresdner Hauptbahnhof begannen die Züge der Windbergbahn nach Possendorf. Spezielle Aussichtswagen wurden von der Staatsbahn in Dienst gestellt. Doch unverkennbar waren die Züge dank der ebenso für diese Strecke typischen Lokomotiven. Die Baureihe 98.0, die „Kreuzspinnne“, konnte die Strecke wegen ihres beweglichen Fahrwerks der Bauart Meyer leicht befahren. Neben den Aussichtszügen zur DRG-Zeit gewann die Strecke für den Güterverkehr an Bedeutung. Gruben säumten seit Eröffnung der sächsischen Semmeringbahn den Streckenverlauf. Mehrere Anschlussbahnen wurden zu den Schächten verlegt. Mit dem Ausbau der Sachsen-Franken-Magistrale hat die DB AG das Reststück der Windbergbahn vom Streckennetz abgeschnitten. Ausgerechnet die erhaltene und auf Lokausstellungen bewunderte 98 001 versteckte man im Chemnitzer Industriemuseum als Zeugnis hartmannscher Lokomotivbaukunst. Dem Windbergbahn-Verein ist es zu verdanken, dass diese grandiose Strecke weiterleben kann. In Dresden-Gittersee ist ein Museumsbahnhof entstanden, die Gleislage hinter nach Freital-Birkigt wird saniert und erst kürzlich wurde dort eine handbediente Voll-

schrankenanlage wieder in Betrieb genommen. Das Projekt des Windbergbahn-Vereins, hier ein technisches Denkmal und den Aufbau und Betrieb einer regelspurigen Museumsbahn zu sichern, sollte jede mögliche Unterstützung erhalten. Ein Teilerfolg ist der Einsatz des WEX vom FHWE auf der von der DB AG verantworteten Inselstrecke. ■

Eine Schwebebahn führt von der Talstraße am Elbufer hinauf nach Oberloschwitz. Der historische Wagen erreicht gleich die Bergstation. Von deren Aussichtsplattform bietet sich ein kilometerweiter Blick zu beiden Seiten des Elbtales.





In Sichtweite der Schwebebahn hat man mit einer Standseilbahn die nächste Möglichkeit, Dresdner Höhen zu erreichen. An der Ausweichstelle wurde diese Begegnung der beiden Wagen festgehalten.

Auf der Elbe ist zwischen Meißen und Böhmen die größte und älteste Schaufelraddampferflotte im Einsatz. Vor der Kulisse der Festung Königstein ist hier ein Schiff der Flotte nach Bad Schandau unterwegs. Auf dem Königsteiner Stadtviadukt verläuft ein Abschnitt der Elbtalbahn.

Der MEB-Tipp

- Fahrbetrieb der Dresdner Parkeisenbahn von Ende März bis Ende September
- Bergbahnen täglich in Betrieb (Betriebspausen durch Revision beachten)
- Gitterseer Bahnhofsfest des Windbergbahn-Vereins als Höhepunkt im Veranstaltungskalender

www.grosser-garten-dresden.de

www.dresdner-bergbahnen.de

www.saechische-semmeringbahn.de

Keine Frage, sich auf eine Radebeuler Sehenswürdigkeit festzulegen, ist schwer. In der Villa Shatterhand auf Karl Mays Spuren zu gehen oder das weltbekannte Jagdschloss Moritzburg zu besuchen, das DDR-Museum kennenzulernen oder auf der Lößnitzgrundbahn den Traditionszug zu nutzen – alles ist empfehlenswert!

Mit dem „Lößnitzdackel“ unterwegs

In Radebeul Ost beginnen die Züge der schmalspurigen Lößnitzgrundbahn. Entlang der Radebeuler Weinberge und durch den malerischen Lößnitzgrund mit seinen teils traditionsreichen Lokalitäten und Villen ist Moritzburg das Ziel der meisten Reisenden in der Streckenmitte. Wer noch mehr Schmalspurbahn erleben möchte, kann die

Fahrt bis nach Radeburg fortsetzen. Die Lößnitzgrundbahn endet schließlich in dem kleinen Städtchen, in dem Pinselheinrich (Heinrich Zille), der Maler des Berliner Milieus, geboren wurde.

Und von einer weiteren Geburtsstunde soll gesprochen werden. Radebeul ist eigentlich der Gründungsort des Traditionsbetriebs.



Fritz Hager ist es zu verdanken, der Mitte der 1960er-Jahre interessante Güter- und Personenwagen aus der Anfangszeit der sächsischen Schmalspurbahnen vor der Verschrottung rettete, um sie auf Radebeuler Abstellgleisen sammeln zu lassen. Bis heute trägt dieses Bekenntnis zur Erhaltung von technischen Sachzeugen und Hagers Traditionsbewusstsein seine Früchte. Bei einer kleinen, aber hochkarätigen Fahrzeugsammlung sollte es nicht bleiben. Am 10. August 1974, vor genau 40 Jahren, wurde der erste Traditionszug auf die Reise geschickt. Konsequenterweise wurde dieses Konzept eines stilsicheren Epochen-Betriebes ausgebaut und zu einem Erfolgsprojekt verfeinert.

