

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 26
€ 12,50

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



DB RegioNetz in Sachsen Die große Erfolgsgeschichte



Die Erzgebirgsbahn

inkl. DVD



DIE AUSSICHTSBAHN
Nostalgie als Attraktion



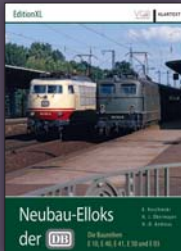
WERKSTATT UND BETRIEB
Blick hinter die Kulissen



HIGHTECH AUF SCHIENEN
Mit digitaler Bahntechnik

Die Eisenbahn im XL-Format

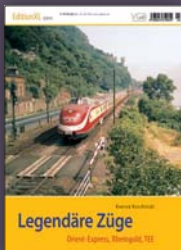
Weitere Bände aus der Edition XL



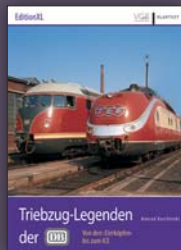
Neubau-Elloks der DB
Best.-Nr. 601502



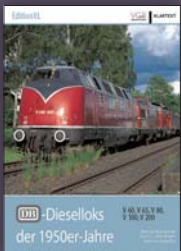
Erz, Stahl und Eisenbahn
Best.-Nr. 601503



Legendäre Züge
Best.-Nr. 601602



Triebzug-Legenden der DB
Best.-Nr. 601603



DB-Dieselloks der 1950er-Jahre
Best.-Nr. 601701



Die letzten Dampf-Paradiese
Best.-Nr. 601702



Kult-Dieselloks der DR
Best.-Nr. 601801



DB und DR in den 1980er-Jahren
Best.-Nr. 601901

EditionXL

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

NEU



Konrad Koschinski

DB-Elloks der 1970er-Jahre

Die Baureihen
111, 151 und 181.2

Dieser reich bebilderte Sammelband, entstanden aus den beliebten Sonderausgaben der Fachzeitschrift „Eisenbahn-Journal“, beschreibt die in den 1970er-Jahren in Dienst gestellten Elektrolokomotiven der DB-Baureihen 111 und 151 sowie die Mehrsystem-Elloks der Baureihe 181.2 einschließlich der Vorgängertypen aus den 1960er-Jahren. Ausführlich wird über die Technik und die sehr unterschiedlichen Einsatzgebiete berichtet. Die Baureihe 111 wurde für den universellen Reisezugdienst – vom Nahverkehrszug bis zum 160 km/h schnellen InterCity – sowie für den S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr beschafft. Hauptaufgabengebiet der sechssachsigen Baureihe 151 blieb stets der schwere Güterzugdienst. Sie war nicht nur die stärkste, sondern mit Tempo 120 auch die schnellste Güterzuglok der DB. Die 181.2 kamen hauptsächlich vor grenzüberschreitenden Reisezügen nach Frankreich und Luxemburg zum Einsatz.

Best.-Nr. 601902

Das ist die Edition XL: DIN-A4-Großformat • 240 Seiten • Softcover-Einband • über 400 Fotos

je nur
€ 19,95



www.facebook.de/vgbahn

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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

Die Erzgebirgsbahn – Flexibel. Innovativ. Sympathisch

**Liebe Leser des MODELLEISENBAHNER,
sehr geehrte Freunde der Erzgebirgsbahn,**

in dieser Ausgabe lernen Sie die Erzgebirgsbahn, ihre Mitarbeiter und das Erzgebirge ein gutes Stück näher kennen. Ich hoffe, Sie werden begeistert sein. Ich möchte Sie daher schon jetzt einladen, es nicht nur bei der Lektüre zu belassen, sondern das Erzgebirge in naher Zukunft gern persönlich zu besuchen und uns dann in der Praxis zu testen.

Seit 2002 sorgt die Erzgebirgsbahn für einen sicheren und zuverlässigen Eisenbahnbetrieb im Erzgebirge. Selbstverständlich war und ist das nicht, denn das RegioNetz-Modell, der integrierte Betrieb, wurde von vielen durchaus kritisch beäugt, und auch heute müssen wir tagtäglich immer wieder durch Leistung überzeugen.

Rückblickend können wir aber sagen, dass sich die Investitionen in moderne Fahrzeuge und die Infrastruktur gelohnt haben, denn so konnte nicht nur der fast schon totgesagte Eisenbahnverkehr in der Region neu belebt werden, sondern es entstand mit der Erzgebirgsbahn zudem eine kleine Innovationsschmiede, die mit immer neuen Ideen dem sächsischen Pioniergeist auf der Schiene wieder neuen Schwung und den Fahrgästen eine verlässliche und umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr gab. Das honorieren die Fahrgäste bis heute. Und es werden immer mehr.

Ausruhen möchten wir uns darauf aber nicht und in Anbetracht der Konkurrenz im Schienenpersonennahverkehr können wir das auch gar nicht. Daher bricht jetzt nicht nur ein neues Jahrzehnt an, sondern auch für uns heißt es, aufzubrechen und die Herausforderungen anzunehmen. Unter den heutigen Erfordernissen des Klimawandels und der veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, auch im ländlichen Raum, ist die Fortführung und Weiterentwicklung des DB-RegioNetz-Modells umso wichtiger. Die Erzgebirgsbahn versteht sich dabei als Partner der Region, als Partner der Kommunen, der Wirtschaft und der Wissenschaft. Und wir verstehen uns nicht zuletzt als verlässlicher Partner unserer Kunden. Wir verbinden mehrere UNESCO-Welterbestätten in der Montanregion Erzgebirge und fühlen uns der Zusammenarbeit mit allen Touristikern verpflichtet.

Selbstverständlich haben wir den Anspruch, pünktlich und sicher mit modernen Fahrzeugen unterwegs zu sein. Unser Anspruch ist aber auch, unser Schienennetz, unsere Bahnhöfe und Haltepunkte weiter um- und auszubauen, fit zu machen für den Verkehr der Zukunft, so dass Reisezeiten verkürzt werden, der barrierefreie Zugang zu unseren Zügen möglich und das Reisen ein Erlebnis ist. Nicht zuletzt bringen wir als Unternehmen aus der Region uns aktiv in den Forschungscampus Annaberg-Buchholz ein, stellen dabei für

Forschungseinrichtungen sowie für die Bahnindustrie Testinfrastruktur und Testfahrzeuge zur Verfügung.

Neben unseren Aufgaben als modernes Eisenbahnunternehmen pflegen wir natürlich auch die Geschichte „der guten alten Eisenbahn“. In den Bahnhöfen Cranzahl und Schlettau erhalten wir die funktionsfähigen Eisenbahnanlagen aus längst vergangenen Zeiten. Dort bedient der Fahrdienstleiter noch die Formhauptsignale und erteilt als Aufsicht mit der roten Dienstmütze jedem Zug das Abfahrtsignal.



Die Geschäftsleitung der Erzgebirgsbahn: (V.l.s.n.r.) Ralf Bucka (Leiter Verkehrsbetrieb), Grit Enge (Kaufmännische Leiterin), Tomas Schmidt (Technischer Leiter) und Lutz Mehlhorn (Sprecher/Leiter Infrastruktur Betrieb).

Wir, das sind reichlich 200 Erzgebirgsbahner, für die die Bahn nicht nur ein Beruf, sondern meist noch Berufung ist, egal, ob es sich um Triebfahrzeugführer, Fahrdienstleiter, Instandhalter, Kundenbetreuer, Dienstplaneinteiler oder Controller handelt. Wir leben Eisenbahn. Sie sind neugierig geworden, möchten mehr wissen? Dann lesen Sie weiter in dieser Ausgabe oder noch besser: Besuchen Sie uns vor Ort. Wir freuen uns auf Sie!

Im Namen der Leitung der Erzgebirgsbahn grüßt Sie

Lutz Mehlhorn
Sprecher/Leiter Infrastruktur Betrieb

3 GRUSSWORT

4 INHALT

5 IMPRESSUM

6 FAHRT FREI FÜR DIE ERZGEBIRGSBAHN

Die zur DB AG gehörende Erzgebirgsbahn (EGB) ist seit dem 1. Januar 2002 eines von sechs Regio-Netzen, die der DB RegioNetz Verkehrs GmbH und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH unterstehen. Vier Strecken verbinden die Landkreise Mittelsachsen, Zwickauer Land, Zwickau und den Erzgebirgskreis mit Chemnitz.

14 DAMALS UND HEUTE

Historische Streifzüge in die Geschichte der vier befahrenen Strecken bieten reizvolle Eindrücke.

32 DAUERAUFGABE OBERBAUSANIERUNG

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist die ständige Instandhaltung des insgesamt 270 km langen Streckennetzes im Infrastrukturbereich der Erzgebirgsbahn eine Voraussetzung.

36 WILISCHTHAL OBEN UND UNTEN

Der Ersatzneubau einer Brücke der Zschopautalbahn war eine logistische und finanzielle Herausforderung, die mit Bravour gemeistert werden konnte.

42 DER VT 642.0/642.5

Der von Siemens gebaute Desiro ist das Aushängeschild der Erzgebirgsbahn.

48 AUF BETRIEBSFAHRT ZUM „BOXENSTOPP“

„Wer gut schmiert, der gut fährt“ ist nur die halbe Wahrheit für einen betriebssicheren Einsatz der Fahrzeugflotte.

54 ALLES AUS EINER HAND

Das FTZ ist Werkstatt und Innovationsfeld einer neuen Antriebstechnologie der VT 642 der Erzgebirgsbahn.

58 PER MAUSKLIK UND MIT MUSKELKRAFT

Bei der Sicherungstechnik treffen mit dem ersten digitalen Stellwerk der DB AG und den mechanischen Stellwerken zwei Welten aufeinander, die reibungslos miteinander funktionieren.

66 HALLO KOLLEGIN!

Auf ihre Mitarbeiterinnen kann sich die Erzgebirgsbahn verlassen, eine ist für die Kontrolle der Leit- und Sicherungstechnik zuständig.

68 EINE IDEE WIRD ZUM ERFOLG

Kommunen und Vereine im Erzgebirgskreis haben das Angebot „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ schon in der elften Saison in Betrieb.

76 MIT DER EGB ZUM UNESCO-WELTERBE

Per Bahn zu den Sehenswürdigkeiten im nun UNESCO-Welterbe Erzgebirge – besser geht es nicht.

80 „SCHIENENHAFEN“ CHEMNITZ SÜD

Eigene Güterverkehrsleistungen erbringt die Erzgebirgsbahn nicht, aber stellt dafür Infrastruktur zur Verfügung

86 TEAMWORK ÜBER GRENZEN

Planmäßig nach Karlovy Vary oder der grenzüberschreitende Saisonverkehr nach Cranzahl fördern den europäischen Gedanken.

90 VERSUCHSSTRECKE UND FORSCHUNGSCAMPUS IN ANNABERG-BUCHHOLZ

Am 12. April 2018 wurde mit der Eröffnung des Projektes Living Lab von DB Netz AG und der Erzgebirgsbahn eine völlig neue, praxisorientierte Laborumgebung in Form gebracht.

98 DANKSAGUNG



6 MIT DER ERZGEBIRGSBAHN DURCH EINE FASZINIERENDE LANDSCHAFT, ENTLANG DER FLUSSTÄLER VON FLÖHA, ZSCHOPAU UND ZWICKAUER MULDE



32 FAHREN UND BAUEN WAREN UND BLEIBEN EINE EINHEIT, DIE IM SCHULTERSCHLUSS BEI DER EISENBAHN ERFOLGEN MUSS



42 DER VT 642 IST DAS TRIEBFAHRZEUG DER ERZGEBIRGSBAHN IM TÄGLICHEN BETRIEBSEINSATZ

68 ERFOLG: DIE ERZGEBIRGISCHE AUSSICHTSBAHN WAR DER ERSTE SCHRITT, UM DIE VERBINDUNGSTRECKE ÜBER MARKERSBACH ERHALTEN ZU KÖNNEN



90 DIE LABORSTRECKE VON ANNABERG-BUCHHOLZ NACH SCHWARZENBERG BIETET IM ECHTBETRIEB TESTMÖGLICHKEITEN OHNE EINSCHRÄNKUNGEN

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER SPEZIAL

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

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

AUTOR

Helge Scholz

LEKTORAT

Dr. Karlheinz Hauke

GRAFISCHE GESTALTUNG

Helge Scholz

BILDBEARBEITUNG

Jan Freckmann

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
b.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 32, ab 1.1.2020,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: abo@vgbahn.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnitzstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

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 Urheberrechten 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 Andreas Schoo,
Ernst Rebelein, Horst Wehner

ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Fahrt frei für die Erzgebirgsbahn

Die zur DB AG gehörende Erzgebirgsbahn (EGB) ist seit dem 1. Januar 2002 eines von sechs Regio-Netzen, die der DB RegioNetz Verkehrs GmbH und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH unterstehen. Insgesamt vier Strecken verbinden die Landkreise Mittelsachsen, Zwickauer Land und den Erzgebirgskreis mit Chemnitz und Zwickau.

Die Erzgebirgsbahn (EGB) mit Sitz in Chemnitz ist 2002 als ein Regio-Netz unter dem Dach der Deutschen Bahn gegründet worden. Das mittelständische Unternehmen beschäftigt gegenwärtig rund 250 Mitarbeiter, die für einen reibungslosen Betrieb auf dem 270 km langen Streckennetz

sorgen. Dazu gehören die Linien: Zwickau—Johanngeorgenstadt, Chemnitz—Flöha—Olbernhau-Grünthal und Chemnitz—Flöha—Annaberg-Buchholz—Bärenstein—Vejpřty. Die Infrastruktur der Strecke Chemnitz—Aue zählt noch ebenso zum RegioNetz der EGB wie die Strecken Annaberg-Buchholz—Schwarzenberg

und Pockau-Lengefeld—Marienberg. Inzwischen stehen nach Aue aber umfangreiche Ausbauten an und der Verkehr wird perspektivisch mit dem Einsatz der Citylinks im Chemnitzer Modell verankert. Das Eisenbahnbundesamt hat Anfang Juli 2019 den Planfeststellungsbeschluss erlassen. Der VMS (Verkehrsverbund Mittelsachsen)



In dem Chemnitzer Gebäude aus der Gründerzeit auf der Bahnhofstraße befindet sich die Geschäfts- und Einsatzleitung der Erzgebirgsbahn.

Aus Olbernhau-Grünthal kommend rollt 642556 in Hetzdorf (Flöhatal) ein und erwartet die Kreuzung. Der Hetzdorfer Viadukt und das betagte Heizhaus der Schmalspurbahn bilden die Kulisse.



Vorvertrag zur Sicherstellung und Verbesserung der Schieneninfrastruktur in der Region Erzgebirge, insbesondere der "RegioNetz Erzgebirgsbahn"

zwischen

dem Freistaat Sachsen,
vertreten durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit,
im Folgenden als Freistaat bezeichnet,

dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen,
im Folgenden als Zweckverband bezeichnet,

der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH,
im Folgenden als RNI bezeichnet.

Präambel

Die RNI ist eine 100%ige Tochter der DB Netz AG und soll von der DB Netz AG die zur Erfüllung dieses Vertrages erforderliche Infrastruktur übertragen erhalten. Die Gründung der RNI bezweckt die Ausrichtung der Infrastruktur an die vor Ort tatsächlich vorhandenen Anforderungen. Dies wird insbesondere dadurch gewährleistet, dass die unternehmerische Verantwortung für das regionale Netz durch eine in Chemnitz ansässige Organisationseinheit der RNI getragen wird.

1. Ziel und räumlicher Geltungsbereich des Vorvertrages

1.1 Die Parteien dieses Vorvertrages werden entsprechend

- den Verkehrsbedürfnissen,
- den verkehrs-, struktur- und entwicklungspolitischen Zielen des Freistaates und
- den regionalen Interessen

vertragliche Vereinbarungen schließen, die einen wirtschaftlichen, leistungsfähigen und attraktiven Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Region Erzgebirge nachhaltig sichern und verbessern, soweit es die gesetzlichen Rahmenbedingungen zulassen.

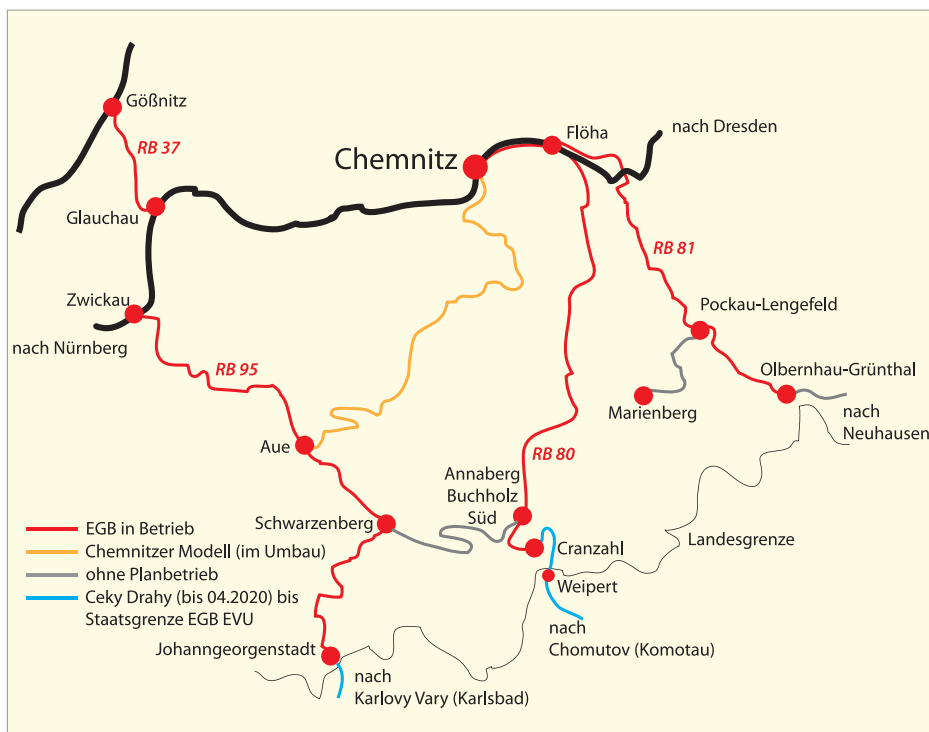
rechnet mit Baukosten von 65 Mio. Euro. Geht alles nach Plan, werden Ende 2020 die Bahnen rollen. Zum Vorhaben gehören vier ÖPNV-Verknüpfungsstellen mit Busverbindungen sowie Park&Ride-Parkplätzen, der zweigleisige Ausbau Chemnitz Süd – Reichenhain, der Neubau von Kreuzungsbahnhöfen in Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz sowie die Anpassung zahlreicher Bahnübergänge und der Bau von EstW.

Auf der Strecke sollen Citylinks rollen. Genau anders herum ist es mit der Strecke Glauchau – Gößnitz. Hier erbringt die EGB die Verkehrsleistung, die Infrastruktur ist Eigentum der DB Netz AG.

Der Vertrag mit dem Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) zur Erbringung der SPNV-Leistungen im „Erzgebirgsnetz“ (außer Chemnitz – Aue) wurde am 24. Juni 2016 zu den bisherigen Konditionen bis zum Fahrplanwechsel im Juni 2021 verlängert.

Ein Blick zurück in die Geschichte des nun schon wieder fast zwei Jahrzehnte aktiven Unternehmens.

Mit der Ausgliederung aus der DB AG als damals zweites RegioNetz neben der Kurhessenbahn wurde der Betrieb mit neun VT 628 und fünf VT 642 aufgenommen. Im



Das Streckennetz der Erzgebirgsbahn Stand 2019. Die CA-Linie (Chemnitz – Adorf) befindet sich im Umbau und wird nicht befahren. Hier sollen ab 2020 die Citylinks innerhalb des Chemnitzer Modells Aue mit Chemnitz verbinden. Für den Abschnitt Pockau – Lengefeld – Marienberg wird über eine Studie zu einer Kosten-Nutzen-Rechnung zur Wiederinbetriebnahme des SPNV nachgedacht.



FOTO: SLG, EGB

Abschiedsfahrt des 628 nach Olbernhau. Die 642 lösten diese ab.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Miss Sachsen 2007, Henriette Hömke, taufte am 11. Mai 2008 den VT 642 228 auf den Namen Stadt Zwönitz/Erzgebirge. Wolfgang Leibiger, bis 2017 Leiter Verkehrsbetrieb Erzgebirgsbahn, wohnte dem Festakt in Zwönitz bei. Um das Fahrzeug nicht zu beschädigen, wurde ein aus Vollmilchschokolade gegossener Flaschenkörper verwendet.

642 232 rollt am 22. November als einer der letzten EGB-Leistungen am Morgen als Leerzug von Vejprty nach Cranzahl zurück. Dort blieb das Fahrzeug bis zur abendlichen Rückleistung stehen. Im Motiv die Passage der Staatsgrenze. Dahinter das auf Rot stehende Einfahrsignal der Station Vejprty. Inzwischen ist es abgebaut und durch eine Trapeztafel ersetzt. Ein Signal, welches auch die ČD verwendet.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Juni und Juli des ersten Jahrs wurden in Aue, am Schnittpunkt zweier EGB-Linien mit einer neuen Meldestelle für Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter bessere Dienstbeginne geschaffen, sprich, für viele Mitarbeiter die Arbeitswege verkürzt. Der Mensch steht bei diesem Unternehmen ganz gezielt im Mittelpunkt, sei es der Fahrgast oder der Mitarbeiter.

Das Jahrhunderthochwasser 2002 hinterließ gravierende Schäden an der Infrastruktur. Deren Folgen sind lange zu spüren gewesen. Auf 7,9 Mio. Euro wurden die Infrastrukturschäden auf den vier betriebenen Linien beziffert die alle nach der Naturkatastrophe erst nach Tagen oder Wochen wieder befahrbar waren. Ein schwerer Schlag für das junge Unternehmen, das gerade dabei war, kräftig in die Infrastruktursanierung zu investieren. Der Ablauf des Modernisierungsprogramms wurde dennoch eingehalten.

Im März 2003 konnte mit dem VMS der Verkehrsvertrag abgeschlossen werden. So waren für die Laufzeit von 15 Jahren durch die EGB auf den vier Strecken 2,5 Mio Zugkilometer pro Jahr zu erbringen. Mit der Auftragsübernahme konnte auch im selben Monat das erste eigene EGB-Fahrzeug, der Desiro 642 231, übernommen werden. Bis Juli 2003 erweiterte sich die Flotte um elf weitere Dieseltriebzüge der Baureihe 642. Der Baureihenwechsel führte zur Übergabe der VT 628 an die SOB nach Mühldorf.

In ihrem zweiten Geschäftsjahr wird die EGB international. Im Dezember 2003 rollt der erste durchgehende Zug von Zwickau nach Karlsbad über die sächsisch-böhmische Grenze. EGB und České dráhy (ČD) verband eine Zusammenarbeit, die in der Grenzbetriebsvereinbarung geregelt wurde. Vier Monate später folgte die Verbindung mit Chomutov über Vejprty. Ein Höhepunkt im grenzüberschreitenden Verkehr war das 2004 zum fünften Mal ausgerichtete Böhmisches-Sächsisches Eisenbahnfestival mit einer VT 642-Rundfahrt und der Bespannung eines ČD-Sonderzuges mit der EGB-202 781.

Das Jahr 2005 war von Eröffnungen geprägt. Im April wurden unter großer Anteilnahme der Bevölkerung die sanierten Strecken Chemnitz-Aue und Flöha-Olbernhau in Betrieb genommen. Mit Burkhardtsdorf Mitte kam ein neuer Haltepunkt hinzu. Mit der Betriebsaufnahme des EStW Annaberg-Buchholz Süd erfolgte der Vorgriff zur Aufnahme des digitalen Zeitalters bei der Bahn.

2006 setzten sich Modernisierungen der Infrastruktur fort. Einen Meilenstein setzte die EGB im März, als das Fahrplannassistenzsystem Fassi auf die komplette VT-Flotte der EGB erweitert wurde. So

kann der Disponent mit jedem Triebfahrzeugführer kommunizieren.

Mehrere Bahn-Bus-Verknüpfungspunkte prägen den modernen ÖPNV im Erzgebirge. Neben Thalheim/Erzgeb. ist auch in Wilkau-Haßlau eine solche Schnittstelle geschaffen worden.

Das Güterverkehrsgeschäft spielt bei der EGB eine untergeordnete Rolle. Zu nennen ist der seit Mai 2007 wieder aufgenommene Militärverkehr für den Bundeswehrstandort Marienberg.

Die im Jahr 2004 begonnene Beschriftung der VT mit dem Begriff Erzgebirgsbahn und die Taufe der Triebfahrzeuge auf Namen tangierter Städte setzt sich auch 2008 fort. Dabei wurde VT 642 200 im Juni mit dem Schriftzug „Bergstadt Lengefeld“ versehen und gleichzeitig als Präsentationstermin für das neue H0-Modell des VT 642 von Piko genutzt.

Mit Sonder- und Themenfahrten schärft die EGB ihr regional ausgerichtetes Profil. Diese sollen nicht unbedingt die Eisenbahnfreunde ansprechen. Als regional agierendem Unternehmen ist auch hier die Verbindung zum Erzgebirge, seinen Menschen und Anliegern zur weiteren Anhebung des touristischen, kulturellen wie sportlichen Wertes maßgebend: Ob eine Sonderfahrt anlässlich der Gründung des Erzgebirgskreises im Rahmen der Kreisreform oder die Beförderung der Fans der Chemnitzer „Niners“ zum Auswärtsspiel in der Basketball-Bundesliga.

Das Jahr 2009 ist mit einem Volltreffer mehrerer kooperierender Partner der Region verbunden. Auf der Strecke An-



FOTO: HELGE SCHOLZ



FOTO: KARL WOLF

naberg-Bucholz–Schwarzenberg wird das Angebot „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ gestartet. Bis heute ein Erfolgsprojekt mit wachsendem Interesse. Ob Dampf oder Diesel, eine Fahrt auf der ohne Planbetrieb vorgehaltenen Linie ist ein Erlebnis für Natur- und Eisenbahnfreunde. Die Hauptattraktion ist eine Fahrt über den Markersbacher Viadukt. Das genietete Eisenbauwerk erhielt bei einer Sanierung 2009 einen vierfachen Neuanstrich. Bei der Revision sind nur geringe Schäden am 1888-89 errichteten Kunstbau festgestellt worden. Seine weitere Befahrbarkeit sichert die Betriebsführung der BSG-Linie als Laborstrecke. Zu diesem richtungsweisenden Projekt, in welches die EGB maßgeblich eingebunden ist, werden Sie, werte Leser

642 058 oben auf der Fahrt durch das romantische Zschopautal vor Wolkenstein und die stimmungsvolle Eröffnung der neu gebauten Station Wilkau-Haßlau im Mai 2007.



Sonder- und Planbetrieb: Während 642 235/735 am 14.9.2019 als Pendelzug auf der Strecke nach Marienberg bei Rittersberg und am Behelfsbahnsteig Hüttengrund unterwegs ist, rollt 642 196/696 auf der Zschopautalbahn im Plandienst durch Scharfenstein.

und Eisenbahnfreude, in einem gesonderten Kapitel eingehend informiert. Das „Living Lab“ schlägt dabei eine ganz neue Seite im Geschichtsbuch der sächsischen Eisenbahn auf.

Ganz anders der Bau eines Bahnsteiges aus Holz nebst Zuwegung gegenüber der Firma Auhagen. Hier pendelten während des Firmenjubiläums des bekannten Modellbahnzubehörherstellers und der gleichzeitig in Marienberg ausgerichteten TT-Publikumsmesse VT 642 zwischen der Bergstadt und Olbernhau im Zubringerdienst zu den Veranstaltungen. 2019 wurde das erprobte Konzept zum weiteren kurzzeitig eingerichteten Zubringerverkehr zum Pobershauer Bergfest wieder in Betrieb genommen.

Zum Jahresende 2017 kam es zu einem Wechsel in der Geschäftsleitung. Wolfgang Leibiger wechselte nach seiner 15-jährigen Tätigkeit als Leiter Verkehrsbetrieb Erzgebirgsbahn in die Funktion des stellvertretenden Vorstandsvorsitzenden zu BTS Rail Saxony. „Mit meiner Arbeit im Vorstand des BTS e. V. möchte ich mich und den Verkehrsbetrieb aktiv in die Bahntechnikbranche einbringen. Ich möchte die Innovationskraft Sachsens vorantreiben“, so sein Anspruch an die neue Aufgabe vor seiner Pensionierung.

Am 1. Januar 2016 hat die Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS GmbH) den Betrieb der Drahtseilbahn Augustusburg übernommen. Die Bahn verbindet seit über 104 Jahren die Orte Erdmannsdorf und Augustusburg. Bisher hatte VMS GmbH die EGB mit dem Betrieb der Drahtseilbahn Augustusburg beauftragt.

Die Signale wurden für die Erzgebirgsbahn weiter auf Grün gestellt: Eine Verlängerung des Verkehrsvertrages wird auf der Verbandsversammlung bis Juni





Der Pendelzug nach Marienberg verlässt Pockau-Lengefeld. In Richtung Strobelmühle zweigt die RF-Linie (Reitzenhain-Flöha) in das Tal der Schwarzen Pockau ab. Da die Linie für den Güterverkehr im Auftrag der Bundeswehr turnusgemäß befahren wird, war die Einrichtung des Sonderverkehrs problemlos möglich.

2021 beschlossen. Für die nächsten Jahre sei damit Sicherheit für die Arbeitsplätze geschaffen. Zudem könne man jetzt „Innovationsprojekte“ wie den Eco-Train weiter vorantreiben. Selbst die Wiederbelebung des Streckenabschnitts Pockau-Lengefeld–Marienberg ist im Gespräch. Ob und wann die Erzgebirgsbahn wieder durch das bei Eisenbahnfreunden als „Tal der 1000 Bahnübergänge“





FOTO: KLAUS HENTSCHEL

ge“ bekannte Gelände fährt, bleibt unbeantwortet. Nach dem Tag der Sachsen 2006 wurde der SPNV nach den Unwetterschäden 1999 und 2002 kurzzeitig aufgenommen. Das Angebot bewährte sich nicht. Ein erneuter Anlauf, Marienberg per Zug erreichen zu können, dürfte nicht noch einmal wegen mangelnder Bekanntheit scheitern. Ein erster Schritt waren die Sonderverkehre im Jahr 2010 und jener im September 2019. Mit der Fahrt der 58 111 am 11. April 2019, kurz vor ihrem Gasteinsatz beim Dresdner Dampfloktreffen 2019, hat eindrucksvoll bewiesen, wie interessant der Streckenabschnitt auch für Sonderfahrten sein kann. Es ist unbestritten die buchstäblich „letzte Chance“ für die Belebung der Strecke. Man schätzt, vier Jahre zum Ausbau der Strecke zu benötigen. Bahnsteige müssten gebaut, Barrierefreiheit hergestellt werden, neue Haltepunkte hinzu kommen. Grundlage ist aber, sich über die Finanzierung im Klaren zu sein. Ein möglicher Güterverkehr sollte zur positiven Beeinflussung des Geschäftsergebnisses geprüft werden. Mit der Bundeswehr existiert da schon ein Kunde. Oberhalb von Marienberg ist die

Fortsetzung zum ehemaligen Grenzbahnhof Reitzenhain schon Jahrzehnte abgebaut – und bleibt sie auch.

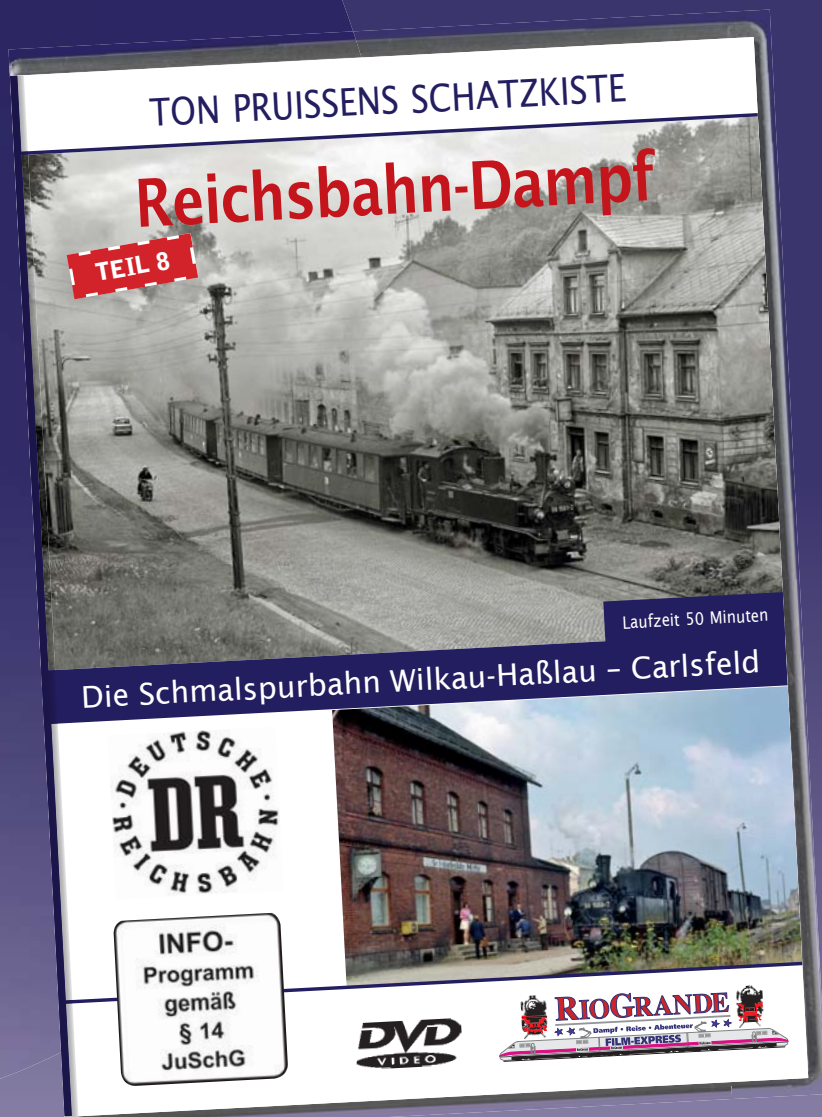
Andere Sonderfahrten werden für das Team der Erzgebirgsbahn organisiert, denn die Ausflüge für die Beschäftigten sind beliebte Termine. Nur einer hat dann Dienst, der Triebfahrzeugführer.

In den letzten Jahren zeigte die EGB Engagement auf einem ganz neuen Gebiet. Eine Anfrage, die BSg-Linie als Laborstrecke für Testzwecke nutzen zu können, wurde sofort positiv beantwortet. Im Ergebnis dessen kann die EGB nun damit punkten, dass bei ihr mit dem am 9. Januar 2018 online geschalteten ersten DStW das digitale Zeitalter bei der deutschen Bahn begonnen hat. Ferner ist dies ein Musterbeispiel der Wirkung von Synergieeffekten. Mit der Betriebsaufnahme des DStW in Annaberg-Buchholz Süd folgten die Initiativen Living Lab, Gründung eines Technikcampus in Annaberg und der modernen Werkstatt mit der Ausrichtung auf ein Forschungs- und Technologiezentrum in Chemnitz. Darüber wird in dieser Ausgabe in gesonderten Kapiteln im Detail berichtet. Und der Blick in die weitere Zukunft? Darüber

Die Ausfahrten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Erzgebirgsbahn sind eine gute und vor allem geschätzte Tradition geworden. Dabei werden die verschiedensten Reiseziele angesteuert. Oft geht es ins Thüringische. 2019 war Katzhütte das Ziel einer öffentlichen Sonderfahrt, die am ehemaligen Stellwerk Olbernhau-Oberneuschönberg begann. Am 28. Juli. 2012 führte eine Sonderfahrt mit dem 642 235/735 zur WISMUT-Anschlussbahn, die Fahrgäste besuchten die Verladeanlage in Kayna, als dort die Werklok 15, ex. 345 412-1, stand.

kann man nur philosophieren. Die Erzgebirgsbahn bereitet sich intensiv auf das neue wettbewerbliche Vergabeverfahren vor, damit auch nach 2021 auf den Strecken weiter gefahren werden kann. In den letzten 15 Jahren hat das mittelständische Unternehmen gezeigt, was die 240 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten und wie eng die EGB mit der Region verbunden ist und bleiben soll. Mit der Entwicklung des Eco-Train sind die Signale auch in der weiteren Qualitätsanhebung mit einem umweltbewussten Antriebskonzept gleich im doppelten Sinn „auf Grün“ gestellt. □

Ton Pruissen präsentiert Reichsbahn-Nostalgie pur!



Ton Pruissens einmalige Filmschätze – exklusiv bei der VGBahn. Diese DVD porträtiert ausführlich die erste, steilste und längste sächsische Schmalspurbahn. Sie war 42 Kilometer lang, besaß viele eindrucksvolle Kunstbauten und wurde in Abschnitten zwischen 1967 und 1977 stillgelegt. Bemerkenswert sind seltene Farbfilme und einmalige Szenen von früh abgebauten Streckenteilen.

Laufzeit 50 Minuten
Best.-Nr. 3515 • € 22,95



Best.-Nr. 3506 • € 22,95



Best.-Nr. 3508 • € 22,95



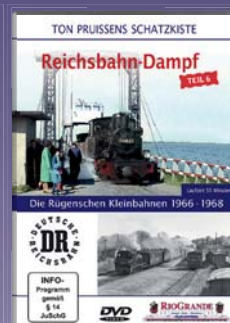
Best.-Nr. 3509 • € 22,95



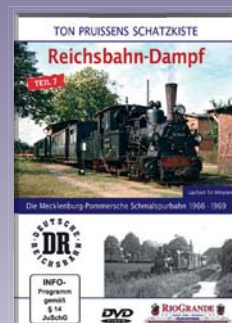
Best.-Nr. 3510 • € 22,95



Best.-Nr. 3511 • € 22,95



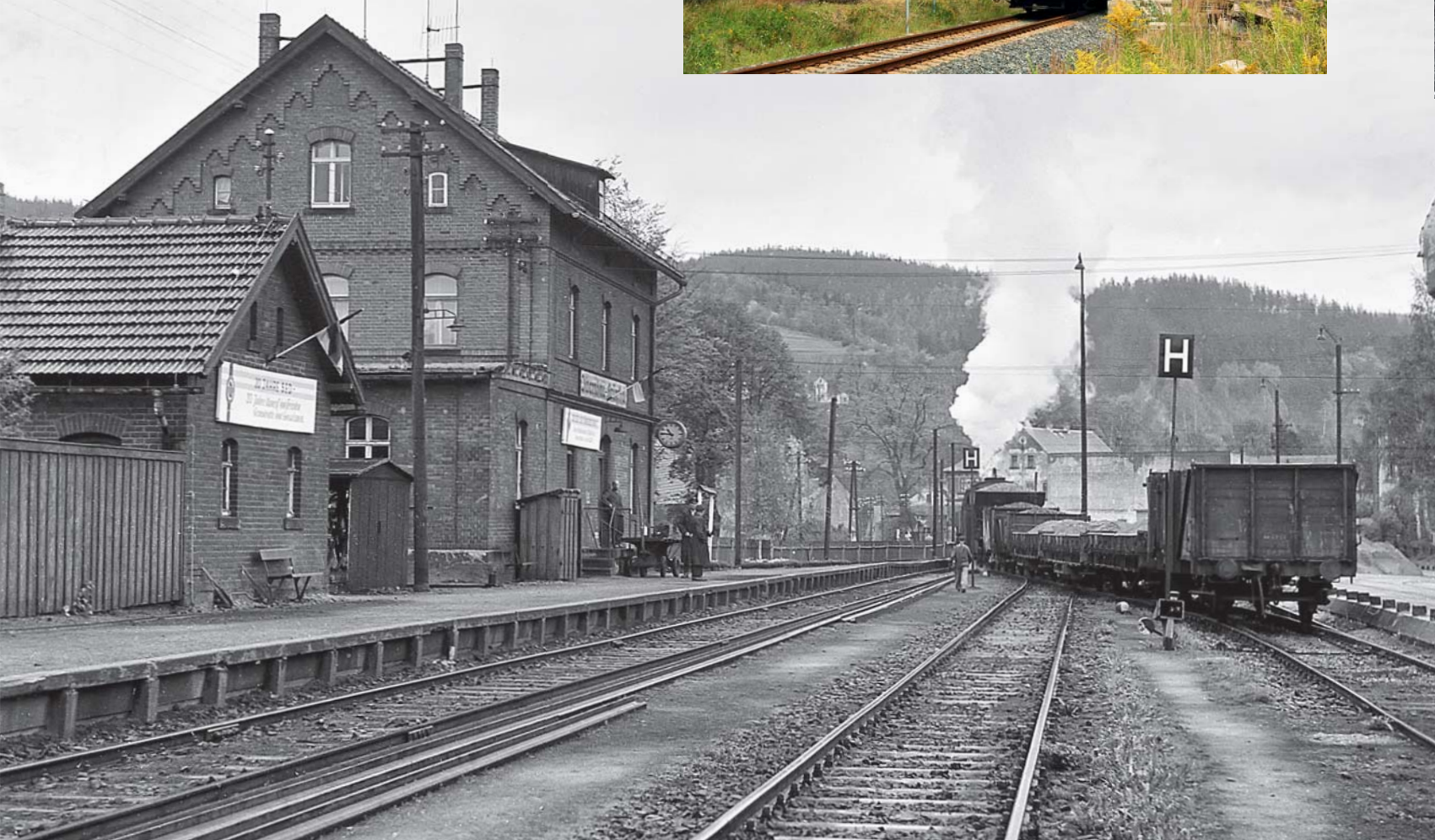
Best.-Nr. 3513 • € 22,95



Best.-Nr. 3514 • € 22,95

Damals und heute

Die vier von der Erzgebirgsbahn (EGB) befahrenen Strecken und die Strecke Chemnitz - Aue haben eine mehr als 100-jährige Geschichte, die bis in die Epoche der Königl. Sächs. Sts. E.B. zurück reicht.



Am nur noch durchgehenden Streckengleis nach Neuhausen enden die Züge der EGB in Olbernhau-Grünthal. Der in Olbernhau-Grünthal rangierende Güterzug verdeutlicht die Zeit, als hier noch reger Güterverkehr zu Anschlussbahnen und Güterschuppen bestand.

Zukunft kommt von Herkunft. Mit diesem Slogan warb einmal die Deutsche Bahn AG, um sich ihrer Vergangenheit bewusst zu sein, einst mit den vielen Haupt- und Nebenbahnen der Motor der wirtschaftlichen Entwicklung gewesen zu sein.

Ein historischer Blick auf die Linien Zwickau—Johanngeorgenstadt, Chemnitz—Flöha—Olbernhau-Grünthal und Chemnitz—Flöha—Annaberg-Buchholz—Bärenstein—Veßra soll dem gerecht werden. Der historische Rückblick wäre nicht ohne die Linie Chemnitz—Aue, wo

die Infrastruktur der Strecke von der EGB verwaltet wird, und die Strecke Glauchau—Gößnitz, wo die EGB die Verkehrsleitung erbringt, komplett. Die Vergangenheit ihrer Arbeitsgebiete wach zu halten, ist den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der EGB sehr bewusst. Nicht zuletzt, weil die Eisen-



bahn dort viele Jahrzehnte zum Leben und Alltag der Menschen gehörte und man so eine Verantwortung übernommen hat, diese Aufgabe der Eisenbahn weiterzutragen. Es mögen emotionale Worte sein, doch gerade bei der EGB, einem kleinen, regional verwurzelten Unternehmen, spürt man dies Tag für Tag, innerhalb unter den Kollegen, nach außen zu den Kunden.

Flöha – Olbernhau

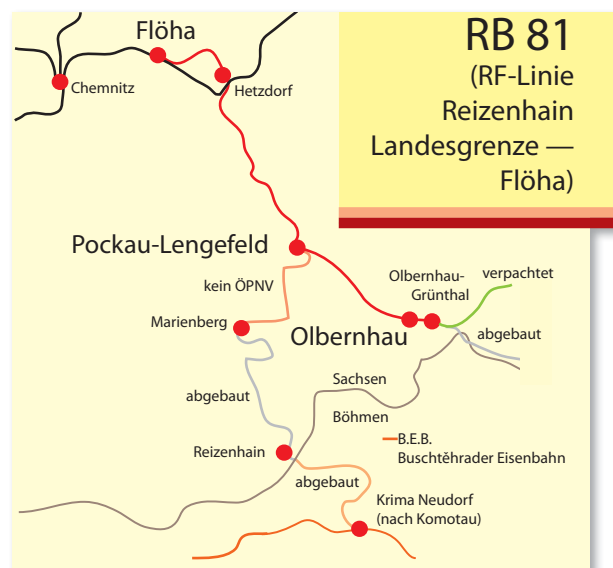
Die Flöhatalbahn wird von der EGB im Abschnitt von Flöha bis Pockau-Lengefeld befahren. Im Fahrplan führt die als RB 81 bezeichnete Strecke bis Olbernhau-Grünthal. Bis Pockau-Lengefeld ist die RB 81 ein Teil der ehemaligen RF-Linie (Reitzenhain-Flöha). Der Abschnitt nach Olbernhau-Grünthal gehört geschichtlich zur PN-Linie (Pockau-Neuhausen), eine Zweigstrecke der Flöhatalbahn, die bis Neuhausen führt. Bis zum Endpunkt liegt das befahrbare Gleis nach wie vor.

Zur Entstehung der RF-Linie: Am 1. April 1872 begannen die Bauarbeiten der Flöhatalbahn bis Reitzenhain und auf der österreich-ungarischen Seite bis zum damals schon bestehenden Bahnhof Krüma-Neudorf. Zum 23. August 1875 konnte der planmäßige Zugverkehr zwischen Chemnitz und Komotau aufgenommen werden und endete Anfang Mai 1945. Nach 1945 ist der grenzüberschreitende Verkehr zur ČSD nie wieder eingerichtet worden. So schwanden der Charme und die Bedeutung dieser großen Grenzstation merklich. Reitzenhain, als Ausgangspunkt der 57,92 km langen Flöhatalbahn, entwickelte sich zu einem einsamen Endbahnhof auf dem

Ankunft in Olbernhau. Viele Jahre prägten die universell einsetzbaren 86 den Betriebsmaschinendienst.