Die Planzüge der Lößnitzgrundbahn, betrieben von der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft (SDG), erfreuen sich spezi-

Und wieder ein Treffen mit der I K Nr. 54: Hier rollt sie mit dem Traditionszug im Plan nach Radebeul Ost.

Ein Damm teilt den Dippelsdorfer Teich unweit von Moritzburg. Eine kleine Brücke reicht für den Durchfluss und stellt ein beliebtes Fotomotiv an der Strecke dar.



Im historischen Güterboden an der Radebeuler Ladestraße wurde ein alter Güterschuppen zu einer Eventlocation umgestaltet. Hier kann man eingerahmt von Exponaten und Lokomotiven feiern.

FOTOS: SAMMLUNG TRR, SVEN GEIST, HELGE SCHOLZ, STEFAN FRITZSCHE



Ein Traditionszug hat Ende der 1970er-Jahre Radeburg erreicht. Die Lokomotive erhielt zu dieser Zeit ihr grünes Länderbahnkleid.



99 1771-4 schnauft mit einem Planzug der Löbnitzgrundbahn in Richtung Weißes Roß durch die Radebeuler Gartenstadt.

ell an Wochenenden wachsender Beliebtheit. Von der Elbe im Süden und den Weinhängen im Norden wird die Gartenstadt regelrecht liebevoll in die Arme genommen. Mittendurch, vorbei an Obstgärten, Villen, Wiesen und Teichen schnauft der charmant als „Löbnitzdackel“ bezeichnete Zug durch eine romantische Landschaftsvielfalt. Verläuft die Trasse im Löbnitzgrund durch ein dichtes Blättermeer, so öffnet sich die Landschaft bei Moritzburg zu einer weiten Ebene. Moritzburg mit dem weltbekannten Jagdschloss, die Wander- und Radwege sowie Teichanlagen sind Anziehungspunkte für die Ausflügler und Badelustigen. Eine solche Fahrt muss einfach im offenen Aussichtswagen unternommen werden.

Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 stehen hier im Plandienst. Freital-Hainsberg ist nicht weit und von der dritten Schmalspurbahnstrecke unter Regie der SDG kann durchaus einmal eine andere Maschine aus dem Bestand der Gesellschaft zum Dienst auf der Löbnitzgrundbahn herangezogen werden.

Einfach von A nach B zu pendeln, wird mit der Zeit ein wenig langweilig. So steht die Löbnitzgrundbahn für Bahnevents ganz besonderer Güte. Einmal ist der schon angesprochene Traditionsbahnbetrieb ein Grund, die Bahn öfters zu besuchen. Es wird aber noch besser. Der Spaß auf Schienen inklusive



Eisenbahnüberfall und jede Menge „blaue Bohnen“, das ist die große Show während der Karl-May-Festtage in Radebeul.

FOTOS: STEFAN FRITZSCHE (OBEN), RONNY KRETZSCHMAR



Romantische Stimmung: 99 1775 ist am 29. Dezember 1993 bei untergehender Sonne nach Radeburg unterwegs.

Überfall bietet besonders Familien und Kindern unvergessliche Eindrücke. Karl May lässt grüßen! Plötzlich Schüsse, Banditen preschen auf Pferden aus dem Gebüsch. Der Lokführer bremst den Zug und eine wilde Platzpatronenschlacht kommt in Gang. Frachtgut wird geraubt oder im Zug sitzende gefangene Kumpare der rauen Gesellen

werden befreit. Bei den Karl-May-Tagen der totale Schienenspaß!

Doch auch für Puristen bietet die Löbnitzgrundbahn ihre Highlights. An erster Stelle wären zwei in Radebeul stationierte historische Regelspurgüterwagen des Verkehrsmuseums Dresden zu nennen. Auf Rollwagen werden sie gelegentlich zu Fotosonderzügen

eingesetzt. Mit der IV K Nr. 176 in Länderbahnlackierung ergeben sich klassische gemischte Züge der Länderbahnzeit.

Das Museum im historischen Güterboden Radebeul bietet weitere Sehenswürdigkeiten aus vergangenen Epochen der Strecke. Hauptattraktion ist die im Museumsschuppen ausgestellte 99 604. Die letzte erhaltene echte Altbau-IV K konnte durch die Initiative des mittlerweile in die Stiftung Sächsischer Schmalspurbahnen übergegangenen VSSB e.V. aus Bochum-Dahlhausen in ihre Heimat zurückgeführt werden. Historische Stationsschilder der Strecke, Uniformen, Dokumente, Bilder, Sonderausstellungen und weitere Originalwagen, wie das Einzelstück des Profilmesswagens, sind hier zu bestaunen. Wenn einer eine (Schmalspurbahn-) Reise tut, dann kann er viel erzählen. Das bekommt bei der Löbnitzgrundbahn seine Bestätigung.

FOTOS: THOMAS SCHWARZE (OBEN), RONNY KRETZSCHMAR



Die Zitterpartie ist der Saisonauftakt der Traditionsbahn. In Bärsdorf findet das Ballonglühen mit stimmungsvoll erleuchtetem Schmalspurbahnzug großen Anklang.

Der MEB-Tipp

- Täglicher Planbetrieb mit Dampflokomotiven
 - Traditionszüge
- Karl-May-Festtage mit Pendelverkehr in den Löbnitzgrund und „Überfall“
- Museum im historischen Güterboden

www.loebnitzgrundbahn.de



Das Bw Nossen beherbergte Stars der Schiene unter seinem Dach. 50 1002-0 und die 35 1113-6 lockten schon in den 1980er-Jahren die Eisenbahnfreunde an. Dank der IG Bw Nossen wird die Hochburg der Altbau-50 nicht vergessen.

Nossen – Bw voller Erinnerungen

In alle vier Himmelsrichtungen rollten zur Hochzeit des Dampflokbetriebes die Nossener Maschinen. Nach Westen bis Großbothen, nach Osten bis Dresden, nach Norden bis Riesa und die 35 1113-6 sogar mit einer legendären Eilzugleistung bis Wittenberge. In südlicher Richtung erreichten die 50 Freiberg. So war der Eisenbahnknotenpunkt Nossen eine Dampflokhochburg, zu

der sich auch noch der Endpunkt der Schmalspurbahnstrecke von Freital-Potschappel gesellte.

Als die Feuer erloschen, begann der Eisenbahnknotenpunkt an Bedeutung zu verlieren. Bis in unsere Tage. In zwei Jahren droht Nossen sogar, vom schienengebundenen Personennahverkehr komplett abgeschnitten zu werden. Allein Güterzugleistung

Eine Dampflokiparade am Nossener Rundschuppen, wie sie sich so, zwar mit anderen Baureihen, in den 1970er-Jahren täglich abspielte.

gen könnten hier noch zu erleben sein. Mitte der 1990er-Jahre gründeten engagierte Eisenbahnfreunde die IG Bw Nossen mit den beiden Vereinszielen, den Erhalt des Bahnbetriebswerkes Nossen und der Strecke nach Freiberg. Auf den Ständen des Bw Nossen stehen heute wertvolle Dampf- und Diesellokomotiven sowie zwei Schmalspurloks, die eine repräsentative Fahrzeugsammlung bilden. Ferner konnten hier die betriebsfähigen Maschinen der Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG stationiert werden und eine perfekte Infrastruktur für den Dampflokbetrieb nutzen. Zu Sonderfahrten starten die Maschinen häufig in Richtung Freiberg auf die Zellwaldbahn hinaus. Gemeinsam mit der Firma Regio-Infra-Service Sachsen GmbH und unter Federführung des Fördervereins „Zellwaldbahn e.V.“ wird diese 24 km lange Strecke von Nossen nach Freiberg als Museums- und Ausflugsbahn sowie als Güterzug-(umleitungs-)strecke vorgehalten. In Streckenmitte liegt der Bahnhof Großvoigtsberg. Ein Museum im Bahnhofsgebäude stellt die Geschichte der Strecke vor und blickt auf die des Bw Nossen.

Dank des Engagements der IG Bw Nossen und ihrer Partner kann die Strecke durch den Zellwald bei Siebenlehn mit vielen romantischen Fotostellen im Dampfbahnland eine ideale Lösung aufzeigen, dampfgeführten Nebenbahnbetrieb anzubieten. Auch Fahrten mit der vereinseigenen 110 101-3 oder den beliebten „Ferkeltaxen“ lassen unverfälschtes DR-Nebenbahnflair aufkommen.

Ein dampfgeführter PmG kommt bei einer Veranstaltung der Nossener IG von der Zellwaldbahn nach Nossen.



FOTOS: FRANK BARTUSCH (2)

Der MEB-Tipp

- Bahnhofsfest in Großvoigtsberg und Nossen im Mai
- Umfangreiches Sonderfahrprogramm von April bis Dezember

www.bwnossen.de

Kreuz und quer durchs Dampfbahn-Land

Im Königreich Sachsen entstand ab 1881 eine Vielzahl von Schmalspurbahnen mit einer Gesamtlänge von mehr als 500 Kilometern. Auf fünf Strecken wird heute noch regelmäßiger Personenverkehr betrieben, auf zwei weiteren, die nach 1990 von Eisenbahnfreunden wieder aufgebaut worden sind, werden Museumsfahrten angeboten. Und fast überall kommen Dampfzüge zum Einsatz.