Die Streckenkarte zeigt die aktuelle Situation. Der nach Neuhausen grün gefärbte Streckenabschnitt ist an die Hausteil Eisenbahngesellschaft mbH verpachtet worden. Die Strecke nach Marienberg soll wieder in SPNV-Betrieb genommen werden.

Ein Personenzug nach Neuhausen in der Station Nennigsmühle.



FOTOS (3): GÜNTHER MEYER, HELGE SCHOLZ



Ein Blick ins Bahnbetriebswerk Pockau-Lengefeld zur Dampflokzeit der späten 1960er-Jahre. Mit Maschinen der Baureihen 38, 58 und 86 sind gleich drei der fünf hier unterhaltenen Reihen zu sehen.

Eine Sonderfahrt führte die 58 1111-2 am 11. April 2019 nach Marienberg. Hier dampft sie kurz vor Hetzdorf bei Falkenau die Flöhatalbahn hinauf.



Gebirgsplateau, der zum Abstellbahnhof mutierte.

Marienberg war nach den Stationen Marienberg-Gelobtland und dem erst später eröffneten Haltepunkt Marienberg Gebirge der erste große Durchgangsbahnhof auf sächsischem Gebiet. Nach verheerenden Unwettern mit der Unterspülung der Trasse und dem Verlust ganzer Dammschnitte im Hüttengrund wurde die Strecke am 5. Juli 1999 um Marienberg zerstört. Welch Schicksalsschlag: Die Deutsche Bahn AG hatte Mitte 1998 im Rahmen des Regionalisierungsprogrammes begonnen, die Strecke zu erneuern. Dafür wurde der Bahnbetrieb ab Juli 1998 zwischen Pockau-Lengefeld und Marienberg eingestellt. 24 Millionen Mark hat man investiert. Ein zweites Hochwasser zerstörte 2002 Abschnitte bei Pockau. Bis zum 4. September 2006 sollte es dauern, bis wieder Personenzüge von Pockau-Lengefeld nach Marienberg rollten.

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 ist der Abschnitt von Pockau-Lengefeld nach Marienberg wieder ohne ÖPNV. Es verkehren nur noch die Militärzüge im Auftrag der Bundeswehr.

Ein Betriebsmittelpunkt der Flöhatalbahn war Pockau-Lengefeld mit seiner Lokeinsatzstelle. Vom 1.1.1937 bis 1.10.1966 war

FOTOS: GÜNTER MEYER, HELGE SCHOLZ



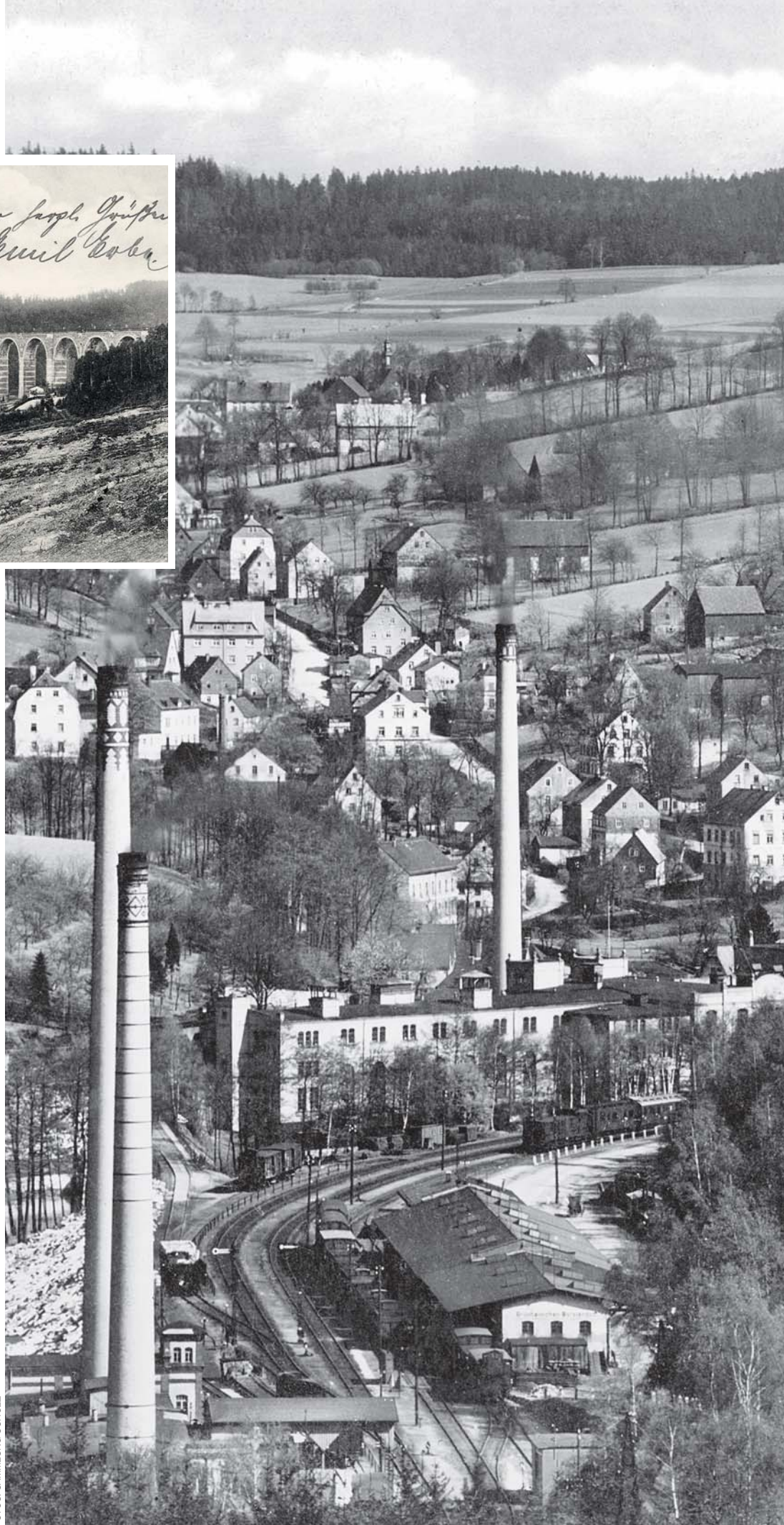
Der Hetzdorfer Viadukt ist seit mehreren Jahrzehnten vom Schienenweg abgeschnitten. Auch der Bahnhof zu seinen Füßen ist zu einer dreigleisigen Anlage zurückgebaut worden.

Das gleiche Schicksal erlebte Anfang der 1990er-Jahre der Bahnhof Grünhainichen-Borstendorf. Das Motiv aus den 1930er-Jahren zeigt die Geschäftigkeit in der Station mit Gütergleisen, Anschlussgleisen und abgestellten Personenzügen in der im Gegenbogen liegenden Anlage. Heute existieren hier nur noch zwei Gleise.

es für den Maschinendienst auf dem kleinen Nebenbahnnetz zwischen Flöha und den zum Erzgebirgskamm führenden Linien nach Reitzenhain, Neuhausen und Deutschneudorf ein selbstständiges Bw. 1995 haben sich die Schuppentore für lange Zeit geschlossen. Die letzte Dampflok auf der 20-m-Drehscheibe war am 10.4.1995 die Chemnitzer 38 5206-0. Mit der Stationierung der Lok 86 1049-5 und später der 86 1333-3 konnten hier fahrfähige Nebenbahn-Seniorinnen das Flair der Dampflok Herrlichkeit bis an den Rand der Jahrtausendwende aufrechterhalten. Dampflokomotiven der Baureihen 38, 50, 58, 86 und 94 wurden in den Jahren vor dem Abgang hier behandelt. Mit der Übernahme des Geländes durch die EBB Pressnitztalbahn soll wieder Leben einziehen. In welcher Weise, wird die Zukunft zeigen.

Der Bahnhof Pockau-Lengefeld verfügte einst auf der Reitzenhainer Seite über umfangreiche Gleisanlagen. Diese sind dem verlorenen Nutzen entsprechend zurückgebaut worden. Hinter dem großen Empfangsgebäude beginnt die Nebenstrecke nach Olbernhau-Grünthal, welche bis Neuhausen befahrbar ist.

In Richtung Flöha schlängelt sich der Trassenverlauf im romantischen Flöhatal in



FOTOS: SAMMLUNG SCHOLZ



38327 ist in den frühen 1940er-Jahren auf dem Weg über Pockau, Reitzenhain bis Krümmendorf. Die Lok steht in Hetzdorf/Flöhatal am Bahnsteig mit der Schmalspurbahn nach Großwaltersdorf, von wo auf Umsteiger gewartet wird.

Aus Hetzdorf kommend wird dagegen vom Personal der 58 1111-3 in Niederwiesa am 11. April 2019 die RB 23768 aus Olbernhau-Grünthal erwartet und begrüßt.

Flussnähe durch den teils dichten Erzgebirgswald in Richtung Rauenstein talwärts. Im Umfeld der Station bieten sich wunderschöne Fotomotive, manches mit dem Schloss im Hintergrund. Weiter flussabwärts folgen reichlich Motive auf und mit den Flöhabrücken. Hinter Grünhainichen-Borstendorf öffnet sich die Bewaldung des Flöhatales. Die Strecke führt durch eine erfrischende Natur, schmiegt sich der Flöha an und ist abschnittsweise auf Stützmauern dem Tal abgerungen. Der Hetzdorfer Viadukt wird an der Bahnhofseinfahrt des ehemaligen Ausgangspunktes der Schmalspurstrecke nach Eppendorf(-Großwaltersdorf) durchfahren. Der Viadukt führt heute einen Wanderweg auf seiner Krone. Eine Neubaustrecke mit Beton-Brückenbau begradigte die oben laufende Hauptstrecke von Dresden nach Werdau und hat die nur mit einem weitaus höheren Aufwand zu sanierende Steinbogenbrücke ersetzt. Vor Falkenau unterfährt die RF-Linie eine der beiden neuen Brücken. Noch wenige Kilometer bis Flöha. Das Gleis der RF-Linie steigt an und führt zusammen mit der Hauptstrecke von Dresden in die Durchgangsstation der DW-Linie (Dresden-Werdau) hinein. Die Station Flöha erlebte einen mehrmaligen Ausbau. Nach der Eröffnung als Station der Chemnitz-Annaberger Strecke 1866 wurde ein weiterer Bahnhof für die Relation nach Freiberg geschaffen. Mit der Einflechtung der Chemnitz-Komotauer-Eisenbahn errichtete diese ihren Komotauer Bahnhof und ein Heizhaus. Mit dem der Staatsbahn wurde eine Lokstation gebildet. Vom 1.1. 1946 bis 8.10.1950 war Flöha ein eigenes Bahnbetriebswerk.



FOTOS: HELGE SCHOLZ, SAMMLUNG KRETSCHMAR



Impressionen einer Sonderfahrt mit einer VT-Garnitur am 22.9.2014 nach Neuhausen. Der Zug ist auf der Hinfahrt bei Heidersdorf zu sehen und bei der Rückfahrt kurz vor Grünthal. Im Führerstand als Ehrengast die Neumarkt-Wirsberger Kohlenhofprinzessin! Unten eine Luftaufnahme vom Bahnhof Neuhausen aus den 1930er-Jahren.



FOTOS: HELGE SCHOLZ, SAMMLUNG SCHOLZ

wieder Züge von Neuhausen Richtung Chemnitz rollen und auch Güter auf der Schiene transportiert werden. Am Stellwerk Oberneuschönberg zweigte die Nebenstrecke nach Deutschneudorf ab. Genau dort begann am 14.9.2019 eine Sonderfahrt der EGB und ein weiteres Zeichen der Wiederbelebung der an die Haustein EBG mbH übergebenen Neuhausener Strecke.

Pockau – Neuhausen

Auf der Eisenbahnstrecke zwischen Olbernhau und Neuhausen rollt seit 2001 nur noch selten ein durchgehender Zug. Das soll sich in den kommenden Jahren ändern. Zumindest, wenn es nach den Plänen des Olbernhauer Bürgermeisters Heinz Peter Haustein geht. Er hat mit seiner Haustein Eisenbahngesellschaft mbH die Strecke von der DB Netz AG gepachtet. Am 21. August 2019 wurde ein entsprechender Vertrag unterzeichnet.

In den kommenden Jahren soll die Strecke saniert werden. Gleise, Brücken und Sicherungsanlagen müssen auf den gesamten neun Kilometern Länge erneuert werden. Insgesamt rund zehn Millionen Euro sind dafür nötig. Die will Haustein vor allem über Fördermitteln decken.

In rund fünf Jahren könnten die Arbeiten laut Haustein abgeschlossen sein. Dann hofft er, dass die Strecke nicht nur Ausflugsziel ist. Er wünscht sich, dass stündlich





FOTO: GÜNTHER MEYER

Für den schweren Wismutverkehr wurden vier noch einsatzfähige 84 nach Schwarzenberg umbeheimatet. Hier steht 1954 die 84 009 vor einer 56.1 am Schwarzenberger Bahnsteig. Das heute wegen seiner Einmaligkeit überaus wertvolle Bild wurde in aller Heimlichkeit aus dem fahrenden Zug heraus aufgenommen.

Schwarzenberg – Zwickau

Die SZ-Linie von Schwarzenberg nach Zwickau ist eine Hauptbahn im westlichen Erzgebirge. Darauf basiert der noch heute teilweise erhaltene zweigleisige Ausbau. Im Laufe der Streckenhistorie ist die Zweigleisigkeit in Etappen minimiert worden. Derzeit besteht nur noch im Abschnitt von Schlema unt. Bf bis Zwickau die Zweigleisigkeit.

Die Streckenbezeichnung Schwarzenberg–Zwickau widerspricht etwas der Geschichte. Seinen Ursprung hatte die heute noch wichtige Verkehrsmagistrale in der Kohlebahn von Zwickau nach Bockwa. Diese wurde 1854 auf dem linken Ufer der Zwickauer Mulde eröffnet und 1859 in die Strecke Zwickau–Schwarzenberg übernommen. Ein Seitenblick: Eine Lokomotive der Kohlebahn wurde berühmt. Es ist die MUL-DENTHAL, die 1861 von Hartmann in Chemnitz gebaut wurde. Sie hat nach ihrer Ausmusterung im Jahr 1952 im Verkehrsmuseum Dresden einen würdevollen Platz gefunden.

Von Zwickau aus benutzte die zuerst eingleisig errichtete Strecke die Kohlebahn bis Cainsdorf. Dem Mulden- und Schwarzwassertal in südöstliche Richtung folgend, werden Wilkau-Haßlau, Wiesenburg, Hartenstein, Schlema und Aue, Lauter und Schwarzenberg erreicht. Mit dem Bau des zweiten Streckengleises sind Streckenbe-

gradigungen erfolgt, mit denen eine Verkürzung von 1,6 Kilometern einher ging.

In Schlema unt. Bf zweigte eine regelspurige Nebenstrecke nach Schneeberg-

Besatzungszonen bzw. einem neutralen Gebiet lag, erschwerte das die Betriebsabläufe. Nach der Festlegung der Besatzungszonen ist das zweite Streckengleis im Abschnitt Aue - Zwickau 1946 als Reparationsleistung abgebaut worden. Wohl zu hastig, denn der Uranerzabbau durch die Wismut verlangte zur Bewältigung der Transportaufgaben wieder ein zweites Streckengleis. Ende der 1940er-Jahre war es von Aue bis Zwickau erneut betriebsbereit. Unmittelbar darauf folgte der Ausbau der Zweigleisigkeit bis Schwarzenberg.

Die SZ-Linie war das letzte G 12-Einsatzgebiet. Mit den in Aue konzentrierten Maschinen der Baureihe 58.10-21 wurde bis zu ihrer Abstellung 1976 der D560/D565 Berlin-Leipzig-Aue mit Dampf über die SZ-Linie geführt. Die letzte Planlok 58 1800-0 beendete am 25. 9. 1976 den G 12-Einsatz auf der SZ-Linie und in Aue.

Das Stichwort, um auf das bekannte Bahnbetriebswerk Aue einzugehen. Neben den Lokbehandlungsanlagen in Zwickau und Schwarzenberg war das Auer Bw neben Maschinen auf der SZ-Linie die Heimat von Dampf- und Diesellokomotiven der JS-, BSG-, CA- und EEo-Linie. Erst hier stationierte Maschinen waren IIIb (BR 34.76), IIIb T (BR 98.72), V (BR 53.82), V V (BR 53.6), V T (BR 89.2/89.82) und IV T (BR 71.3). 1936 kam mit der BR 86 die Ein-



Neustädtel von der SZ-Linie ab. Anzumerken wäre noch die 1881 in Wilkau-Haßlau eröffnete erste sächsische schmalspurige Sekundärbahn, die bis Carlsfeld führte.

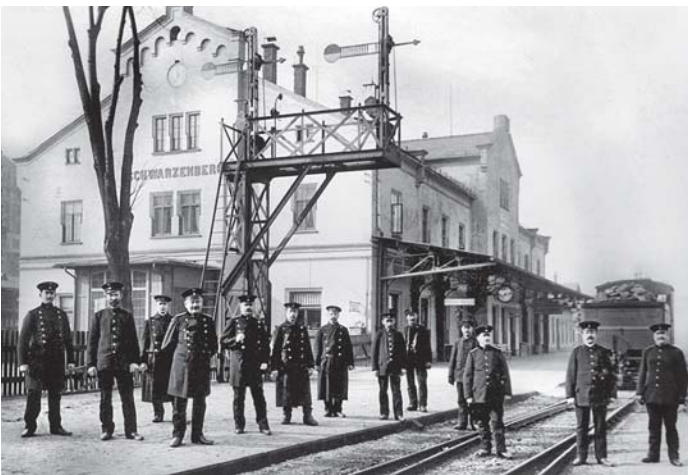
Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der SZ-Linie gestaltete sich nach dem 8. Mai 1945 recht kompliziert. Sprengungen hatten den Betrieb unterbrochen. Da Schwarzenberg nicht besetzt wurde und die Gesamtstrecke so in unterschiedlichen

Auf dem nach 1948 wieder zweigleisig ausgebauten Abschnitt Aue – Schwarzenberg rollt hier 86013 am 1. April 1966 mit dem P 1942 in Schwarzenberg ein. Links die Anlagen des Bahnbetriebswerkes, des heutigen Museums- geländes des VSE.

Ein Porträt Schwarzenberger Personals aus der Anfangszeit der SZ-Linie. Eine Signalbrücke sichert die beiden südlichen Ausfahrten.



FOTOS: GÜNTER MEYER, HARTMUT MEYER, HELGE SCHOLZ, SLG SCHOLZ



Am 1. 7. 1983 stehen im Bahnhof Aue der P 9669 und der P 17624 nach Blauenthal. Die MULDETHAL ist dagegen schon im Museum.



So blickten damals die Triebfahrzeugführer in die Wilkau-Haßlauer Einfahrt.



Am 11. 5. 1958 wurde das 100-jährige Bestehen der SZ-Linie gefeiert. Der Sonderzug mit 98 7051 steht im Bahnhof Hartenstein für die Weiterfahrt nach Schwarzenberg bereit. Links hinten ein Erzbunker im Abbau.

heitslok in den Bestand. Nach 1945 wurde der Lokpark um weitere Baureihen ergänzt. Maschinen der Baureihen 52, 56 und 58 wurden zum Bewältigen der gesteigerten Transportaufgaben, maßgeblich durch den Wismutbergbau, beheimatet. Die Lokomotiven der Baureihe 75.5 rückten in den Nebenbahndienst, die 94.20 bespannten Güterzüge. Mit der Baureihe 84 wurde nach der Eingliederung des aufgelösten Bw Schwarzenberg in das Bw Aue die Baureihenpalette kurzzeitig bereichert. Der Traktionswechsel setzte Mitte der 1930er-Jahre mit der Indienstellung erster Kö ein, erlebte 1963 mit der V 15 die nächste Verdieselung, um 1970 mit den ersten V100 und setzten sich mit der V 180 fort, was am 28. 11. 1976 mit der letzten G 12-Leistung abgeschlossen wurde. Die ab 1982 nur kurzzeitigen Einsätze der 86 und 50 im Güterzugdienst um Aue waren nur ein Intermezzo in Folge des Diesellengpasses bei der DR. Ab 1999 ist die SZ-Linie umfangreich saniert worden. Dabei entfiel endgültig zwischen Schwarzenberg und Aue das zweite Streckengleis und eine moderne Infrastruktur wurde durch die EGB geschaffen. Der ÖPNV auf der SZ-Linie wird heute durch die Erzgebirgsbahn mit VT 642 im Einstundentakt erbracht.

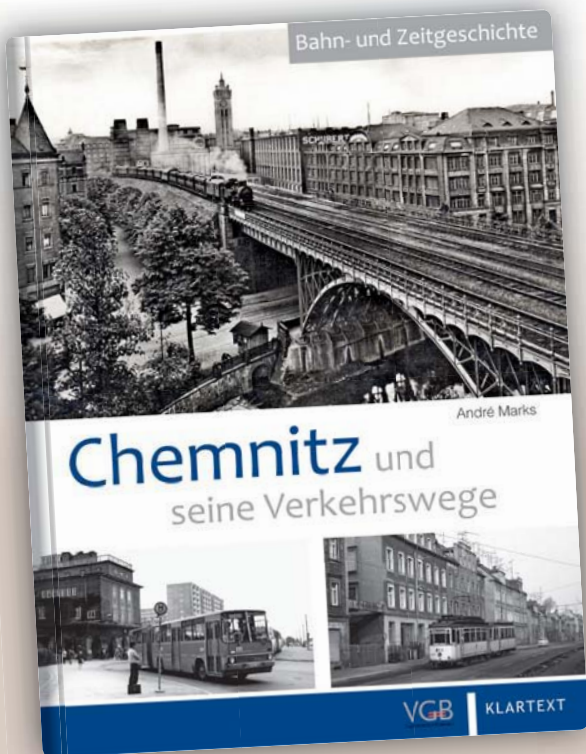
Mit der Niederlassung des VSE e.V. im früheren Bahnbetriebswerk ist im Erzgebirge ein wertvolles Eisenbahnmuseum entstanden. Die vereinseigene 50 3616-6 wird zu Sonderfahrten und der Bespannung von Leistungen der Erzgebirgischen Aussichtsbahn auf der BSG-Linie eingesetzt. Wie es zu diesem neuesten Kapitel der SZ- und BSG-Linie, mit einer erfolgreichen Partnerschaft von mehreren Städten und Gemeinden, Museen, Verbänden und natürlich der Erzgebirgsbahn als Streckeninfrastrukturbetreiber gekommen ist, wird in dieser Ausgabe in einem eigenen Kapitel behandelt.



Hinter Hartenstein rollt ein VT der Erzgebirgsbahn über die hier zweigleisige Strecke in Richtung Aue und weiter nach Schwarzenberg.

Neues für Ihre

EISENBAHN-BIBLIOTHEK



Industriemetropole in Sachsen

Seit 1852 ist die Industriestadt Chemnitz ans Eisenbahnnetz angeschlossen, ab 1880 verkehrte eine Pferdebahn durch das „sächsische Manchester“. Ende 1893 surrten Straßenbahnwagen erstmals mit elektrischem Antrieb durch das prunkvoll bebaute Zentrum der schnell wachsenden Stadt. Ab etwa 1910 ergänzten erste Kraftwagenlinien den Schienenverkehr, während der zivile Luftverkehr ab 1926 den Reigen der Verkehrswege vervollständigte. Das vorliegende Werk beschreibt erstmals die spannende Entwicklung aller dieser Verkehrswege – und würdigt in separaten Kapiteln außerdem das Reichsbahn-Ausbesserungswerk und die Bahnbetriebswerke der Stadt.

208 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, Hardcover,
ca. 400 Farb- und Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 581631 | € 34,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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



www.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 160. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 120 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Harter Winterdienst • Fracht am Albula: Noch sind die Ge 6/6 II der Rhätischen Bahn mit ihren Güterzügen nicht vom Albula wegzudenken • Leipziger Allerlei: Die Messe in Leipzig ist ein Treffpunkt der Szene, auf dem es viele sehenswerte Anlagen und Dioramen zu bestaunen gibt

Die DVD: Aufarbeitung 86 744 • Rügen unter Volldampf • MOLLI auf Nordseeinsel • V 36 im Wutachtal • Mottenkiste: letzter Dampf im Erzgebirge • Baldwin-Dampf in den Rockies • 242 001, E 94 088 und SBB-Krokodil, Weltmeisterzug

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8160 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]
**Eisenbahn
Romantik**
ZÜGE

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 • Fax 08141/53481100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



www.facebook.de/vgbahn



Ein Blick auf Erla um 1930. Noch ist die JS-Linie eingleisig. Wie jeder „richtige sächsische Bahnhof“ liegt die Station im Bogen. An den Ladeplätzen ist reger Güterverkehr zu sehen. Leider verdeckt das Werk die Schwarzwasser-Gitterbrücke, auf der die Strecke am anderen Ufer weiter bergwärts geführt wird.

Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt

Die Weiterführung der von Schwarzenberg nach Zwickau verlaufenden Hauptbahn bis zur Landesgrenze nach Johanngeorgenstadt war geplant. Den Schienenweg durch das Schwarzwassertal zur Landesgrenze zu führen, brachte die Verbindung mit dem damals österreich-ungarischen Strecken-

netz. In „Johannstadt“ erreichte man die EPPK. Am 13. November 1872 wurde der Eisenbahn Pilsen–Priesen(–Komotau) (EPPK) durch die österreichische Regierung die Konzession für eine Hauptbahnlinie von Pilsen über Karlsbad zum sächsischen Johanngeorgenstadt erteilt. Der Bahnhof Johanngeorgenstadt wurde als Grenzbahnhof ausgebaut. Einen durchgehenden Reisezugverkehr nach Karlsbad

gab es aber erst kurzzeitig vor Kriegsende.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Linie eine neue Entwicklung. Der Grenzverkehr wurde eingestellt. Durch den Uranerzabbau der Wismut im Gebiet um Johanngeorgenstadt war auch der zweigleisige Ausbau der JS-Linie ab 1948 vorangetrieben worden. Mit einer Neutrassierung entstand in Georgenthal eine Abzweigstrecke zu den Schächten und in Breitenbrunn ein Güterbahnhof. Der zweigleisige Ausbau hatte ein Tunnelbauprojekt zur Folge. Das Profil des eingleisigen Schwarzenberger Schlossbergtunnels war für ein zweites Gleis zu klein. So wechselte die Trasse mit dem neuen Tunnel hinter der Schwarzenberg-Ausfahrt bis Erla auf eine neue Trasse. Maschinen der Baureihe 84 und später die 58.10-21 übernahmen die Hauptlast im Güterverkehr und Personenzugdienst bis zum Traktionswechsel nach 1970.

Die Stadt am Erzgebirgskamm hat seit der politischen Wende mit einem dramatischen Bevölkerungsrückgang von 40 Prozent zu kämpfen. Eine Belebung hat der am 17. April 1992 aufgenommene Grenzverkehr mit Personenzügen nach Karlovy Vary gebracht.

Umfassende Erneuerungsarbeiten an der Strecke haben ab 2000 höhere Reisegeschwindigkeiten ermöglicht. Der letzte verbliebene zweigleisige Abschnitt Schwarzenberg – Erla ist in Folge der Sanierungsarbeiten abgebaut worden. Heute verkehren auf der Strecke die VT 642 der Erzgebirgsbahn im Einstundentakt. Die Züge rollen dabei bis Zwickau.

In enger Kooperation zwischen Erzgebirgsbahn und České dráhy wird der Verkehr zwischen beiden Ländern im Grenzbahnhof Johanngeorgenstadt verbunden. Ein Güterverkehr, letzters hauptsächlich Holztransporte, wurde 1999 eingestellt.



FOTO: GÜNTHER MEYER, HELGE SCHOLZ, SLG. SCHOLZ

Zum 75-jährigen Bestehen der JS-Linie verkehrte 1958 dieser aus heutiger Sicht genial zusammengestellte Sonderzug mit der aus Dresden herangefahrenen 98 7051. 86 1501-6 hat es da 1992 leichter und kann in Johanngeorgenstadt die Vorräte ergänzen.



Weipert – Annaberg und weiter bis Flöha

Am 18. August 1869 begann der Bau der WA-Linie (Weipert – Annaberg-Buchholz) im Grenzbahnhof jenseits der sächsischen Landesgrenze. Der Streckenbau gestaltete sich nicht einfach. Neun Brücken und zwei Tunnel waren zu errichten. Der Buchholzer Waldschlösschentunnel ist mit nur 29 m der kürzeste im sächsischen Streckennetz, der Tunnel bei Kühnhaide nur ein verfüllter und ausgemauerter Einschnitt.

Das gewaltige Empfangsgebäude von Weipert mit der Zollstation hat nach Kriegsende seine Bestimmung verloren. Bis dahin fuhren die Reisezüge aus Sachsen über die Grenzbrücke und endeten in Weipert. Aus strategischen Gründen blieb der nach 1945 eingestellte Grenzübergang erhalten, was bis heute die Richtigkeit beweist. Doch was hätte die Verbindung aber für eine Geschichte erlebt, wenn die im Jahr 1927 ins Spiel gebrachte Idee eines „Fichtelberg隧nels“ weiter verfolgt worden wäre? Vor dem Craznähler Viadukt wollten kühne Projektanten die Regelspurstrecke im Gebirge verschwinden lassen und die um mehrere Kilometer verkürzte Strecke in Joachimstal wieder ans Tageslicht führen. Es blieb eine Vision.

In Richtung Chemnitz geht der Schienenstrang mit der Zschopautalbahn weiter. Auf 43,5 Kilometern Länge verbindet die Zschopautalbahn Annaberg mit Flöha. Von der Nebenstrecke zweigten drei Schmalspurbahnlinien ab. Als am 2. Februar 1866 der erste planmäßige Personenzug auf der Strecke dampfte, benötigte er 2 1/2 Stunden von Flöha bis zum Bahnhof der Bergstadt Annaberg. Die vier Jahre Bauzeit waren größtenteils vom Bau der vielen Zschopaubrücken und aufwendigen Felsarbeiten in die Länge gezogen worden.

Annaberg-Buchholz unt. Bf als bahnamtlicher Ausgangspunkt der Zschopautalbahn, der AF-Linie, wurde mit einem Heizhaus ausgestattet. Mit der Eröffnung der Linie Weipert – Annaberg erfolgte eine Verlagerung der Lokbehandlungsanlagen nach Buchholz. Ein letztes Zeugnis des „Annaberger Eisenbahn-Frühzeitalters“ ist das große Empfangsgebäude. Es hat überlebt und soll perspektivisch einen Forschungscampus für modernen Schienenverkehr aufnehmen. Was für eine Entwicklung des unteren Bahnhofs!

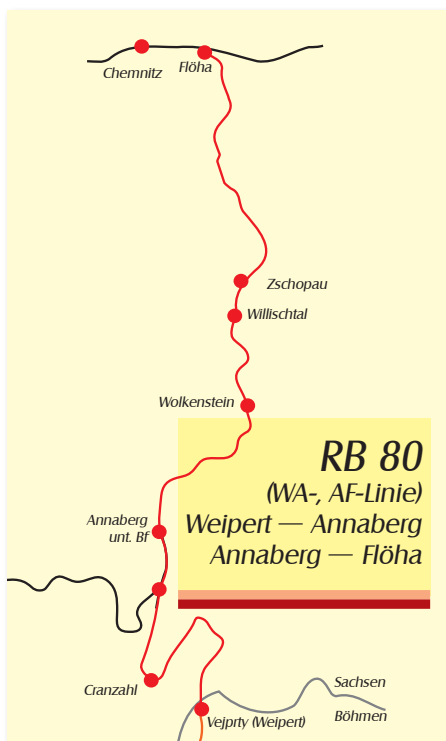
Wolkenstein und Wilischthal waren einst bedeutende Spurwechselbahnhöfe im engen Zschopautal. Mit einer spektakulären Sonderfahrt am 2.10.1977 von Karl-Marx-Stadt nach Wolkenstein im Erzgebirge wurde die 75 515 aus dem Betriebsdienst verabschiedet. Das war die letzte Dampffahrt einer sächsischen Regelspur-



FOTO: FALKO SCHUBERT, HELGE SCHOLZ, SLG. SCHOLZ

Ein Streifzug durch die Historie. Oben eine Aufnahme vom Bahnhof Annaberg-Buchholz (Süd) zur Staatsbahnzeit. Heute kreuzen sich in Wolkenstein die VT der EGB.

Dampfgeführte Reisezüge rollen als Sonderfahrten über die Strecke, so hier bei Hopfgarten.



Länderbahn-Tenderlokomotive. Nach dem „Dampf-Aus“ bespannten Diesellokomotiven der Baureihen 201/202 die Reisezüge auf der Zschopautalbahn.

Nun haben die VT 642 der Erzgebirgsbahn den Personenverkehr komplett übernommen. Die Strecke hat ihr Gesicht deutlich gewandelt, besonders wohl in Annaberg-Buchholz Süd. Das gesamte Bw ist

verschwunden, der Güterbahnhof und nur noch zwei Bahn- und Abstellgleise sind übriggeblieben. Das reicht für den hier abzuwickelnden SPNV aus. Doch das Neue bringt auch Bedeutendes mit sich. Neben dem alten Annaberg-Buchholzer Stationsgebäude ist mit dem ersten DStW die digitale Schienenrevolution in Gang gekommen.

Buchholz – Schwarzenberg

Am 1. 12. 1889 wurde der Betrieb der Strecke eröffnet. Der tägliche Verkehr mit vier gemischten Zugpaaren wurde schnell in den Personen- und Güterverkehr aufgeteilt. Schlettau entwickelte sich mit der hier betrieblich beginnenden Strecke nach Crottendorf zu einem Betriebsmittelpunkt. Ebenso verkehrten die Personenzüge auf der ZS-Linie von hier, obwohl diese bahnamtlich in Scheibenberg begann. Als „Anfangsbahnhof“ von zwei Nebenbahnen plante und errichtete man in Schlettau ein zweistöndiges, zweigleisiges Heizhaus. Bis Scheibenberg verläuft die Strecke auf Höhenzügen weiter in westlicher Richtung. Der höchste Streckenpunkt wird zwei Kilometer nach dem Anfangsbahnhof Buchholz (ab 1. 1. 1949 Annaberg-Buchholz Süd) auf 648 Meter ü. NN passiert.

Hinter dem Punkt, wo die ZS-Strecke in Richtung Norden abschwänkte, beginnt der Abstieg ins Tal der Großen Mittweida. Kurz vor dem Markersbacher Viadukt schwenkt die Trasse in südliche Richtung und steuert auf das Brückenbauwerk zu. Der Markersbacher Gerüstpfelerviadukt

ist das Markenzeichen der Strecke. Sie verläuft auf der Brücke in einer 1:40-Neigung. Nur der kleine Maibach, ein Zufluss der Mittweida, bildet das Tal, das überspannt werden musste. 250.000 Mark hat die Brücke mit einem Gesamtgewicht von 507 Tonnen gekostet. Nach 37 Jahren Betriebszeit (eröffnet am 1. Mai 1888) wurden Verstärkungen notwendig. Mit Verstärkungen im Gittergerüst und verblendeten Fundamentblöcken erreichte man, das Bauwerk den neuen Achslasten anzupassen. Eine Meterlast von 6,4 t/m und eine zulässige Achslast von 18 t erlaubte es, nun größere Schlepptendermaschinen über das Bauwerk fahren zu lassen. Laut DR-Dienstvorschrift war für die Auer G 12-Maschinen die Brücke nicht freigegeben. So wurden die dampfgeführten Nahgüterzüge der BSg-Linie eine Domäne der Baureihen 50 und 86.

Unterhalb des Gerüstpfelerviaduktes liegt Markersbach mit seiner Bahnstation. In einer großen Schleife über zwei kleinere Blechträgerbrücken führt die Strecke zum Durchgangsbahnhof hinunter. Bei Dampfsonderfahrten oder den Betriebstagen der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ unter

Regie des VSE e.V. in Zusammenarbeit mit Anlieger-Städten- und -Gemeinden sowie der Tourismuswirtschaft und Erzgebirgsbahn bietet sich ein Bild der guten alten Eisenbahn.

Im Jahr 2002 pachtete die Erzgebirgsbahn die Strecke. Personenverkehr wäre aber wirtschaftlich nicht darstellbar. Der EGB steht so die Möglichkeit offen, zwischen den beiden von ihr betriebenen Strecken von Annaberg nach Flöha (-Chemnitz) und von Zwickau nach Johannegeorgenstadt über die BSg-Linie Fahrzeuge auszutauschen. Das wurde beispielsweise in den Jahren der Streckensanierung der Zschopautalbahn (2006/07) und CA-Linie (2019/20) genutzt.

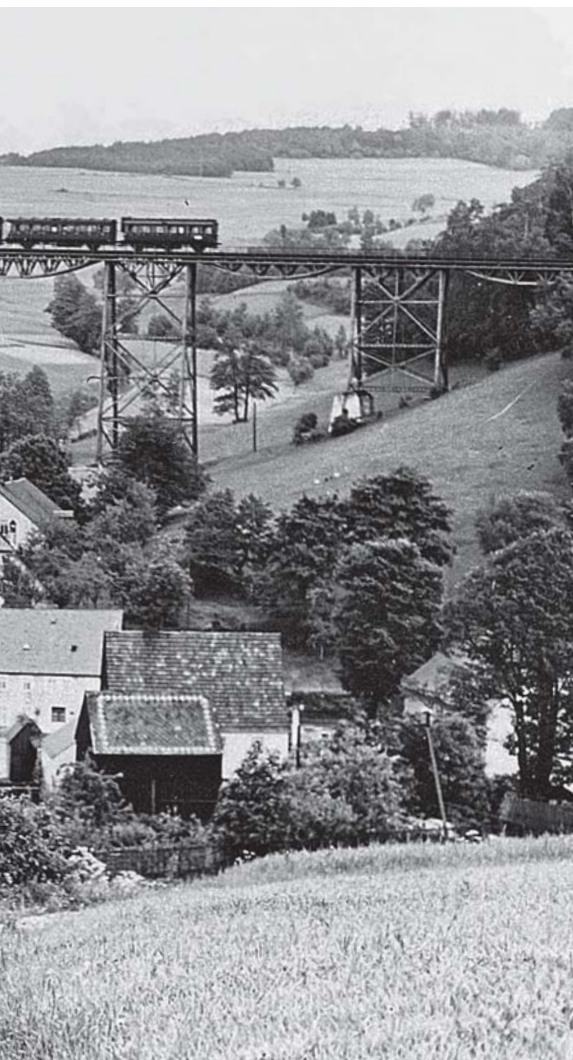
Im Tal der Mittweida angekommen geht es dann weiter über Raschau nach Grünstädtel. Bis zum 25. 9. 1971 dampfte hier die reizende schmalspurige Pöhlwassertalbahn hinauf nach Rittersgrün. Da nie ein Rollwagenverkehr aufgenommen wurde, mussten alle Güter in Schmalspurgüterwagen umgeladen werden.

Heute ist der einstige Spurwechselbahnhof kaum wiederzuerkennen. Ein Teil der regelspurigen Bahnhofsgleise ist ausge-





Längst Geschichte: Dampfzüge in Grünstädtel mit 86 und IV K nach Rittersgrün, rechts ein Personalfoto mit einer V T eines Crottendorfer Zuges in Schlettau und der Bahnhof Scheibenberg mit einer G 10 in Richtung Schwarzenberg Mitte der 1930er-Jahre. Links steht ein über die ZS-Linie gekommener Zug aus Zwönitz, der hier endet.



Die Brücke ist 236,5 m lang und 36,5m hoch. Acht Gerüstpfeiler wurden auf großen Betonfundamenten errichtet. An einem dieser Pfeiler hat man zu Ehren von Bauleiter Claus Köpcke und Konstrukteur Hans Manfred Krüger eine gusseiserne Gedenktafel angebracht. Ein Personenzug nach Buchholz mit einer 38.2-3 passiert 1936 die Brücke.

BSg-Linie Buchholz - Schwarzenberg



baut. Grünstädtel hat seine Bedeutung für den Güterverkehr nicht verloren. Über Schwarzenberg ist ein Güterzugbetrieb für Anschlusskunden möglich. Von der Ladestraße aus verlässt Holz die Region. In größeren Abständen werden Ganzzüge abgefahren. 2013 verkehrten zweimal wöchentlich DB-Schenker-Rail-Übergabezüge von

Zwickau nach Grünstädtel. Dem Anschluss von Scholz Recycling werden durch die Baureihe 261 Ea-Wagen zur Beladung zugestellt.

Inzwischen ist die BSG zu einer geschätzten Teststrecke geworden. Die heutigen Bilder sind nicht vergessen und werden das Kapitel dazu füllen.

FOTOS: GÜNTER MEYER, SLG, SCHOLZ

Chemnitz – Aue

Erste Überlegungen und Planungen zum Bau einer eingleisigen Bahnlinie von Chemnitz aus in Richtung Aue gehen auf das Jahr 1872 zurück. Entlang der Zwönitz sollte gleich eine zweigleisige Strecke über Thalheim und Zwönitz in Richtung Aue bis ins vogtländische Adorf geschaffen werden. Am 2. Juli 1872 erhielt die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahngesellschaft die Konzession. Billig war das Projekt nicht zu realisieren und wie erwartet scheiterte man an den Kosten. Der Bau wurde ab 1874 von der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahngesellschaft in eigener Regie weitergeführt.

1875 war der Bau weitestgehend abgeschlossen, und in mehreren Etappen konnte die Magistrale eröffnet werden. 32 Millionen Mark verschlang das Projekt, welches durch die Tunnel und eine aufwendige Trassierung teurer als erwartet ausfiel. Anfang September 1875 schnaufte auf dem Abschnitt von Aue nach Schöneck der Eröffnungszug durch das wildromantische Tal der Zwickauer Mulde. Eine Woche später erfolgte die Betriebseröffnung des 17,2 km langen Abschnitts hinunter ins Tal zur Endstelle, dem vogtländischen Adorf, und gleichzeitig dampfte erstmals ein Zug auf der Relation von Chemnitz nach Aue.

Im Bahnhof Chemnitz Süd, dem ehemaligen Altchemnitzer Bahnhof, zweigt die Strecke in südlicher Richtung auf eigener Trasse ab. Im Umfeld des Bahnhofs siedelten sich Industriebetriebe an. Sie ließen Altchemnitz zu einem wichtigen Güterumschlagplatz aufblühen. Ein großer Güterschuppen mit acht harfenförmig hineinführenden Stumpfgleisen zeugte von der gewaltigen Umschlagkapazität der Station. Über Reichenhain und Erfenschlag wurde Einsiedel erreicht. Dieser Abschnitt erlebte zu DRG-Zeiten ein zweigleisiges Betriebsgeschehen. Ein reger Personenverkehr war hier zu verzeichnen. Weiter führt die Strecke nach Dittersdorf und verläuft vor der nächsten Station, (Eibenberg-)Kemtau durch das „Grüne Tal“.

Burkhardttsdorf ist der nächste große Kreuzungsbahnhof. Der Güterumschlag hielt sich stets in Grenzen und orientierte sich mehr in Richtung des nur 4 km entfernten Meinersdorf. Dort mündete seit dem 1. Oktober 1911 die Schmalspurstrecke von Thum in den Bahnhof und steigerte Umschlag und Personenverkehr erheblich.

Im Tal führt die Strecke aufwärts nach Thalheim. Nächster Halt ist Dorfchemnitz, ein eher unbedeutender Bahnpunkt. Umso wichtiger die darauffolgende Station Zwönitz: Hier oben auf 548 m befand sich ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Von Stollberg mündete bis 1971 eine Nebenbahn ein und nach Scheibenberg verlief



Mit einem Trafo-transport gelangte am 16.6.2016 wieder einmal eine Dampflok im Güterzugdienst auf die CA-Linie.



Gut 30 Jahre vorher war der Einsatz der Hilbersdorfer Reko-50 mit Auer Personalen und der Betrieb mit 110er-Dieseln noch Alltag, wie hier in Thalheim.

bis 1945 eine Bahn den großen Bahnhof. Im Umfeld befanden sich Anschlüsse, Ladestraßen und sogar eine Möglichkeit zum Drehen der Maschinen.

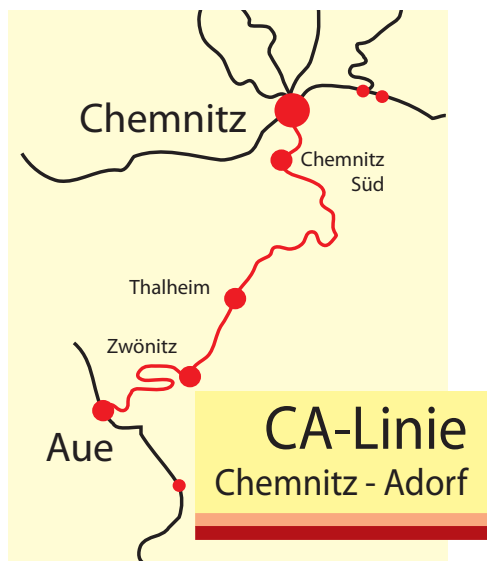
Steil windet sich die Strecke nun hinunter von den Höhen der Erzgebirgsausläufer ins Talbecken von Aue.