Wer diese Schmalspurbahnen besuchen möchte, findet in der neuen Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe neben Streckenporträts und detaillierten Triebfahrzeuglisten ausführliche Kapitel über die Geschichte der Schmalspurbahnen in Sachsen und die dort eingesetzten Lokomotiven. Ein Augenschmaus ist die anspruchsvolle und abwechslungsreiche Bebilderung mit bislang unveröffentlichten und vielfach großformatig wiedergegebenen Fotos von der Länderbahnzeit bis heute.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
ca. 140 Abbildungen, Best.-Nr. 54 11 02

nur
€ 12,50



Foto: Michael Sperl

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt: EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

TILLIG TT BAHN

... und was haben Sie am 24. Mai 2014 vor?

Großer „Tag der offenen Tür“ mit TT-Clubtreffen bei TILLIG-Modellbahnen in Sebnitz

Samstag 24.05.2014
9.00 - 18.00 Uhr

- Freier Museumseintritt
- Familienfest auf dem Firmenhof
- Workshop TILLIG-TT-Club
- Werksbesichtigungen
- Sonderverkauf
- Vorführung von Modellalterungen
- Kinderspielecke, u.v.m.

TT-Sondermodelle - erhältlich in Ihrer Modellbahn-Galerie

Art. 501331 - Diesellok V10B, TILLIG-Museumslok
(in Koop. mit PIKO)
Preis: 95,00 €*


Art. 501277 - GAZ69 „Freiwillige Feuerwehr Sebnitz“
(in Koop. mit HERPA)
Preis: 9,90 €*




99 1574-5 wurde mit einer Druckluftbremsanlage ausgerüstet. Bei Naundorf dampft die Lok hier entlang der Straße nach Schweta.

1884 rollten die ersten Schmalspurzüge von Oschatz über Mügeln nach Döbeln. Rationalisierungspläne der DR ließen das Netz schrumpfen. Die Döllnitzbahn GmbH hat der Strecke eine gesicherte Existenz verschafft. „Tradition mit Zukunft“ lautet das eigene Motto, „Tradition für die Zukunft“ das der Freunde und Fahrgäste der Döllnitzbahn.

Entlang der Döllnitz

Mit zwei Diesellokomotiven österreichischer Bauart werden der planmäßige Schülerverkehr sowie Sonder- und Bauzüge der Döllnitzbahn gefahren.



Das Mügeln Schmalspurbahnnetz sollte zu Zeiten seiner Entstehung das verkehrstechnisch nicht angebundene Hügelland zwischen den beiden bestehenden Regelspurstrecken von Borsdorf über Döbeln nach Coswig und der nördlich gelegenen ersten deutschen Fernbahn von Leipzig über Oschatz nach Dresden erschließen. Von Oschatz nach Döbeln führte die erste Schmalspurbahnstrecke. Die Verbindung vom als Betriebsmittelpunkt aufblühenden Bahnhof Mügeln nach Wernsdorf und weiter nach Neichen folgte. Reiche Kaolinvorkommen bei Kemmlitz führten zum Bau der Zweigstrecke Nebitzschen – Kropitz. Die Bahn im Döllnitztal hatte ihre größte Ausdehnung erreicht.

Nach der Betriebseinstellung des Personenverkehrs im Jahr 1975 geriet das Reststück des „Wilden Roberts“ von Oschatz nach Mügeln und Kemmlitz auf die Stilllegungsliste. Beherztes Eingreifen von Anliegerkommunen, Landkreis Oschatz und PRO BAHN führte zur Gründung der Döllnitzbahn GmbH, die 1993 den Betrieb übernahm.

Besondere Bedeutung fand und findet die Gesellschaft im Schülerverkehr. Am 3. August 1995 konnten die jungen Fahrgäste mit Schulranzen und Sporttasche dieses richtungsweisende Angebot zum ersten Mal nutzen.

Heute ist die Döllnitzbahn GmbH in ruhiges Fahrwasser gekommen. Mehr noch: Engagierte Mitarbeiter, eine Geschäftsführung, der, die kulturhistorischen Werte einer Schmalspurbahn und zeitgemäße Transportaufgaben zu vereinen, eine Verpflichtung ist,



In Zusammenarbeit ist vieles möglich: Zittauer IV K Nr. 145 vor einem privat organisierten Fotogüterzug in Oschatz mit Unterstützung von DBG und Förderverein Wilder Robert.



FOTOS: STEFAN FRITZSCH (LI. OBEN), HELGE SCHOLZ

Man muss genau hinsehen und so ergeben sich Blickwinkel, die für Mügeln als einst größtem Schmalspurbahnhof Europas stehen. Die Weichenfolge an der „Neichener“ Ausfahrt.



Vor Naundorf zuckelt hier ein Personenzug mit der 99 1574-5 an der Spitze durch die weite Döllnitzniederung dahin.



Gänsehautstimmung am Mügelnr Heizhaus: Die majestätische Lokparade mit 99 1574-5, I K Nr. 54, 99 1561-2 und 99 1584-4 wagt niemand zu stören.

haben der Döllnitzbahn in der sächsischen Eisenbahnlandschaft eine ganz neue Gewichtung verliehen. Sonderzüge, wie der Wernsdorf-Express, Traditionsverkehr, Einsatz von Gastfahrzeugen, Organisation von Schmalspurbahnfestivals und die Integration der Döllnitzbahn in das Tourismuskonzept des sächsischen Burgen- und Heidelands haben Früchte getragen. Zudem verhalf der richtige Schritt der Streckenverlängerung nach Glossen, neben der historischen Feldbahnanlage weitere Erlebnispotentiale zu bieten. Jener Wiederaufbau wurde mit dem Claus-Köpcke-Preis belohnt, den Döllnitzbahn GmbH, Förderverein Wilder Robert und die Gemeinde Sorntzig-Ablass voller Freude entgegennahmen.

Mit den beiden Diesellokomotiven 199030 und 199031 sowie der 99 1574 und der in Aufarbeitung befindlichen



Die ersten Fahrten der I K Nr. 54 auf Mügelnr Gleisen waren ein Freudenfest und ganz besonders mit den folgenden einmaligen Begegnungen mittels stilechter Epoche-I-Züge.



99 1584 stehen für den Planbetrieb und die Sonderveranstaltungen Maschinen zweier Traktionen bereit.

Der im planmäßigen Personenverkehr befahrene Abschnitt Oschatz – Mügeln – Glossen bietet seine Reize. Die Fahrt beginnt entlang der Oschatzer Altstadt. Am Haltepunkt Körnerstraße überbrückt die Strecke zum ersten Mal die Döllnitz, der weitere Passagen folgen werden. Vom Oschatzer Hauptbahnhof bis zum Bahnhof Oschatz Süd kann bei Events ein Pendelverkehr eingerichtet werden. So hat sich die Schmalspurbahn als idealer Zubringer zur in Oschatz ausgerichteten Landesgartenschau erwiesen. Der „Oschatz-Park“ mit seiner Mehrzweckhalle ist von den Bahnsteigen oder der Fußgängerbrücke bestens zu erreichen. Aber dann beginnt die Fahrt in die Döllnitzniederung. Durch Auen, vorbei an Salzwiesen, kleinen Siedlungen, Feldern und Weiden geht die romantische Schmalspurbahnreise immer weiter hinein ins Mügeln Land. Ein waches

Das Jagdschloss Hubertusburg war anlässlich der ersten Fahrt des Wermsdorf-Expresses kurzzeitig wieder in königlicher Hand! Ein Eisenbahntraum schien sich zu erfüllen.

Auge wird Eindrücke registrieren die das Motto der Döllnitzbahn, „Tradition mit Zukunft“, verinnerlichen. Restaurierte Gebäude, ein in seinen Ursprungszustand zurückversetztes Heizhaus in Mügeln und freigeschnittene Streckenabschnitte führen unweigerlich dazu, diese Bahn lieben zu lernen.

Einst von der Stilllegung bedroht, wird bei der Döllnitzbahn in den kommenden Jahren mit Fördergeldern die Infrastruktur in Abschnitten ertüchtigt. Visionen soll durchaus Raum gegeben werden. Könnte nicht Wermsdorf mit seinem sanierten Jagdschloss Hubertusburg einem Bahnanschluss näher rücken? Wäre es nicht wert, zwischen dem größten Jagdschloss Deutschlands und dem größten Schmalspurbahnhof Europas einen Schulerchluss auf 750 mm herzustellen? ■



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Hinter Altoschatz rollt der Wermsdorf-Express, der die Gäste zur Sonderausstellung der Staatlichen Kunstsammlungen anlässlich des 250. Jahrestages des Hubertusburger Friedens brachte, zu den Schweden-schanzen weiter. Dieses Reiseangebot war ein voller Erfolg. Von Glossen haben die Fahrgäste einen historischen Schienenersatzverkehr bis zum Schlosshof genießen können.

Der MEB-Tipp

- 16./17.08.2014 Stadtfest Mügeln Festwochenende 130 Jahre Bahnhof Mügeln
- 13./14.09.2014 Tag des offenen Denkmals + 130 Jahre Bahnhof Mügeln

www.doellnitzbahn.de



Ganz vorn auf dem Museumsgleis im Leipziger Hauptbahnhof steht 52 5448-7.