Das „Chemnitzer Modell“ soll auf den Abschnitt bis Aue ausgeweitet werden. Damit entfallen die Verkehrsleistungen der EGB auf dem Abschnitt Chemnitz – Aue, aber er bleibt nach wie vor in der Infrastruktur des Unternehmens. Das heißt, mit Zwei-System-Fahrzeugen, den Citylinks, soll auf der CA-Linie ein moderner Nahverkehr bis ins Chemnitzer Stadtzentrum aufgenommen werden. Aufgrund der Ausbauarbeiten für das Chemnitzer Modell Stufe 2 wurde die Strecke Chemnitz–Aue (RB 89) ab 15. September 2018 gesperrt.

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hat Schienenersatzverkehr (SEV) eingerichtet. Für den Ausbau der Linie sind Kosten von 65 Millionen Euro veranschlagt. Davon tragen 60 Prozent der Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), 30 Prozent der Freistaat und 10 Prozent der Verkehrsverbund.

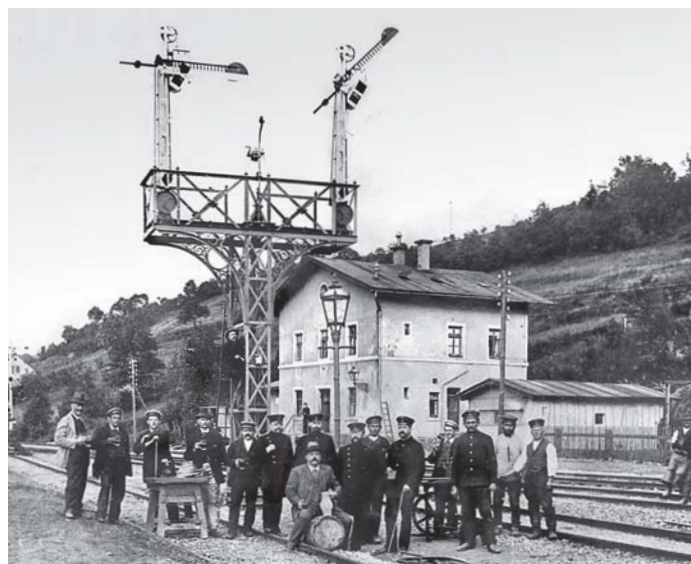
Zwischen den Anschlussbahnen zum Railport Chemnitz und Scholz Recycling wird die Straßenbahntrasse auf die CA-Trasse geführt. Nach langen Verhandlungen konnte Anfang August 2019 mit dem symbolischen Spatenstich der Ausbau nach einer viel zu langen Vorbereitungsphase eingeleitet werden. Das ehrgeizige Ziel, 2019 mit den Citylink-Zügen das 47 km entfernte Aue zu bedienen, schlägt fehl und wird erst im Jahr 2020 erreicht werden können.

FOTOS: GÜNTER MEYER, HELGE SCHOLZ



„Großer Bahnhof“
in Zwönitz mit
Zügen nach Aue,
Chemnitz auf der
CA-Linie und
einem Personen-
zug nach
Stollberg auf der
„Scheibener
Seite“. Mit dem
Chemnitzer
Modell soll der
Hp Zwönitz wie-
der zum Bahnhof
erhoben werden.

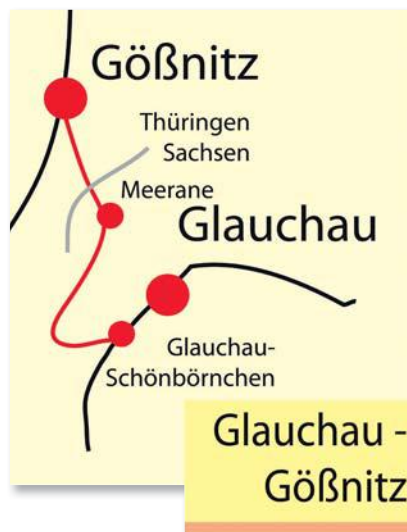
*Bahnherrlichkeit
um 1900 in
Burkhardtsdorf.*



Chemnitz Süd im Wandel der Zeit, 1986: Beim Blick von der 110 sieht man bis nach vorn zum Stationsgebäude. Rechts eine Aufnahme von der Rangierfahrt zum Railport Chemnitz 2019.

FOTOS: GÜNTER MEYER, HELGE SCHOLZ





Glauchau – Gößnitz

Der Betrieb dieser Strecke im ÖPNV führt die EGB über die sächsisch-thüringische Ländergrenze hinweg. Die Linie liegt etwas weit vom „Stammnetz“ der EGB entfernt.

Der Bau der 12,3 km langen Strecke begann am 25. Juni 1855. Eröffnet wurde die Linie, die kein Streckenkürzel der Staatsbahn erhielt, am 15. November 1858.

Im Haltepunkt Glauchau-Schönbornchen führte das Streckengleis aus der DW-Linie heraus. Dies hat sich bis heute nicht geändert. Wegen der Bedeutung als Verbindung zwischen der sächsisch-bayerischen LH-Linie (Leipzig–Hof) und der DW-Linie ist die Verbindungsbahn von 1908 bis 1912 zweigleisig ausgebaut worden. Nach dem Zweiten Weltkrieg fiel das zweite Streckengleis unter die Reparationszahlungen.

Die VT 642 der EGB fahren hier auf einer elektrifizierten Strecke. Am 1. Juni 1984 wurde die Fahrleitung in Betrieb genommen. Mit dem Ausbau der Strecke für Neigetechnik am 28. Februar 2011 ist das neueste Kapitel der Historie eröffnet worden. Die Erzgebirgsbahn erbringt im Auftrag des ZVMS und des Freistaates Thüringen die Leistungen, nachdem man sich erfolgreich dafür beworben hatte. □



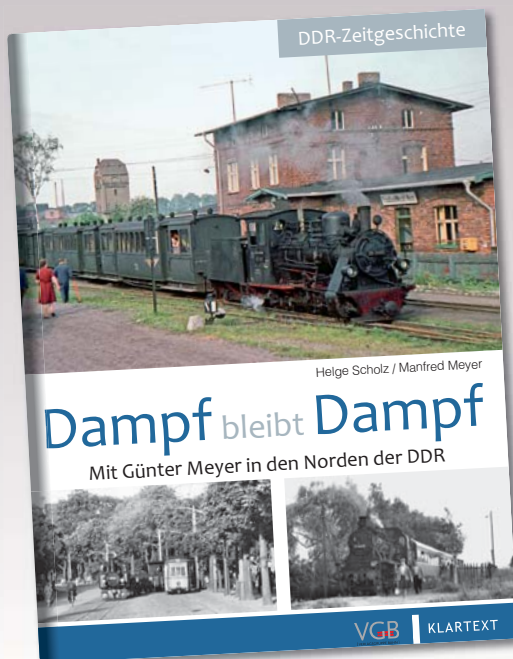
VT 642 der Erzgebirgsbahn am Gößnitzer Bahnsteig der LH-Linie, wo die Leistungen auf der Relation von Glauchau kom-
mend enden.

Im Sommer 1960 geht der Blick aus dem nach Zwickau fahrenden P 1034 auf die Strecke nach Gößnitz kurz hinter dem Abzweig in Schönbornchen. Neben dem Formsinal, das die Zufahrt zur DW-Linie regelt, ist das ehemalige Dienstgebäude zu erkennen, von wo die Strecke nach Zwickau führte.



FOTOS: GÜNTER MEYER, KLAUS HENTSCHEL (2)

Reichsbahn-Erinnerungen

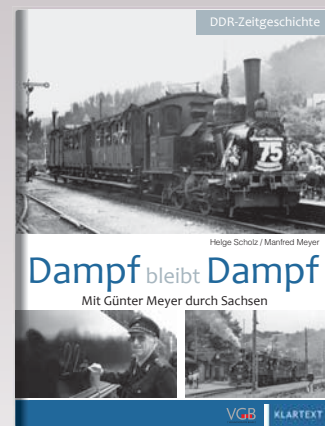


Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer in den Norden der DDR

„Meyerfotos“ bürgen für Qualität. Und das nicht nur mit einmaligen Fotos aus dem Süden der DDR. Bereits 1954 hatte Meyer den hohen Norden kennengelernt. Auf dem Fahrrad strampelte er später viele Male sprichwörtlich über Stock und Stein. Sein Fahrtentagebuch berichtet über diese Reisen bis ins kleinste Detail. Wobei der Begriff Norden ein wenig weiter ausgelegt wird. Die Schmalspurbahn von Dahme nach Jüterbog wird beschrieben und die Forster „Jule“. Über Berlin geht es dann gen Küste. Abstecher unternehmen wir zur Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn und in die Prignitz, enden in Altenkirchen auf Rügen. Die Zeitspanne von 1954 bis 1969 bietet dabei eindrucksvolle Motive, weil Günter Meyer die Bahn in Symbiose mit dem Alltagsleben gekonnt in Szene setzte.

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581735 | € 29,95



Dampf bleibt Dampf

Mit Günter Meyer durch Sachsen

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 300 Farb- und Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581632 | € 24,95

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



NEU

EINE ENZYKLOPÄDIE ÜBER EUROPÄISCHE ZUGLEGENDEN



„Europäische Eisenbahnen führen ab Sommerfahrplan 1987 ein Eurocity-Qualitätszugnetz ein“ – mit dieser Schlagzeile wurde die Öffentlichkeit ab Herbst 1986 intensiv über das neue Zugangebot informiert. In gewisser Weise hatte das Euro-Konzept etwas Visionäres an sich: Noch vor Inkrafttreten des Schengen-Abkommens, des Europäischen Binnenmarkts und der europäischen Einheitswährung wollten die Bahnen ein Netz hochwertiger europäischer Fernzüge schaffen und weiterentwickeln. Das französisch-deutsche Autorenduo Jean-Pierre Malaspina und Martin Brandt hat diese Erfolgsgeschichte aufgearbeitet. Dabei gehen die Verfasser auch auf die eingesetzten Loks und Wagen ein. Exzellente Bilder und Zeichnungen mit der jeweiligen Zugbildung ergänzen den fundierten Text. Lassen Sie sich von der interessanten geschichtlichen Entwicklung und den wunderschönen Zügen einer vergangenen Zeit faszinieren.

256 Seiten, 198 Fotos, 119 Lok- und 304 Wagen-Zeichnungen,
180 Zugbildungsskizzen und 69 Zuglaufschilde-Abbildungen,
Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 581925 | € 59,95

Neu ab Juni 2020:

256 Seiten, ca. 200 Fotos, über 100 Lok- und über 300 Wagen-Zeichnungen,
über 150 Zugbildungsskizzen und mehr als 50 Zuglaufschilde-Abbildungen,
Großformat 29,5 x 28,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag
Best.-Nr. 582002 | € 59,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]
www.vgbahn.de

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck · Tel. 081 41/53481-0
Fax 081 41/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.info



Für die Gleisbauarbeiten sind Partner der Erzgebirgsbahn im Einsatz. Als Zuglok für die Schotterbettreinigungsmaschine wurde die Lok 114 703-2 eingesetzt. Sie gehört aktuell zum Triebfahrzeugpark der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn GmbH. Seitlich des Gleises sind die neuen Schwellen gelagert.

Daueraufgabe Oberbausanierung

Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist die ständige Instandhaltung der Schienenwege eine Voraussetzung. 270 Kilometer Gleisanlagen sind dafür nach festgelegten Intervallen mit Inspektionen zu untersuchen und zu bearbeiten.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Die Reinigungseinheit vor Beginn der Arbeiten. Ihr werden die Transportwagen vorgestellt, in die über Förderbänder die vom Schotter getrennte Erde, Unkräuter und ähnliche aussortierte Bestandteile geladen und sodann abgefahren werden.

Die ständige Unterhaltung der Infrastruktur ist bei jedem Eisenbahnunternehmen eine Grundaufgabe. Das betrifft den Fahrweg wie die Sicherungstechnik, Hoch- und Kunstbauten. Stellvertretend sei hier die Gleiserneuerung im Abschnitt Hetzdorf – Grünhainichen-Borstendorf vorgestellt.

Die Beanspruchung des Gleises durch den Zugbetrieb und die ständige Einwirkung der Witterung auf den gesamten Oberbau führen zu einer ständigen und nicht kalkulierbaren Abnutzung. So kommt es zu einem materiellen Verschleiß, der zu Veränderungen der Gleislage führen kann. Durch die Abnutzung vermindert sich der Karenzwert, der für die Funktionsfähigkeit in ausreichender Größe notwendig ist. In festgelegten Regelin- spektionen wer-

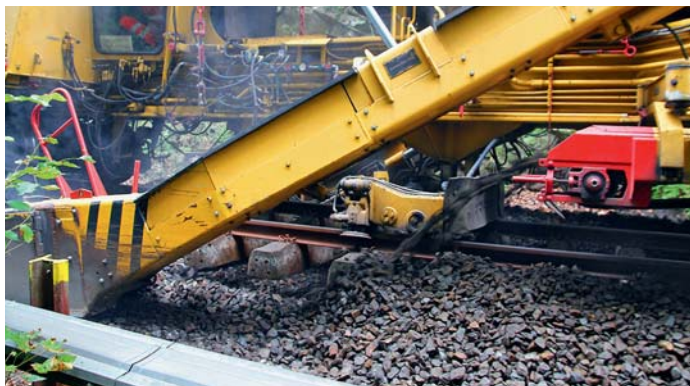
den Streckenbegehungen und Streckenbefahrungen durchgeführt. Dreimal jährlich ist laut Vorschrift der Oberbau zu kontrollieren. Eine Weichenprüfung erfolgt halbjährlich. Nur einmal pro Jahr erfolgt die vorgeschriebene Prüfung der Gleisgeometrie, wofür der Einsatz eines Gleismessfahrzeugs erforderlich ist. Für die Schienenprüfung mit einem Ultraschallprüfzug ist ein Rhythmus von zwei Jahren festgelegt.

Während kleinere Fehler der Gleisgeometrie bzw. Abnutzung meist mit handbedienten Kleinmechanismen beseitigt werden können, ist bei Abschnitten mit mehreren größeren Lagefehlern des Gleises eine maschinelle Durcharbeitung zwingend. Diese erfolgt mittels spezieller Großtechnik. Derartige Arbeitszüge bestehen aus kombinierter Stopf-Richtmaschine und Schotterbett-Planiermaschine, wie es bei der Gleisbaustelle vor Grünhainichen-Borstendorf der Fall war.

In diesem Bereich stellten die alkalibehafteten Betonschwellen das Problem dar. Seit vielen Jahren ist der so genannte „Betonkrebs“ anzutreffen. Die chemische Reaktion zwischen Alkalien des Zementsteins im Beton und der Gesteinskörnung mit alkalilöslicher Kieselsäure zerstört die Struktur, führt zu Rissen und weiter zu Zerbröselungen. Bei den im Zeitraum von 1986 bis 1990 gefertigten Betonschwellen für die Strecken der Deutschen Reichsbahn konnten die damals mit der Herstellung beauftragten Betonwerke die Mischungen verändern, so dass der chemisch begründete Zerfall verringert werden konnte. Schwellen mit dem Produktionszeitraum



Die Aufnahme des Schotters zur Reingung und die Wiedereinfüllung verlaufen gleichzeitig, wenn die Reinigungsmaschine im Schrittempe über den Arbeitsbereich gezogen wird.





Die Zwei-Wege-Fahrzeuge werden mit dem Kleinwagen neben dem Auslegen der Baumaterialien auch zur Baustellenberäumung eingesetzt.

642 235 befährt wenige Tage nach der Freigabe den sanierten Gleisabschnitt an der Stützmauer vor Grünhainichen-Borstendorf im Flöhatal.





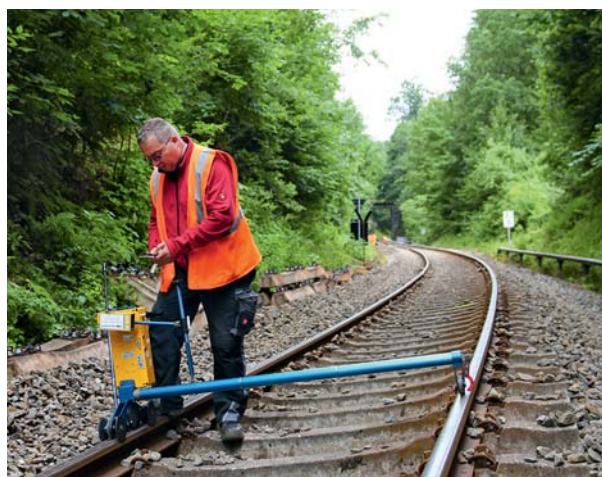
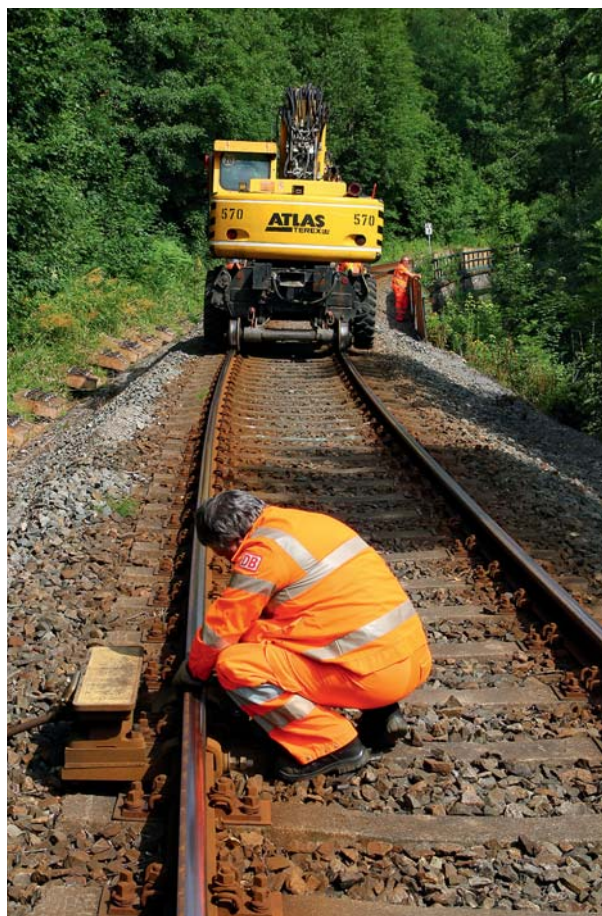
nach 1990 neigten wieder sehr zu der den Schwellenkörper letztlich zerstörenden Rissbildung.

Bei der Erzgebirgsbahn gibt es 171 Weichen und eine Streckenlänge von 270 km, die den Regelinspektionen zu unterziehen sind. Bei den Bauarbeiten im genannten Streckenbereich der RF-Linie sind schadhafte Betonschwellen im Abschnitt km 43,3 – 43,8 der Strecke 6619 Reitzenhain-Flöha ausgewechselt worden. Die Arbeiten konnten nur unter einer Vollsperrung der Strecke vom 8. bis 12. Juli 2019 erfolgen. Eine Woche davor und dahinter wurden für die nötigen Vor- und Nacharbeiten Nachtsperrrpausen eingerichtet. Folgende Arbeiten waren erforderlich: Maschinelle Bettungsreinigung, Schwellenauswechslung, Einschottern des Gleises, Gleis stopfen und richten (drei Durchgänge mit Hebe- und Verdichtgang, 1. Stabilisierung, 2. Stabilisierung). Zum Abschluss sind die Schienen verschweißt worden.

Die Arbeiten wurden von der DB Bahnbau-Gruppe GmbH durchgeführt. Für diese Gleisbaumaßnahme sind zirka 250 000 Euro investiert worden. In Anbetracht der Gesamtstreckenlänge der Erzgebirgsbahn wird deutlich, mit welchen Investitionssummen für die Infrastrukturunterhaltung geplant werden muss. □

Bevor der Arbeitszug den Abschnitt durchfährt, müssen vorhandene Magnete der „Punktförmigen Zugbeeinflussung“ (PZB) gesichert werden. Die PZB basiert auf einer induktiven Wechselwirkung zwischen verschiedenen Magneten, welche sowohl an den Triebfahrzeugen als auch an den Gleisanlagen angebracht sind. Gleichzeitig werden noch neue Schwellen zum späteren Austausch mit Zwei-Wege-Kränen und Transportwagen ausgelegt.

Hinter der Reinigungsmaschine erfolgt die erste Überprüfung der Gleislage in Höhe und Richtung zwischen den Stopfgängen. Dafür kommt elektronische Messtechnik zum Einsatz. Das Gerät heißt Mephisto und arbeitet mit Lasertechnik. Damit wird mit digitaler Anzeige auf dem Display der seitliche Abstand (DX, hier 3004 mm), die Höhendifferenz (DY, hier 371 mm) und die Überhöhung des Gleises (U, hier 210 mm) gemessen. Als Bezugspunkte stehen an den Strecken Festpunkte (permanente Vermarkung) zur Verfügung: Diese sind mit ihren Werten in Trassenplänen hinterlegt und dienen zur Überprüfung der Gleislage bzw. so wie hier als Anhaltspunkte für den Gleisbau. Die abgebildete Messung zeigt, dass die während der Reinigung entstandene Überhöhung von 210 mm auf maximal zulässig (U max = 150 mm) eingestellt werden muss.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



FOTO: GÜNTER MEYER

Ein Zug nach Annaberg passiert die Zschopaubrücke an der Wilischthaler Ausfahrt. 1966 ist das Bauwerk noch komplett mit Holzbohlen abgedeckt. Zwei Weichen liegen auf der Brücke, die dritte auf dem Annaberger Brückenkopf.

„Wilischthal oben“ und „Wilischthal unten“

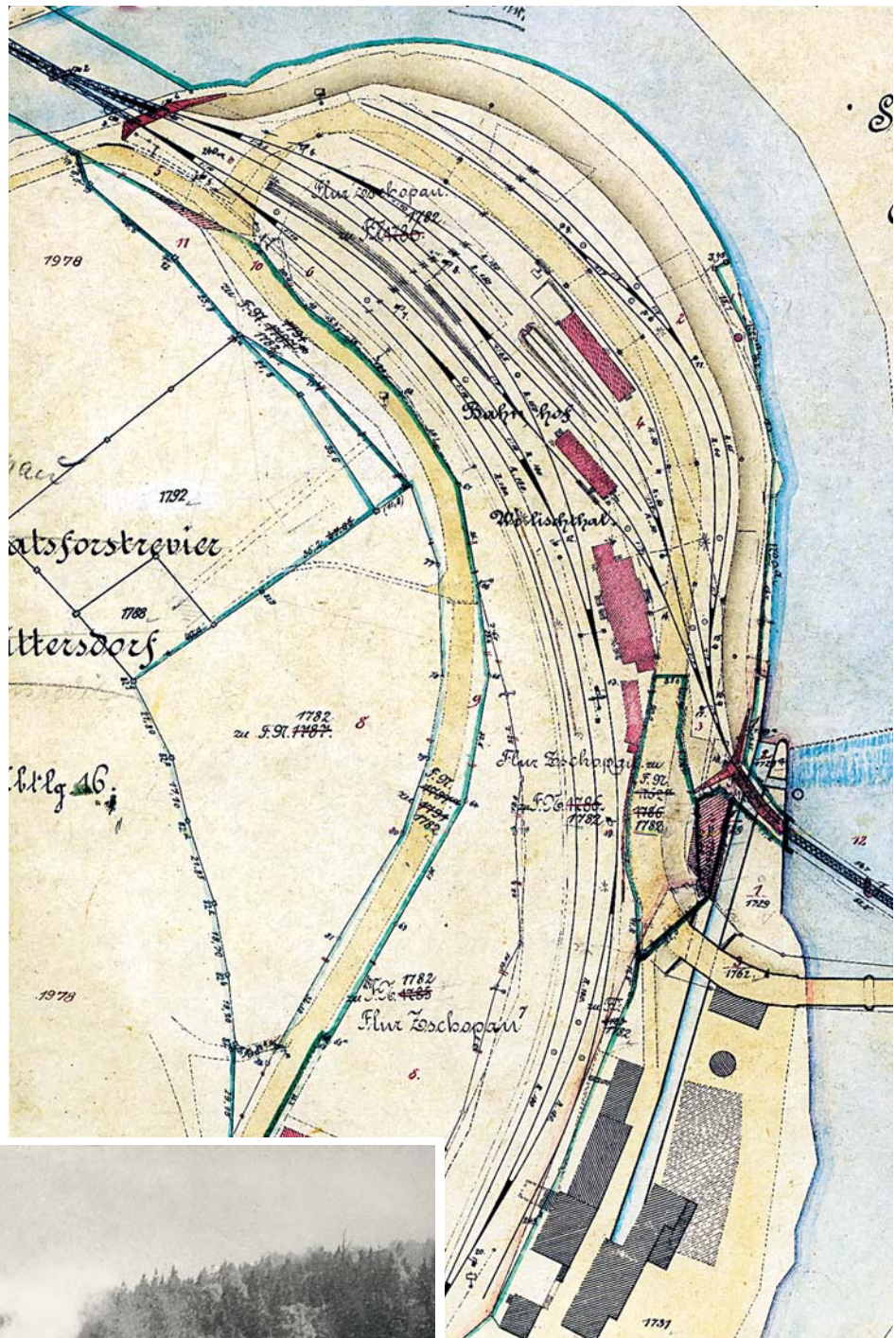
Für den Ersatzneubau der Brücke am km 23,995 wurde die Zschopautalbahn 2018 sechs Monate unterbrochen. Das Bauvorhaben war eines der anspruchsvollsten Projekte der Erzgebirgsbahn. Sein Ausgang war ebenso eine Einmaligkeit: Termingerech fertiggestellt und auch komplett im veranschlagten Investitionsplan geblieben!

Das Brückenbauwerk am km 23,995 der Strecke 6644 Annaberg-Buchholz–Flöha in Wilischthal wurde im Zuge des Streckenbaus im Jahr 1864 errichtet. 1887 wurde mit dem Bau der Schmalspurbahn nach Thum die Bahnhofsanlage erweitert. Der dafür nötige Platz fand sich im Areal innerhalb der großen Zschopauschleife unterhalb des „Affensteins“. Heute ist der Felsvorsprung wegen eines weiten Blicks ins Zschopautal bis hin zur Stadt Zschopau

selbst ein beliebter Rastplatz für Wanderer. Als die Vegetation im Uferhang noch nicht so hoch gewachsen war wie heute, bot jener Aussichtspunkt auch einen prächtigen Blick auf die Zschopaubrücke mit den darauf liegenden Weichen der Annaberger Ausfahrt. Der Gegenblick in Richtung Norden ist genau so reizvoll.

Mit der Einbindung der schmalspurigen Sekundärbahn Wilischthal – Thum in die Station der AF-Linie wurden weitere regelspurige Gleise zur Überladehalle und Rollwagengrube errichtet. Das Plateau südlich des Stationsgebäudes gab dafür Platz. Jedoch erstreckte sich die Geometrie der Weichenstraße zu weit in südliche Richtung. Eine Ausführung war im Zschopaubogen nur möglich, indem die Weichenanbindung auf die Zschopaubrücke geführt wurde. Daraus folgte eine besondere Bauweise der Brücke. Sie musste einmal verbreitert werden und ein dritter Gitterträger zum Mittelpfeiler wurde notwendig. Auf Grund der damaligen Bedeutung des Bahnhofs Wilischthal mit dem aufgebauten Abzweig der Schmalspurbahn nach Thum verlagerte sich die erste Bahnhoftsweiche sogar bis vor die Brücke. Daher sind die vorhandenen Überbauten in Folge der Zweiggleise fächerförmig angeordnet. Im Jahr 1939 wurden neue Überbauten aufgelegt, die bis 2018 ihren Dienst taten.

Bei der regelmäßig durchgeführten Brückeninspektion wurden gravierende Schäden festgestellt, die mit Mitteln der Instandhaltung nicht mehr zu beseitigen waren. So wurde entschieden, einen Ersatzneubau zu planen. Die Lösung bestand darin, zwei vorhandene Tröge der DR-Einheitsserie 45.4000.25 (Stützweite 25,0 m)



Der Gleisplan des Bahnhofs Wilischthal aus dem Jahr 1910 zeigt links oben gerade noch die Gitterträgerbrücke mit der Weichenkombination. Auf solchen „Menselblättern“ wurde jeder Meter des sächsischen Streckennetzes aller Spurweiten einst mit Feder und Aquarellfarben festgehalten. Es verlangte unzählige Zeichner, diese für die einzelnen Bahnmeistereien händisch zu kopieren.

Ein Motiv vom Bahnhof Wilischthal um 1900. Vorn eine I K beim Zusammenstellen eines Güterzugs aus 14 Gw. Auf der Zschopaubrücke rangiert hinten eine regelspurige Maschine Güterwagen zu den Ladegleisen.





EÜ im km 23,995 kurz vor der Demontage der Gleisanlagen. Bereits 1996 wurden die umfangreichen Gleisanlagen auf der Brücke zurückgebaut und nur noch ein Gleis beibehalten. Mit Errichtung des EstW auf der kompletten Strecke im Jahre 2007 wurden auch die restlichen Weichen im Bahnhof Wilischthal entfernt.

zu verwenden. Das führte dazu, dass das neue Brückenbauwerk nur noch ein Gleis aufnehmen konnte. Die Tröge ermöglichten die Ausführung eines durchgehenden Schotterbetts. Die vorhandenen Widerlager konnten nicht weiter genutzt werden. Auch musste der Mittelpfeiler im Flusslauf neu errichtet werden, um die Lastaufnahme für die rechtwinkligen Überbauten zu gewährleisten. Die Planungsphase begann auf Grund der Rahmenbedingungen recht frühzeitig und wurde von einem Chemnitzer Ingenieurbüro erstellt. Bedingt durch den Einsatz vorhandener Überbauten der Deutschen Reichsbahn, musste im Vorfeld eine unternehmensinterne Genehmigung eingeholt werden. Nach Abstimmung mit allen zuständigen Trägern öffentlicher Belange und privat Betroffenen

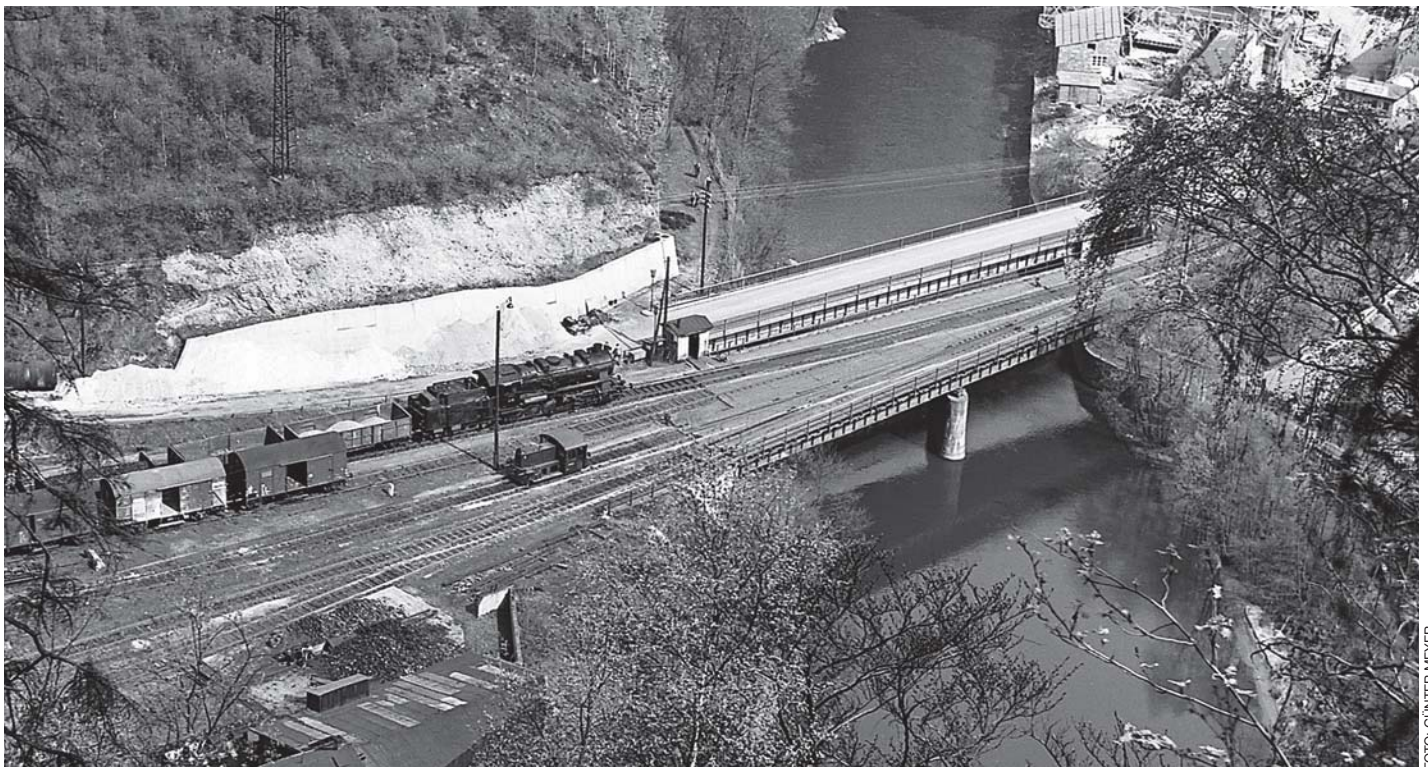


FOTO: GÜNTHER MEYER

Eine weitere Aufnahme vom Affenstein auf die Zschopaubrücke zeigt hier einmal die Weichen mit der Holzbohlenabdeckung. Am 5. Mai 1967 wartet eine G 12 auf die Ausfahrt nach Annaberg. Die Kö ist zum Verschieben im Bahnhof und zur Bedienung der Anschlussgleise hinter der Brücke eingesetzt. Am Brückenkopf auf der Zschopauer Seite existierte damals noch ein Wärterhäuschen aus alter Zeit.

Der Plan zeigt die Lage der Behelfsbahnsteige, die bei der Streckenunterbrechung in Betrieb genommen wurden. Die Straßenbrücke über die Zschopau war ein Glücksfall. Ansonsten hätte hier ein weiterer Behelfsbau errichtet werden müssen.

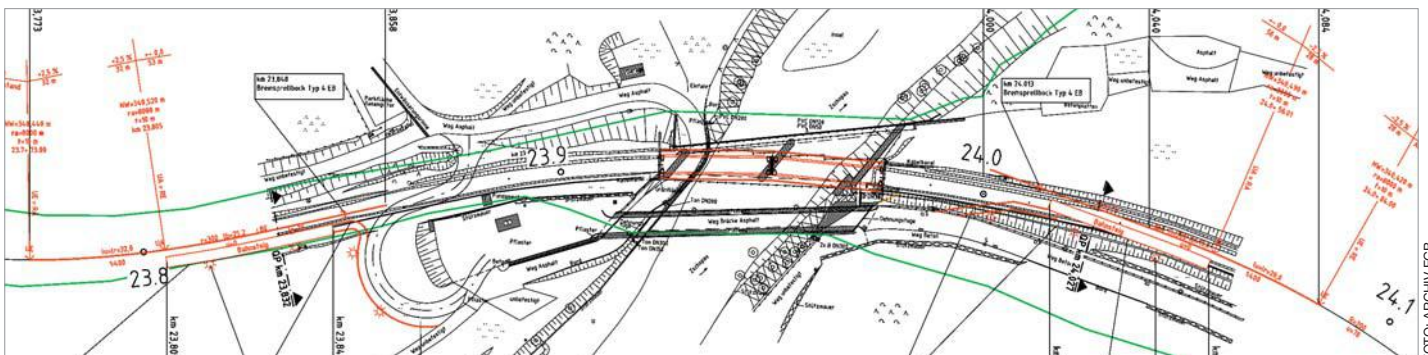


FOTO: ARCHIV EGB

wurde im Mai 2017 die Plangenehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

Die Baumaßnahme begann am 3. April 2018. Schon am 30. September 2018, sechs Monate nach Baubeginn, sollte die Inbetriebnahme erfolgen.

Eine Beeinträchtigung des Durchgangsverkehrs sollte so gering wie möglich gehalten werden. Man wählte die Lösung, nur am Anfang und am Ende der Baumaßnahme kurzzeitig zur Errichtung bzw. Beseitigung des Bauzustandes und für weitere erforderliche Arbeiten die Strecke voll zu sperren, in dieser kurzen Zeit Schienenersatzverkehr einzurichten und in der Bauzeit einen gebrochenen Betrieb aufzunehmen. Der planmäßige Zugverkehr konnte so über die gesamte Bauphase mit der Unterbrechung und Umsteigen in Wilischthal beibehalten werden. Hierzu wurden zwei Behelfsbahnsteige errichtet. Einer direkt am Streckenende vor dem Flöhaer Brückenkopf und der zweite hinter der Baustelle auf der Annaberger Seite. Die Reisenden hatten so einen Weg von gut 200 m zur Weiterfahrt in dem anderen Zug. Zur Zschopauüberquerung konnte dabei die Straßenbrücke neben der Trasse genutzt werden. Betrieblich gesehen musste dazu auf beiden Seiten ein Stichstreckenblock eingerichtet werden. Im ESTW ist dafür die Software vorübergehend geändert worden. Auf diese Art und Weise war ein langfristiger Schienenersatzverkehr nicht erforderlich. Dieser wurde ohnehin riskant, da zwischen Zschopau und Wilischthal wegen einer Straßenbaumaßnahme mit einer Sperrung zu rechnen war. Der Fahrplan wurde bereits auf diese Baumaßnahme eingestellt.

Die erste Aktion nach dem Einrichten der Baustelle war die Überführung der neuen Überbauten vom Lagerplatz in Zschopau zur Baustelle. Dazu kamen der Eisenbahn-



FOTOS (4): JENS WUNSCH

Der Mobilkran hat den letzten Hauptträger am Haken, die alte Brücke ist Geschichte.

Am 28.4.2018 ging der Bauzustand mit Stichstreckenblock in Betrieb. Tagsüber wurden die Reisenden zwischen den beiden Bahnsteigen von einem Mitarbeiter der Erzgebirgsbahn gelenkt, der auch mobilitätsbeeinträchtigten Personen beim Umsteigen behilflich war. Links das Streckenende, aus Flöha kommend, in Wilischthal. Im Bereich Chemnitz Hbf – Wilischthal verkehrten hauptsächlich wegen des notwendigen kurzzeitigen Fahrzeugmehrabbedarfs angemietete Citylinks.





FOTOS (6): JENS WÜNSCHE, HELGE SCHOLZ

Oben links: Der Pfeiler ist fertig eingeschalt und mit Bewehrungsseisen versehen, er wartet nun auf den Beton, Pumpe und Mischfahrzeug stehen im Hintergrund schon bereit.
Oben rechts: Die Bohrpfähle des Widerlagers 10 (Seite Wolkenstein) sind eingebracht, nach dem Verpressen beginnt der Aufbau der Schalung.



Überbau 1 am Kran kurz vor der Ablage.

drehkran des Typs KIROW KRC 1200+ „DONAU“ und für den Aushub der schweren Hauptträger ein achtschiger 500-t-Spezialkran Terex AC 500-2 zum Einsatz.

Parallel dazu wurden die verbliebenen Gleisenden oberhalb und unterhalb der Baustelle aus dem Bogen weitestgehend in die Gerade verschoben. Je ein aufgesetzter Prellbock sicherte das Gleisende und die zwei Behelfsbahnsteige „Wilischthal oben“ und „Wilischthal unten“. Eine Beleuchtung der Bahnsteige wurde in Betrieb genommen.

Es folgte nach dem Ausheben der Träger der Abbruch der Widerlager und des Pfeilers im Fluss. Dafür musste eine Furt geschaffen werden, um den Pfeiler mit der erforderlichen Technik zu erreichen. So ein Eingriff in das Ökosystem eines Fließgewässers bedarf umfangreicher Abstimmungen mit den zuständigen Stellen. Zur Kontrolle der Baumaßnahmen wurde eine ökologische Bauüberwachung beauftragt, welche die Einhaltung der Natur- und Gewässerschutzauflagen überwachte.

Im Bereich des abgebrochenen Mittelpfeilers sind für die Gründung des Ersatzneubaus Mikrobohrpfähle zum Erreichen der erforderlichen Tragfähigkeit eingebracht. Das dabei in die Baugrube eintretende verschmutzte Wasser musste aufwendig abgepumpt werden und durfte aus Gründen des Naturschutzes erst nach einer gründlicher Filterung wieder in den Fluss geleitet werden.

Die Stabilität und Sicherheit des Kunstbaus für viele Jahrzehnte war eine Grundvoraussetzung. Vor jedem Betongang wurde eine Probe genommen. Mittels genormter Verfahren ist das Ausbreitmaß überprüft und ein Prüfwürfel hergestellt worden, der dann später im Labor weiter untersucht wurde. Mit speziellen Mischfahrzeugen und Betonpumpen gelangte die Mischung in die Schalungen, besonders wichtig in dieser Phase die gleichmäßige Verdichtung während des Einfüllens, damit keine Hohlstellen entstehen.

Wenige Tage später und nach dem kompletten Austrocknen der Betonbauwerke nebst Abbau der Schalung erfolgte auch der Rückbau der Behelfsbahnsteige und das Einrichten der Kranstandflächen.

Nachdem beide Überbauten sicher abgelegt waren, wurden sie genau eingemessen und mit Hydraulikpressen in die richtige Lage gebracht. Danach konnten die Lagersockel endgültig mit schnellfestem Beton untergossen werden. Parallel wurden in die Brückenwannen Unterschottermatten eingeklebt und unmittelbar danach begann das Einfüllen des Schotters und Verlegen des Streckengleises. Außerdem musste das Gleis im Bereich der ehemaligen Behelfsbahnsteige beim Schließen des Streckengleises wieder in die Ursprungslage zurückverschwenkt werden.

Am Samstag, 29. September 2018, fand die Erstinspektion der Brücke zur Inbetriebnahme statt; an dieser war auch das Eisenbahn-Bundesamt beteiligt.

Am letzten Tag vor der Inbetriebnahme wurde das Gleis mittels Universalstopfmaschine in die richtige Endlage gestopft und die Schienen wurden verschweißt. Am frühen Abend konnte das Gleis frei und befahrbar gemeldet werden. Noch in selber Nacht überquerte ein (Leer-)Zug Richtung Annaberg-Buchholz als erster die Brücke, der dann am frühen Morgen des 1. Oktober als erster planmäßiger Personenzug in Richtung Chemnitz wieder durchgehend die Strecke befuhr. □



Das Ablegen der beiden Überbauten war Zentimeterarbeit. Anschließend erfolgte gleich die erste Inspektion.



Heute rollen die VT 642 über die neue Brücke der Zschopautalbahn.



Der VT 642.0/642.5

Der von Siemens gebaute „Desiro“ ist das Aushängeschild der Erzgebirgsbahn im täglichen ÖPNV. Zwei Schneepflüge Bauart SPM 855 M und die Diesellok 202 646-6 ergänzen den Fahrzeugpark.

Nachdem der Betrieb im Gründungsjahr 2002 mit Triebwagen der Baureihe 628 und fabrikneuen der Baureihe 642 aufgenommen worden war, wechselte die EGB kontinuierlich die 628 aus und erreichte einen baureihenreinen Fahrzeugbestand, der sich nun aus 14 Exemplaren des VT 642 zusammensetzt.

Fahrzeugtechnik

Mit dem Bau der Dieseltriebzüge der Baureihe 642 beschaffte die Deutsche Bahn AG moderne und umweltfreundliche Fahrzeuge, die für den Regionalverkehr auf nicht elektrifizierten Strecken konzipiert sind. Der Wagenkasten besteht aus einer selbsttragenden Alumi-

um-Konstruktion aus Strangpressprofilen. Als Einzelteil wurde der Triebfahrzeugkopf als eine selbsttragende GfK-Schale in Sandwichbauweise erstellt, der bei der Montage mit dem Rahmen am Wagenkasten aufgeklebt wurde.

Das Fahrwerk bilden zwei angetriebene Drehgestelle, das nicht angetriebene Jakobsdrehgestell mit Gummiprimärfe-



dern und niveauregulierter Luftfederung in der Fahrzeugmitte, auf dem beide Teile des VT 642 ruhen. Je Triebdrehgestell sind drei Wellenbremsscheiben montiert. Das Jakobsdrehgestell wird mit zwei Radbremsscheiben je Radsatz gebremst. Magnetschienenbremsen wirken in den Triebdrehgestellen.

Der VT wird über zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren der Hersteller MTU oder MAN mit einer Leistung von 275 kW / 374 PS oder 315 kW / 428 PS oder 335 kW / 455 PS oder 360 kW / 490 PS angetrieben. Die Motore befinden sich jeweils unter dem Hochflurbereich zwischen dem angetriebenen Drehgestell und dem Niederflurbereich. Ihr Drehmoment wird über ein hydromechanisches Fünfgang-Automatikgetriebe mit Anfahrwandler und integriertem Retarder auf das äußere Drehgestell übertragen, mit Abgasturboaufladung und Ladeluftkühlung. Je 275 kW (Euro II) bei 1900 min⁻¹ bewegen das Getriebe mit 5-Gang-Automatik und integriertem Anfahrwandler und Retarder.



Seitenansicht von 642 196/696
in Hetzdorf/Flöhatal.