Wenn die 52 8154-8 mit einem Sonderzug die Halle des Leipziger Hauptbahnhofs verlässt, dann startet der Zug des Eisenbahnmuseums Leipzig zu beliebten Ausflugszielen und Veranstaltungen in Thüringen und Sachsen.

Kein Leipziger Allerlei



FOTOS: CHRISTIAN SÄCHER (UNTEN), HELGE SCHOLZ

Gern sind die Leipziger bei anderen Eisenbahnvereinen zu Gast. So schnauft der Museumszug hier hinter Hartenstein zum Schwarzenberger Eisenbahnmuseum des VSE.

Prunkstück der Sammlung des Eisenbahnmuseums Leipzig ist die betriebsfähige 52 8154-8. Mit der Maschine nehmen die Vereinsfreunde ihre Gäste mehrmals im Jahr mit auf große Fahrt. In der großen Halle des Leipziger Hauptbahnhofs, wo nur noch wenig an die große Dampfzeit auf Deutschlands einst größtem Kopfbahnhof erinnert, erwarten die Gäste die Abfahrt. Erinnerungen zu behüten, darum geht es dem Verein. Mit der Lokomotive 52 8154-8 steht die zur Zeit einzige betriebsfähige Dampflok der Messestadt im Plagwitzer Schuppen 1 des Eisenbahnmuseums. Ungezählte Freizeitarbeitsstunden und manch private finanzielle Unterstützung waren notwendig, bis der Verein im Juni 1995 sein Domizil feierlich eröffnen konnte. Im Lokschuppen 1 des ehemaligen Bahnbetriebswerkes Leipzig-Plagwitz und auf den Gleisanlagen zwischen Wasserturm und Ausschlackgrube ist das Museum entstanden.

Mit der 52 8098-7 findet sich eine zweite Maschine im Bestand. Von 1980 bis 1989 waren ihre letzten Einsatzorte die Bw Falkenberg, Engelsdorf, Leipzig Süd und Halle G. Lok 52 5448-7 des Vereins ist dagegen auf dem Museumsgleis im Leipziger Hauptbahnhof zu finden. Einen besseren Standort könnte man sich nicht wünschen, witterungsgeschützt steht sie, einst letzte Vertreterin der Baureihe 52 mit Altbaukessel im Planbetrieb der DR, auf dem Ausstellungsgleis. Mit ihr wurde die Fahrzeugsammlung des Vereins eröffnet. Verschiedene Diesellokomotiven, 244 146-7 und Reisezugwagen bereichern die Sammlung. Während der Eisenbahntage im Museum können die Fahrzeugschätze aus nächster Nähe betrachtet werden. 52 8154-8 hingegen wird für ein umfangreiches Sonderfahrtprogramm bereitgehalten. Ausflüge nach Thüringen, rund um Leipzig oder ins Erzgebirge schätzen die Messestädter und Eisenbahnfreunde. Schwarzenberg und Johanngeorgenstadt sind Ziele der Weihnachtszüge, zu den Bergparaden oder Weihnachtsmärkten des Weihnachtslandes Erzgebirge. Nur Hand in Hand kann eine Sonderfahrt zum Erfolg werden. Den Leipzigern gelingt es immer wieder – begeisterte Fahrgäste, attraktive Reiseziele mit ansprechenden Rahmenprogrammen, gepflegte Fahrzeuge: Einfach Dampfbahnlust, die zum Wiederkommen anregt. ■

Der MEB-Tipp

- 16.08.14 Sommerfest im Bw Plagwitz – mit Live-Musik, Spaß & Dampf
- 26.10.14 14. Leipziger Eisenbahntage – Sachsenrunde über Döbeln und Riesa

www.dampfbahnmuseum.de

Im Leipziger Stadtteil Wahren rollt die Parkbahn Auensee auf Liliput-Spur. Eine äußerlich zur DR-03 umgestaltete Schlepptenderlokomotive, Baujahr 1925, steht hier im Blickpunkt.



Man könnte wirklich meinen, eine 03.10 würde hier auf den Betrachter zufahren.

Rundfahrt um den Auensee

Leipzigs Pioniereisenbahn wurde 1951 als zweite derartige Anlage der noch jungen DDR am Auensee in Betrieb genommen. Bei der Spurweite wählte man das Spurmaß der Liliputlokomotiven von 381 Millimetern.