FOTO: HELGE SCHOLZ

Technische Daten	642.0	642.5
Gattungszeichen	Bpd	Bp
kleinster befahrbarer Gleisbogenhalbmesser (m):	125	125
Achsfolge:	B'2'B'	
Nennleistung (kW):	275	275
zul. Höchstgeschwindigkeit (km/h):	120	120
Antriebsart:	diesel-mechanisch	
Antriebsanlage:	zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren mit Abgasturboaufladung, Ladeluftkühlung	
Spurweite (mm):	1435	1435
Länge über Kupplung der kompletten Garnitur (mm):	41700	
Länge über Kupplung (mm):	20850	20850
Wagenkastenlänge (mm):	20350	20350
Gesamtachsstand (mm)	17900	17900
Drehgestellmittenabstand (mm):	16000	16000
Drehgestellachsstand Triebgestell (mm):	1900	1900
Drehgestellachsstand Laufgestell (mm):	2.650	
Wagenkastenbreite (mm):	2830	2830
Gesamthöhe über SO (mm):	3819	3819
Treibraddurchmesser (mm):	770	770
Laufbraddurchmesser (mm):	770	770
Eigengewicht (t):	70	
Dienstgewicht (t):	82	
Sitzplätze 1. Klasse:	12	
Sitzplätze 2. Klasse:	65	
davon Klappsitze:	13	
Stehplätze (4 Pers./qm):	60	30
Federung:	luftgefedert	
Bremse:	MRP C-pn-P-A-H-Mg (D)	
Heizung:	Whzküös Klimae	
Kraftstoffvorrat (l):	600	600
Zug-/Stoßeinrichtung:	Scharfenbergkupplung	

Die Triebwagen sind mit einer direkten elektropneumatischen Bremse (ep-Bremse) und einer indirekten mehrlösi- gen Druckluftbremse als Rückfallebene ausgestattet. Zusätzlich rüstete man die Triebdrehgestelle mit Magnetschienenbremsen aus. Mit dem Retarder wird bei Nutzung der ep-Bremse zudem hydrodynamisch gebremst. Als Feststellbremse sind Federspeicherbremsen vorhanden. Die Magnetschienenbremse kommt bei Zwangs- und Schnellbremsungen zum Einsatz, bei Notbremsungen jedoch bleibt sie unwirksam. Zudem kann sie vom Triebfahrzeugführer über einen Kippschalter zugeschaltet werden.

Alle Triebfahrzeuge der Baureihe 642 der Erzgebirgsbahn haben eine bauliche

Besonderheit: Die bei der Erzgebirgsbahn eingesetzten Triebwagen wurden 2005 nachträglich mit Schiebetritten ausgerüstet, um so die Lücke zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante zu schließen. Die Erzgebirgsbahn ist der erste Verkehrsbetrieb der DB AG, der seine komplette Fahrzeugflotte mit dieser Serviceeinrichtung nachgerüstet hat.

Als Zug- und Stoßeinrichtung sind Scharfenbergkupplungen vorhanden. Diese sollten ursprünglich Mehrfachtraktion mit den Baureihen 640, 641, 643, 644, 646 und 648 ermöglichen, was sich jedoch mangels kompatibler Fahrzeug-Software als nicht durchführbar erwies. Lediglich ein Abschleppen anderer Baureihen ist möglich. Aber durch diese

FAHRZEUGE

Nummer	Name	Taufe
642 055-7/555-6	Stadt Augustusburg	26.06.2011
642 056-5/556-4		
642 057-4/557-2	Stadt Wilkau-Haßlau	04.05.2007
642 058-2/558-1	Berg- u. Adam-Ries-Stadt Annaberg-Buchholz	25.01.2006
642 059-0/559-9	Schwarzenberg – Perle des Erzgebirges	02.10.2009
642 196-0/696-9	Olbernhau Spielzeugland im Erzgebirge	05.11.2005
642 228-0/728-9	Stadt Zwönitz / Erzgebirge	11.05.2007
642 231-4/731-3	Kreisstadt Aue	02.04.2005
642 232-3/732-3	Johanngeorgenstadt	12.09.2004
642 234-8/734-7	Bergstadt Zschopau	26.08.2012
642 237-2/737-1	Thalheim / Erzgeb.	02.04.2005
642 238-9/738-8	Stadt Zwickau	03.05.2008
Testfahrzeuge ohne Planeinsatz im SPNV		
642 028-4/528-		
642 129-0/629-9		



642 232 führt diese Doppeltraktion zwischen Flöha und Annaberg-Buchholz Süd bei Hopfgarten über die RB 80.



Kupplung ist ein automatisches An- und Abkuppeln eines zweiten Triebwagens derselben Baureihe möglich. Dadurch wird das so genannte Flügeln, die vereinigte Führung zweier Züge mit unterschiedlichem Laufweg auf einer Teilstrecke, betrieblich wesentlich erleichtert.

Unter den großen Fenstern an der Stirnseite ist eine Matrix-Zugziel-Anzeige angebracht. Im Mehrzweckabteil aller Fahrzeuge befindet sich ein Fahrkartenautomat.

Fahrzeugbestand

12 VT 642 stehen Stand 12/2019 im Bestand der EGB. 10 davon werden für den täglichen Betrieb benötigt.

Weitere vier Fahrzeuge bereichern den Bestand. Das ist einmal die im DR-Kleid zu sehende Diesellok 202 646-6. Sie wurde für operative Sonderleistungen eingesetzt. Nicht so im Fokus der Eisenbahnfreunde steht, dass Lok 202 885-0 am 10. Juni 2002 als Dauerleihgabe der Erzgebirgsbahn in den Bestand des Sächsischen Eisenbahnmuseums e. V., Chemnitz-Hilbersdorf gelangt ist. In Eigeninitiative einiger EGB-Kollegen wurde vorher ihre Farbgebung aufgefrischt. Die

VT 642 der Erzgebirgsbahn im Einsatz auf der Zschopautalbahn. Links die Aufnahme vom Triebwagen 642 058 bei der Ankunft in der Station Warmbad aus Annaberg, dessen Betriebsnummer nicht, das Stadtwappen von Annaberg um so besser zu sehen und der Triebwagen so eindeutig zu identifizieren ist.



FOTOS (2): HELGE SCHOLZ



Die Detailaufnahmen zeigen den Steuertisch, die beiden Bauformen der Drehgestelle (oben Drehgestell mit Antrieb, darunter Jakobsdrehgestell), die Zugzielanzeige mit der Beleuchtung und der angeschriebenen Betriebsnummer (derzeit ohne Selbstkontrollziffer) und einen Blick auf die Dachpartie mit dem Drei-Licht-Spitzensignal im vorderen Dachbereich.





FOTO: FALKO SCHUBERT

Beheimatung der 218 430-7 bei der EGB soll genannt werden. Die Maschine kam aus Mühlendorf und wechselte am 12.02.2014 wieder dorthin zurück. Die Maschine war in Verbindung mit einem Steuerwagen als Triebwagensatz vorgesehen.

Im Jahr 2004 hat man begonnen, die Triebwagen auf Städtenamen der befahrenen Erzgebirgsregion zu taufen. Den Anfang machte 642 232, der den Namen der Bergstadt Johanngeorgenstadt führt. Weitere zwei VT 642 zählen zur EGB-Flotte. Sie sind aber reine Labor- und Testfahrzeuge, für den Einsatz im ÖPNV nicht geeignet. Das sind der erste mit Hybridtechnik ausgerüstete 642 129/629 und der sich im Umbau zum Eco-Train befindliche 642 028/528.

Fahrzeugeinsatz durch die Einsatzleitung



202 885-0 im Sächsischen Eisenbahnmuseum e.V., Chemnitz-Hilbersdorf. Die Lok wurde nach Ablauf der Fristen dorthin als Ausstellungsstück in Form einer Dauerleihgabe überführt. Vorher arbeiteten EGB-Lokführer den Lokkasten ehrenamtlich optisch auf.

Der Einsatz aller Triebfahrzeuge wird in der Einsatzleitung im Chemnitzer Firmensitz geregelt. Hier befindet sich im zweiten Stock die Dispatcherzentrale, welche die Aufgaben einer „Lokleitung“ übernimmt. Sechs Mitarbeiter mit unterschiedlichen Aufgabenbereichen arbeiten im Dreischicht-System.

Der PC ist inzwischen das Hauptwerkzeug des Lokleiters, der nun mehr als Disponent verstanden werden muss. Gab es einst in der Lokleitung die Tagebücher 1 bis 3 zu führen, ist dies heute prinzipiell immer noch so. Beim Disponenten fließen die Daten von Dienstantrittsliste, des Fahrzeugeinsatzes und die Personalplanung zusammen. Hier gilt es,

Die beiden Aufnahmen zeigen die 202 646-6 und 218 430-7 bei Sondereinsätzen auf der SZ- und JS-Linie. Am 16.10.2012 wurde ein Arbeitszug nach Zwickau bei der Durchfahrt als Arbz 91836 in Fährbrücke festgehalten. Entlang der großen Stützmauer bei Antonsthal rollt der Sprengzug zur Unkrautbekämpfung Arbz 91858 am 25.5.2012 in Richtung Schwarzenberg.

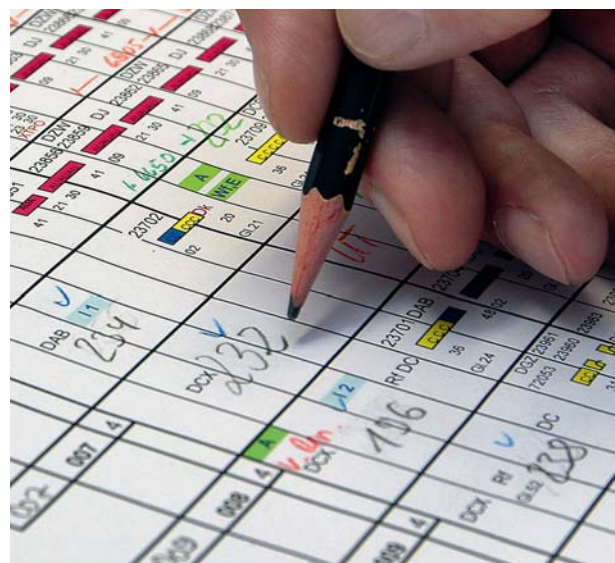


FOTOS (2): THOMAS EHRHARDT



immer schnell zu planen und flexible Lösungen zu finden. Sei es, bei einem eventuellen Ausfall eines VT ein Ersatzfahrzeug dem Umlauf zu übergeben oder bei krankheitsbedingten Ausfällen von Mitarbeitern im Zugdienst oder für Fahrten zur Streckenkenntnis schnell die nötigen Entscheidungen zur Aufrechterhaltung des Dienstes zu treffen. Ferner steht der Disponent mit allen Triebfahrzeugführerinnen und -führern und Fahr-

dienstleitern wahlweise in Verbindung. Das Fahrerassistenzsystem FASSI, ein der flexiblen Information und Kommunikation für Triebfahrzeugführer und Betriebsleiter dienendes System, hat auch einige Bedeutung für die Disposition bekommen. Neben der Anzeige des aktuellen Betriebsgeschehens auf dem Monitor am Arbeitsplatz des Disponenten werden zusätzlich auf einem Ausdruck die Abläufe dokumentiert. □



Disponent Klaus Hentschel am Leitstand in der Chemnitzer Einsatzleitung. Auf der Bildschirmanzeige, wie auf dem Ausdruck, sind alle Umläufe zu sehen. Die grünen Blöcke stellen die Fahrintervalle zwischen den Stationen dar, der Freiraum dazwischen die Betriebshalte in den Stationen. Der lange weiße Balken deutet auf eine freie Einsatzmöglichkeit eines Triebfahrzeuges hin – eine „Sternstunde“ eines Disponenten. Die mit Bleistift eingetragenen Ziffern sind die Betriebsnummern der jeweiligen im Umlauf eingesetzten Fahrzeuge.



Auf Betriebsfahrt zum „Boxenstopp“

Das geflügelte Wort „Wer gut schmiert, der gut fährt“ hat auch beim Unternehmen mit dem geflügelten Rad seine Richtigkeit. Doch der Fahrzeuginstandhaltung muss für zufriedene Kunden freilich eine Fahrzeugpflege parallel geschaltet sein. Bei der Erzgebirgsbahn geschieht dies außerhalb der Öffentlichkeit in speziellen Bereichen des Werkstattgeländes.

Mehrmals am Tag rollt ein VT 642 der EGB als Betriebsfahrt vom Chemnitzer Hauptbahnhof in Richtung der Werkstatt im Gelände des früheren Raw Chemnitz „Wilhelm Pieck“. Sauberkeit ist natürlich Ehrensache und ohne einen vollen Tank kommt ein 642 auch nicht ans Ziel seines Umlaufs.

Die Rangierfahrten werden mit DB Netz abgestimmt. 6.20 Uhr, 9.20 Uhr und 12.00 Uhr rollen die VT zu den vom Hauptbahnhof gut vier Kilometer entfernten Anlagen. Dazu gibt es noch weitere Fahrten während

Der rechts zu sehende Streckenpunkt Mitte der 1960er-Jahre.
Ganz rechts das Gleis, auf welchem die Triebfahrzeuge der
Erzgebirgsbahn zur Werkstatt, Wäsche und Tankanlage rollen.



FOTO: GÜNTER MEYER

EGB-Lokführer Olaf Hähle ist gerade im Gespräch mit der Fahrdienstleitung Chemnitz Hauptbahnhof und meldet die Rangierfahrt an. Mit 642 234 steht er am Bahnsteig 8. Gegenüber ist vor wenigen Minuten, 9.20 Uhr, RB 23708 aus Cranzahl angekommen.

642 234 auf der Zufahrt zu „Birkus“, wie das Raw-Gelände heute genannt wird. Nach der Einfahrt geht es im Schritttempo durch die Weichenstraße. Alle Weichen werden hier ortsbedient.



FOTOS: HELGE SCHOLZ





Am Wagenkasten öffnet Olaf Hähle eine Klappe, dahinter kann er den Vorrat an Brauchwasser überprüfen.

Im Birkus-Gewerbepark, wie sich das frühere Raw-Gelände heute nennt, befindet sich die Tankstelle. Hier können auch Lkw betankt werden. Obwohl „altewürdiges“ Bahngelände, findet man im Umfeld die verschiedensten Unternehmen von Bau- bis Serviceleistungen inklusive eines regen Straßenfahrzeugverkehrs. Darauf haben die Triebfahrzeugführer bei ihren Rangierfahrten ganz besonders zu achten. An der Tankstelle angekommen, werden die beiden Tanks mit der Tankpistole wieder befüllt. Zur Abrechnung bei DB Tankservice wird das Fahrzeug gescannt. Für Großdiesellokomotiven steht ein Betankungsschlauch mit größerem Querschnitt, sprich Durchflussmenge, zur Verfügung. Für die angesprochene Lkw-Betankung liegt ein Adapter bereit. Nach dem Befüllen beider Tanks zieht 642 234 in die Waschanlage weiter. Dort werden mit Bürsten die Außenseiten gereinigt. Zum Reinigen der Frontscheibe stehen in Eimern Spezialmittel und ein langer Wischer bereit.

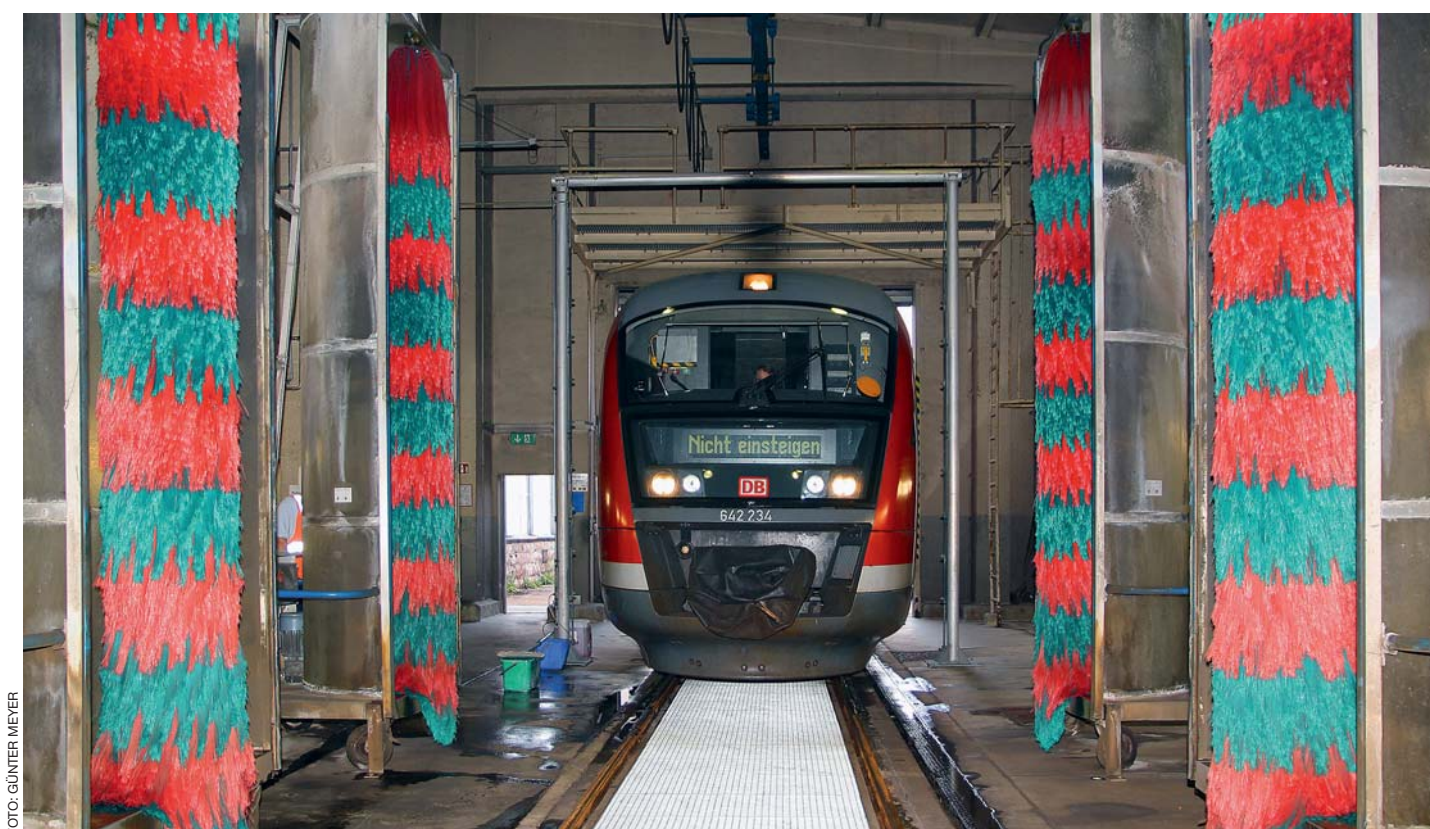


FOTO: GÜNTER MEYER



der Nachtstunden. Dann findet sich ausreichend Zeit, durch die Waschanlage zu rollen. Vorher werden die beiden Tanks des 642 gefüllt. An der Tankstelle von DB Tank-service können im Birkusgelände neben den Triebfahrzeugen auch Dienst-Lkw betankt werden. Die Zufahrtsfläche ermöglicht Straßenfahrzeugen eine ungehinderte Zufahrt. Die aufgenommenen Dieselmengen der „Zweiwege-Tankstelle“ werden über die Zentrale in Erfurt abgerechnet. Beim Tanken ist das Trieb- bzw. Straßenfahrzeug dafür zu scannen. Der Preis pro Liter ist hier konstanter, jedoch im Display der Zapfanlage nicht ausgewiesen.

Anschließend zieht der 642 234 in die Waschhalle weiter. Fern der Öffentlichkeit verbirgt sich hier eine Einrichtung mit vier rotierenden Waschbürsten. Vor der Reinigung kontrolliert bzw. ergänzt das Personal noch den Brauchwasserbehälter.

Jene Fahrten zum Pflegebereich führen ins frühere Raw-Gelände, heute ein Gewerbegebiet, in dem sich auch die Werkstatt der EGB befindet. In den Hallen werden neben den eigenen Fahrzeugen auch jene anderer Regio-Netze instandgesetzt. Die Erzgebirgsbahn schätzt die Nähe der eige-

Abstecher zur Hebeanlage. Mit der Werkslok Günter 1 wird ein 642 aus der Werkstatt am FTZ auf Gleis 16 zur Nebenhalle geschoben. Dort warten schon die Mitarbeiter darauf, den VT hydraulisch anzuheben, damit die Tanks ausgebaut werden können. Vier Hebeanlagen pro Fahrzeugseite sind vorhanden. Nachdem die Träger unter die markierten Ansatzpunkte am Rahmen geschoben worden sind, beginnt am Steuerpult das langsame Anheben über der Untersuchungsgrube.





In der Werkstatthalle liegen neue Fahrwerksteile zum Einbau bereit. Darunter finden sich auch innovative Neuentwicklungen wie das Power Pack (Bild rechts oben). Masse ca. 4,5 t, Abmessungen (ca.) L x B x H 3.500 x 2.300 x 750 mm, Verbrennungsmotor, mechanisches 5-Gang-Getriebe, mechanisch angetriebene Luft- und Klimaverdichter. Die neuentwickelte Klimaanlage wird auf das Dach des VT montiert (Bild rechts Mitte). Bei aller Moderne finden sich aber auch „rustikale Details“. Hatten früher Dampflokpersonale ihre ganz bestimmten Anhaltepunkte, um den Wasserkranarm genau über den Einlauf schwenken zu können, so schwebt in der Halle mit der Hebeanlage ein alter Fußball. Berührt der beim Einschieben des VT mit der funkferngesteuerten Köf die Frontscheibe, so stehen die Anhebepunkte der 642 genau in Flucht mit den horizontal einzuschiebenden Hebebalken. Ist der 642 angehoben, so ergibt sich dieser seltene Blick auf das freischwebende antriebslose Jakobsdrehgestell in Fahrzeugmitte, auf dem beide Wagenkästen ruhen.



nen Werkstatt sehr. So ist neben der fristgerechten Wartung auch schnell ein Mitarbeiter zur Behebung von kleinen Problemen verfügbar. Hubanlagen für komplizierte Unterflurarbeiten oder Dacharbeitsstände erlauben es, die Arbeiten effektiv zu erfüllen. In der neuen Halle des FTZ ist eine Abgasabsauganlage über einem Arbeitsstand montiert.

14 der 16 eingesetzten EGB-VT 642 werden immer für den laufenden Betrieb benötigt. Eine anspruchsvolle Aufgabe für das Werkstattteam mit Spezialisten in Sachen Klimatechnik, Bremsanlagen, Fahrzeugsteuerung oder Ultraschallprüfung. Als jüngster Betriebsteil der Erzgebirgsbahn ist die zertifizierte Werkstatt erst 2011 hinzugekommen. Die Herkunft aus dem bekannten Ausbesserungswerk Chemnitz ist immer noch zu spüren, jedoch mit Eröffnung des FTZ auf eine ganz neue Stufe als VT-Umbau-Kompetenzzentrum geführt.

Um 11 Uhr steht 642 234 wieder auf Gleis 7 im Chemnitzer Hauptbahnhof für den nächsten Einsatz bereit. Dieser Abstellplatz war ohne eine Sägefahrt über die DW-Gleise zu erreichen, die der VT 642 bei der Abfahrt vom Bahnsteig 8 inmitten der



Bahnhofshalle vollziehen musste. Zwei Rangierhaltsignale erfordern nach dem Verlassen der Anschlussbahn aber einen Kurzhalt. Auf gut 100 Metern wird nämlich ein Gleisabschnitt der MRB (Mitteldeutsche Regionalbahn) zur Weiterfahrt benutzt.

Der Disponent in der Einsatzzentrale der EGB erhält die Meldung, dass der VT 642 234 wieder einsatzbereit ist. Noch

ein letzter Kontrollgang durch die beiden Wagenteile, ob nicht doch irgendwo eine Fundsache auftaucht, und die nächste Fahrt „ins Gebirge“ kann erfolgen.