Der Rundkurs um den Auensee ist 1,9 km lang. Von Anfang April bis Ende Oktober läuft die Saison mit einem Ruhetag am Montag. Für den Zugdienst steht neben einer Akkulokomotive jüngerer Datums die 1925

bei der Krauss & Co AG in München gebaute vierte Schlepptenderlokomotive aus der Serie der Liliputmaschinen bereit. 1965 hat man ihr Äußeres verändert. Durch den Anbau von Witte-Windleitblechen, einen schwarzen Anstrich und den Wegfall der Bahnräume ist sie rein äußerlich einer 03 der DR angeglichen worden. Die Bahn wird vom Verein Parkeisenbahn Auensee e.V. in Zusammenarbeit mit der Stadt Leipzig betrieben. Der Fahrbetrieb wird bis heute, wie

schon zur Gründung, von Kindern und Jugendlichen in der Freizeit durchgeführt. Nach der Runde um den Auensee bieten Boot- und Fahrradverleih weitere Erholungsmöglichkeiten rund um den und auf dem idyllischen See zwischen der Neuen Luppe und der Weißen Elster.

Der MEB-Tipp

- 15.06.14 Tag des Eisenbahners
- 12.07.14 7. LWB-Parkeisenbahnfest
- 30.08.14 Tag des Schulanfängers
- 26.10.14 Saisonausklang mit Lampionfahrten, Zapfenstreich u.v.m.
- 31.10.14 Letzter Betriebstag für das Jahr 2014

www.parkeisenbahn-auensee-leipzig.de

Maschinen aller Traktionen sind im Lokschuppen der Glauchauer Interessengemeinschaft zuhause. Unter ihnen 35 1097-1, die seit 2007 zu Sonderfahrten eingesetzt werden kann.

Glauchauer Lokschau

Anfang Mai erwarten die Eisenbahnfreunde der IG Traditionslok 58 3047 e.V. im Bahnbetriebswerk Glauchau ihre Besucher zur traditionellen Saisonöffnung. Die vereinseigenen Lokomotiven werden vor dem Lokschuppen

zu einer Lokomotivparade aufgestellt und auf der Drehscheibe präsentiert. Im Glauchauer Lokschuppen sind unter anderen 58 3047-6 und 50 849 beheimatet. Im Traditionskabinett bietet sich ein Einblick in die Glauchauer Eisenbahngeschichte. Der

Zugang zum Bahnbetriebswerk ist aus Richtung Reinholdshain über die Scheermühlenstraße möglich.

Lokomotive 35 1097-1 hingegen steht für ein Sonderfahrtprogramm der Vereinsfreunde über diesen Zeitraum hinaus zur Verfügung. So erlebt man die Maschine auf Fahrten zu anderen Events und bei Rundfahrten ins sächsische und böhmische Erzgebirge und Umland. Ganz besondere Highlights sind die Fahrten der Neubaulokomotive auf der Elbtalbahn.

Der MEB-Tipp

- 13.9.2014 Große Lokschau im Bw Glauchau

www.dampflok-glauchau.de

Volksfeststimmung am Glauchauer Lokschuppen, wo Maschinen aller Traktionen bestaunt werden können.



FOTOS: SVEN GEIST (OBEN), IG 58 3047

Hohe Ehrung

Die DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen wurde mit dem Claus-Köpcke-Preis 2013 ausgezeichnet.

Die DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen wurde am 8. April 2014 als einzigartige Plattform zur nachhaltigen gemeinsamen Vernetzung der Angebote rund um die sächsischen Schmalspurbahnen mit dem Claus-Köpcke-Preis 2013 ausgezeichnet. Die 2010 begonnene erfolgreiche Arbeit, die nunmehr von über 150 Partnern getragen wird, überzeugte das Kuratorium bei seiner einstimmigen Entscheidung. Rund um die Dampfbahnen bietet die DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen Höhepunkte aus Kunst und Kultur, weltberühmtem Traditionshandwerk, zahlreichen Museen, Denkmälern und lebendig erhaltenen Sachzeugen der Eisenbahngeschichte.

„Keine andere Region in Deutschland, und auch darüber hinaus, verfügt über ein so lebendiges Kulturerbe mit fünf täglich betriebenen Schmalspurbahnen. Die DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen trägt dazu bei, das Kulturgut der sächsischen Schmalspurbahnen mit vielschichtigen Angeboten zu verbinden und somit einem breiten Publikum bekannt zu machen“, so Dr. Andreas Winkler, Vorsitzender des Vorstandes der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, welche den Preis vergibt.

Attraktive Messeauftritte, interessante Werbemedien und eine vielfältige Öffent-



FOTO: TINO BORMANN

Viele der Kooperationspartner, u.a. auch die VGBahn als Premiumpartner, haben zusammen mit der Projektleitung die Ehrung im Historischen Güterboden Radebeul in Empfang genommen.

lichkeitsarbeit tragen dazu bei, dass zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland von einem Besuch des Dampfbahnlands Sachsen überzeugt werden.

„So leisten die Schmalspurbahnen einen wesentlichen Beitrag zur touristischen Erschließung strukturschwacher Regionen und sorgen damit für Arbeitsplätze und Einkommen“, führte Bodo Finger, Präsident der Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft e.V., in seiner Laudatio aus.

Der „Claus-Köpcke-Preis“ wurde 2014 zum elften Mal für besonderes Engagement bei der Pflege, dem Erhalt und der Weiter-

entwicklung der sächsischen Schmalspurbahnen vergeben.

Mehr als 370 Vorhaben wurden in den vergangenen Jahren für den nach dem berühmten Eisenbahn pionier, Ingenieur und ehemaligen Finanzrat des Königlich-Sächsischen Finanzministeriums, Prof. Claus Köpcke (1831 – 1911), benannten Preis nominiert. Neben dem Bau des einst sehr weit entwickelten Schmalspurnetzes in Sachsen sind Professor Köpcke auch viele weitere Ingenieurbauten, so unter anderen die berühmteste Elbbrücke Dresdens, das Blaue Wunder, zu verdanken. ■

Impressum

MODELLEISENBAHNER EXTRA
Erscheint in der
Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR
Helge Scholz

LEKTORAT
Dr. Karlheinz Haucke

**ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG/
BILDBEARBEITUNG**
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160,
bettina.wilgermeier@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 104139, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-34
Fax (08141) 53481-33
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
E-Mail: MZV@mzv.de,
Internet: www.mzv.de

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168
34121 Kassel

Nachdruck, Reproduktion, sonstige
Vervielfältigung – auch auszugsweise
und mit Hilfe elektronischer Datenträger
– nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages.
Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferpflicht. Ersatzansprüche
können nicht anerkannt werden.
Für unverlangt eingesandte Beiträge und

Fotos wird keine Haftung übernommen.
Alle eingesandten Unterlagen sind mit
Namen und Anschrift des Autors zu
kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheber-
rechten und sonstigen Ansprüchen Dritter
obliegt dem Einsender. Das Honorar
schließt die Verwendung in digitalen On-
bzw. Offline-Produkten ein.

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck

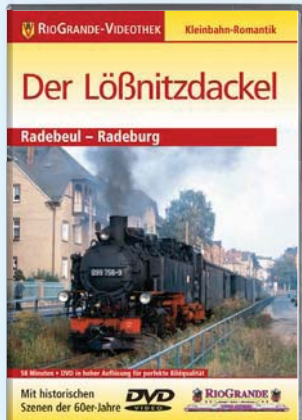
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-200

Geschäftsführung Manfred Braun,
Ernst Rebelein, Horst Wehner

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Für Dampfbahn-Fans



Der Löbnitzdackel
DVD VIDEO Best.-Nr. 6033
€ 22,95



Unvergessene Schmalspurromantik
DVD VIDEO Best.-Nr. 6043
€ 22,95



Die Harzquerbahn
DVD VIDEO Best.-Nr. 6039
€ 22,95



Mit der Dampfkleinbahn ins Zittauer Gebirge
DVD VIDEO Best.-Nr. 6032
€ 22,95



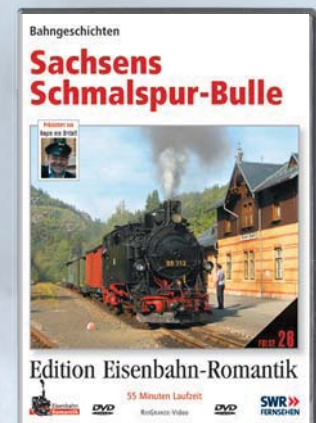
S'Bimmelbahnel im Osterzgebirge
DVD VIDEO Best.-Nr. 6026
€ 22,95



Schmalspurwunder im Erzgebirge
DVD VIDEO Best.-Nr. 6115
€ 22,95



Die Baureihe 38.2
DVD VIDEO Best.-Nr. 6356
€ 16,95



Sachsens Schmalspur-Bulle
DVD VIDEO Best.-Nr. 6426
€ 22,95

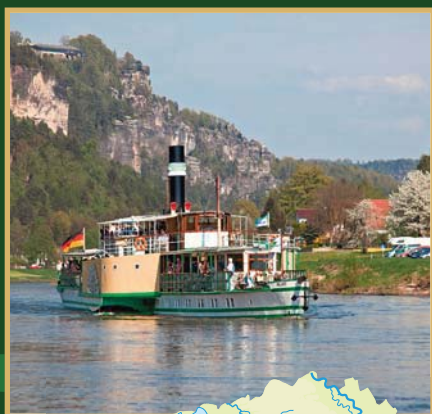
Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 081 41/5 34 810 • Fax 081 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.vgbahn.de
Oder im gut sortierten Fachhandel

DAMPFBAHN-ROUTE

... die Ferienstraße

Sachsen



**Besuchen Sie das
Dampfbahnland!**

Informationen, Termine, Katalogbestellung
und Souvenirs unter:

www.dampfbahn-route.de