So kann es dann beim Personalwechsel am Führerstand passieren, dass eine Mitarbeiterin den Platz des Triebfahrzeugführers einnimmt. Drei Mitarbeiterinnen der EGB sind zum Triebfahrzeugführer ausgebildet worden. □

Alles aus einer Hand



Zwölf umgerüstete Hybridzüge sollen bei der Erzgebirgsbahn auf die Schiene geschickt werden. Das Interesse am „EcoTrain“ ist bundesweit groß, denn der Triebwagen der Baureihe VT 642 ist weit verbreitet. Die richtungsweisende Entwicklung erfolgt im Forschungs- und Technologiezentrum Chemnitz (FTZ).





FOTOS: HELGE SCHOLZ

Unter dem Namen „EcoTrain“ wird in Chemnitz ein richtungsweisendes Pilotprojekt für ein umweltfreundliches und effizientes Antriebskonzept für Dieseltriebfahrzeuge entwickelt. Zur Umsetzung dieses Forschungs- und Entwicklungsprojektes Hybridantriebe stellte der Freistaat auf zehn Jahre verteilt eine Fördersumme von 60 Millionen Euro zusätzlich zur Verfügung. Dieses Vorhaben ist zudem ein weiterer Baustein für den geplanten Forschungscampus für automatisiertes Zugfahren, den Smart Rail Connectivity Campus in Anna-Buchholz.

Die Umsetzung dieses Entwicklungsprojektes erfolgt als Eco-Train im Forschungs- und Technologiezentrum Chemnitz mit der TU Chemnitz, der TU Dresden, dem Fraunhofer-Institut sowie der Erzgebirgsbahn.

Der Hybridantrieb ersetzt den herkömmlichen Dieselmotor durch einen Elektroantrieb aus einer Dieselmotor-Generator-Einheit und einer Lithium-Ionen-Batterie. Wo es Überleitungen gibt, erfolgt das Nachladen im Betrieb über Stromabnehmer und während der nächtlichen Pausen über Kabeleinspeisung. Ferner wird die beim Bremsen frei werdende Energie gespeichert und später wieder für den Antrieb genutzt. Neben Fahrzeugen

der Erzgebirgsbahn befinden sich auch Fahrzeuge weitere Regio-Netze, wie der Westfrankenbahn, mit 35 Fahrzeugen erstes großes Umbauprojekt, im FTZ.

Das Produktportfolio des FTZ erstreckt sich neben betriebsnaher- und schwerer Instandhaltung über kleine bis mittelgroße Umbauprojekte bis hin zu kompletten Fußbodensanierungskonzepten. Durch das eigene Konstruktionsbüro und die ei-



Claus Werner, Leiter FTZ Chemnitz

„Innovationen haben bei den Regio-Netzen seit Beginn her Tradition und diese werden von uns konsequent auch voran getrieben.

Dazu zählt u.a. auch der Eco-Train.“

gene Produktion vereint sich im FTZ die komplette Wertschöpfungskette von der Projektierung bis zum Umbau aus einer Hand und an einem Standort. Durch diesen Vorteil reduzieren sich die Schnittstellen und steigern gleichzeitig die Dynamik.

In den neuen Werkhallen des FTZ stehen die VT 642. Mit 642 129/629 begann das Projekt. Am Eco-Train 642 528/028 werden die Erprobungen vorgeführt. Ein ergänzendes Logo macht den Einbau der umweltschonenden Technologie deutlich.



Sarah Künzel und Andreas Albrecht bei Arbeiten am Schaltschrank im Führerstand des VT 642 528/028. Arbeiten am Fahrwerk und im Innenraum laufen parallel dazu ab.

Der Standort ist im Gelände des ehemaligen Ausbesserungswerkes, ab 1951 Raw „Wilhelm Pieck“. In einem mehrjährigen Sanierungsprozess sind für das neue FTZ 3.400 m² zusätzliche Werkstattfläche sowie 730 Meter neue Gleise, davon 180 Meter in der Halle, neu entstanden. Zudem sind der Neubau bzw. die Erneuerung von vier Bahnüberwegen, die Neugestaltung von 7.300 m² Freifläche sowie die denkmalpflegerische Überarbeitung denkmalgeschützter Fassaden und von 3.000 m² Oberlichtern in angrenzenden Gebäuden zu nennen. Rund 7 Millionen Euro wurden in die Sanierung des denkmalgeschützten Hallenäußeren, den Ausbau und die Moderni-



In einem weiteren Werkstattbereich stehen VT 642 anderer Regio-Netze zur Wartung. Mit der Westfrankenbahn und Elbe-Saale-Bahn hat das FTZ weitere Geschäftspartner.



sierung des Halleninneren, die Neugestaltung der dazugehörigen Freiflächen sowie in die denkmalpflegerische Erneuerung der angrenzenden Anlagen und Gebäude investiert. Als Anerkennung dieses behutsamen Umgangs mit Chemnitzer Industriearchitektur wurde Investor Birkus und FTZ vom Leiter der kommunalen Denkmalschutzbehörde, Dipl.-Ing. Architekt Thomas Morgenstern, das Denkmalsiegel für das Gebäude überreicht.

Im Februar 2020 hat die DB RegioNetz Verkehrs GmbH das Fahrzeug- und Technologiezentrum (FTZ) in Chemnitz als achtes Regio-Netz gegründet. Die Mitarbeiterzahl ist von den 16 der ersten Stunde auf nunmehr rund 80 gestiegen. Fachkräfte zu gewinnen und auf ein Ziel zu konzentrieren, ist das große Plus, hier ein Kompetenzzentrum für den Triebwagenumbau am Markt platzieren zu können. Dies ist mit der ständigen Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter verbunden. Beachtliche Summen werden in den Prozess der dualen Ausbildung investiert. Die Wertschöpfung der Fahrzeuge ist so auch mit der Förderung der Mitarbeiter verbunden, die auf diesem Weg sprichwörtlich „mitgenommen werden“.

Durch den Ausbau der Werkstatt sind dafür auch beste Bedingungen geschaffen worden. Das mit der Sanierung von nun teils schon 150 Jahre alten Gebäuden zu schaffen, war ein großer Anspruch. Das Alltagsgeschäft des Umbaus der Triebwagen aus den Regio-Netzen verschiedenster Bundesländer hat nichts mehr mit den Anlagen des einstigen Raw gemein.

Bei der Beurteilung, warum die Entwicklung der Technologie bis zur Serienreife in Sachsen an Fahrzeugen der Erzgebirgsbahn umgesetzt wird, schließt sich der Bogen zur Auswahl der BSG-Linie als Testlabor. Auf anspruchsvollen Strecken kann die Funktion erprobt werden, die andernorts dann gleichfalls allen Anforderungen entsprechen kann.

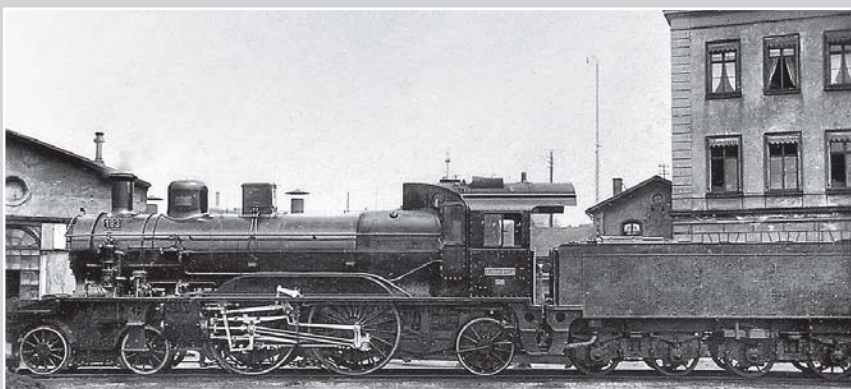
Neben den Aufgaben bei der Entwicklung alternativer Antriebe ist das FTZ in Chemnitz bei der Modernisierung von VT 642 anderer Regio-Netze ein verlässlicher Partner. Fahrzeuge aus anderen Regio-Netzen, anderer Bundesländer kommen nach Sachsen. Synergieeffekt dieser Wertschätzung ist weiteres Wachstum mit interessanten Arbeitsplätzen in der Region. Die „Einstellungswelle“, wie man sie in den letzten Monaten mit der eigentlich nicht vorstellbaren Vervierfachung (!) der Mitarbeiterzahl verfolgen konnte, war ein logischer Schritt, um die Anforderungen erfüllen zu können, die sich letztlich einmal mit der Betriebszulassung der neuen Antriebstechnologie „schienenweit“ auszahlen wird. □

Damals und heute



FOTOS: GÜNTER MEYER

Blicke von der Brücke des Verbindungsbogens auf die Raw-Anlagen im Jahr 1988.



VT 642 059/559 rollt am 21. Juni 2019 zu den Hallen des FTZ. Contius nahm über 100 Jahre vorher an fast gleicher Stelle die sächs. X V Nr. 183 vor dem Gebäude des Ausbesserungswerkes auf.



642 059 innerhalb eines Montagegerüsts für Arbeiten am Dach und den dort befindlichen Aggregaten. Absauganlagen werden bei Bedarf eingeschwenkt.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Per Mausklick ...

19. Januar 2018, 4.02 Uhr, das erste digitale Stellwerk (DStW) Deutschlands geht online. RB 23700 passiert als erster Zug um 4.05 Uhr, die Digitalisierungsinitiative der DB AG nimmt im Erzgebirge Fahrt auf.

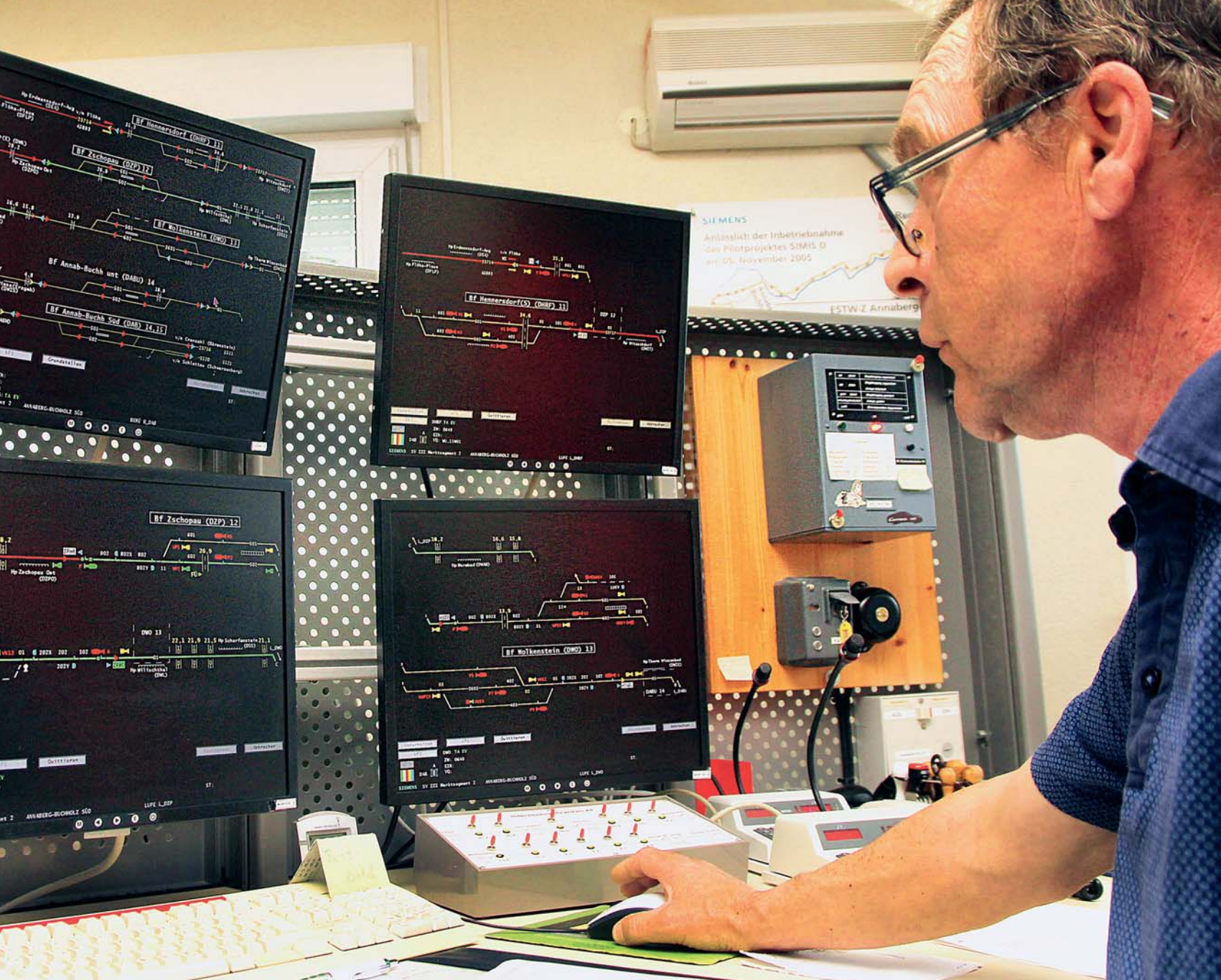
Mit der Betriebsaufnahme von Europas erstem digitalen Stellwerk (DStW) ist eine Revolution für die Leit- und Sicherungstechnik der Bahn eingeläutet worden. Doch warum gerade hier in Annaberg-Buchholz Süd eines der größten Technologie-Projekte in der Geschichte der Deutschen Bahn online nehmen?

Die Antwort liegt auf der Hand. Kurze Entscheidungswege sowie das Verständnis

und die Bereitschaft der Erzgebirgsbahn, sich innerhalb der Deutschen Bahn als eine Art Labor aufzustellen. Hier bestehen ideale Voraussetzungen, um in einem regionalen Umfeld Forschung und Entwicklung zu betreiben. Hinzu kommen noch weitere Vorzüge, mit der Inbetriebnahme einer digitalen Stellwerkstechnik hier im Erzgebirge Bahngeschichte zu schreiben: Die Entscheidung, die Erzgebirgsbahn für die Pilotierung des DStW auszuwählen, beein-



FOTOS: HELGE SCHOLZ, SIEMENS



Neben dem ehemaligen Empfangsgebäude der Station Annaberg-Buchholz Süd wurde der Neubau für das neue DStW errichtet. Täglich passieren die Triebwagen der Erzgebirgsbahn diese moderne Schaltzentrale.

Der Fahrdienstleiter sitzt hier in seinem modernen Dienstraum vor mehreren Monitoren, die u.a. über die Streckenbelegung, Signalbilder und Weichenstellungen Auskunft geben. Per Mausklick werden Steuerungsbefehle an die Empfänger gesendet. Bei aller Moderne kann aber auf „konventionelle“ Verbindung nicht verzichtet werden. So ist der Fahrdienstleiter auch über eine bahninterne Telefonleitung erreichbar. Bert Bieber wird nach der Kontrolle der Fahrwege am 20. Mai mit dem Schwarzenberger Kollegen die BSG-Linie sperren und zum Baugleis erklären. Dann kann in Scheibenberg das Zweigege-Labor-Fahrzeug von RailDrIVE auf das Gleis gestellt werden.

flusste zum einen das gut überschaubar und nicht technisch überladene Streckennetz. Zum anderen, dass die Frequenz des Zugverkehrs nicht exorbitant hoch und die Wirkung der Innovationen bei Technik oder Fahrzeugen so gut und praxisgebunden erprobt werden kann.

Nach jahrelanger Vorbereitung ist das DStW zugelassen. 100 Jahre alte Infrastruktur wird in Zukunft Schritt für Schritt modernisiert. Standardisierte Schnittstellen auf der Basis einer einheitlichen Architekturplattform. Nicht nur eine neue Steuerungstechnik ist das Ergebnis, sondern auch Diagnosemöglichkeiten zur Verfügung zu haben, die Störungen schneller erkennen, um sie zu beheben. So wie mit der IT-Technologie eine völlig neue Steuerungstechnik Einzug hält, werden sich auch Ausbildung und Eisenbahnbetrieb auf ein ganz neues Level heben.

Digitale Stellwerke ermöglichen Kosteneinsparungen, indem etwa auf eine Vielzahl an Signalkabeln verzichtet und der Stellbereich vergrößert werden kann. Zudem

kann die Stellwerks-Hardware gemeinsam von mehreren Bahnen genutzt werden. Bevor die digitale Technik in Annaberg-Buchholz Süd in Betrieb gehen konnte, waren allerdings umfassende Tests erforderlich. Hierbei wurde von Siemens in einer ersten Projektphase nachgewiesen, dass mit den neuen technischen Einzelkomponenten ein sicherer, verlässlicher Bahnbetrieb gewährleistet ist. Nach der Zertifizierung des Konzepts durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), konnte das erste Ethernet-Netzwerk zur Signalansteuerung in einem elektronischen Stellwerk in Betrieb genommen werden.

Schwerpunkt der darauf folgenden zweiten Projektphase war, standardisierte Schnittstellen für die Anschaltung von Signalen, Weichen und Achszählern an das Stellwerk einzurichten. Dies umfasste den kompletten Bahnhofsbereich des vorhandenen elektronischen Stellwerks mit zwölf Signalen, drei Weichen und 17 Gleisfreimeldeabschnitten. Nach Abschluss der Umrüstung wurde der DB von Siemens

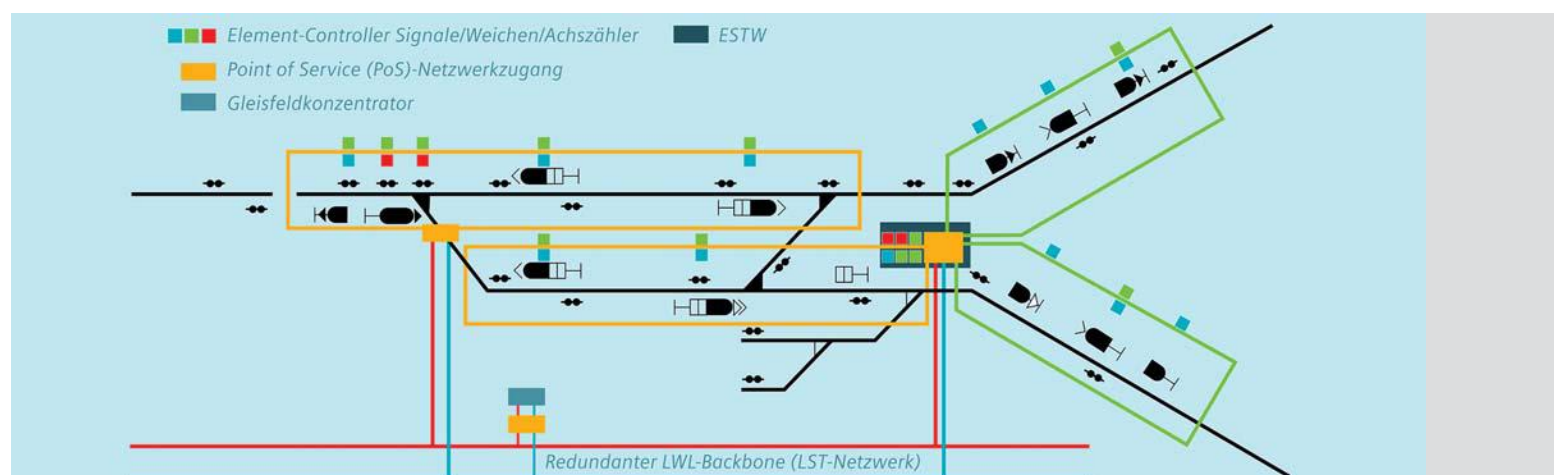




FOTO: SIEMENS AG

eine Netzinfrastruktur übergeben, deren Komponenten IP-basiert kommunizieren. Charakteristisch für die neue Stellwerksarchitektur ist, dass alle Stellbefehle des Fahrdienstleiters an Weichen, Signale oder Gleiskontakte digital über die Netzwerktechnik übermittelt werden. Die dafür bisher erforderlichen individuellen Verbindungen zu einzelnen Stellelementen über teils kilometerlange Kupferkabelbündel werden damit entfallen. Durch die beim DStW bestehende Netzwerkverbindung per Datenleitung können Signale und Weichen darüber hinaus in deutlich größeren Entfernungen gesteuert werden.

Was ist in Annaberg-Buchholz Süd technisch so innovativ? Die Kommunikation erfolgt zwischen den Feldelementen und dem Stellwerksrechner über ein Netzwerk. Diese basiert auf IP-Protokollen und verwendet ein standardisiertes Sicherheitsprotokoll. Es erfolgt eine Trennung von Energie- und Datenübertragung. Das System ermöglicht eine vorausschauende Wartung und Diagnose.

Ein digitales Stellwerk (DStW) ist eine Weiterentwicklung der elektronischen Stellwerkstechnik und soll im Rahmen der digitalen LST mittels eines neuen Bediensystems gesteuert werden.

Der Unterschied zwischen beiden liegt weniger in der jeweiligen Zentraleinheit des Stellwerks, sondern in der Ansteuerung der Stelleinheiten im Feld. Der Rechner des EStW steuert quasi nur ein konventionelles elektrisches Schaltwerk, so dass Weichen, Signale und Bahnübergänge mit Stellströmen durch große Bündel an Kupferkabeln angesteuert werden.

Ein DStW übermittelt dagegen die Stellbefehle per IT-Datenkabel an Weichen und Signale. Der Vorteil ist eine deutlich höhere Stellentfernung durch die Verbindung per Datenleitung. Bei dem DStW entfällt also, abgesehen von der dezentralen Ener-

**„Hier gedacht –
hier gemacht“**

gieversorgung, ein Großteil der Kabel vom Stellwerk zu den Weichen und anderen Feldelementen der Leit- und Sicherungstechnik.

Das DStW zeichnet sich vor allem durch die standardisierten und firmenneutralen Schnittstellen sowie neue integrierte Bedientechnik aus. DStWs eröffnen zukünftig Möglichkeiten zur optimierten Gestaltung der Betriebssteuerung und zur Erneuerung der Technik von gesamten Netzbezirken. Die funktionalorientierte Spezifikation seitens der DB Netz AG ermöglicht dabei einen Wettbewerb der diversen technischen Lösungen einzelner Hersteller für die Realisierung der Komponenten.

Pluspunkte des DStW

- **Zugverkehr:** Mehr Verlässlichkeit, weniger Aufwand für Betrieb und Instandhaltung, Kostenersparnis in Millionenhöhe.
- **Netzwerktechnik:** Alle Stellbefehle der Fahrdienstleiter/-innen gehen digital an die Elemente der Außenanlagen wie Weichen, Signale oder Achszähler.
- **Material:** Herkömmliche, kilometerlange Kabelstränge entfallen; Daten und Befehle könnten von einer Zentraleinheit theoretisch über ein dünnes Glasfaserkabel bundesweit jede Stelle erreichen.
- **Platzbedarf:** Ein Rechnerschrank vom Format eines Kühlschranks. Nur die Notstrom-Akkumulatoren benötigen etwas mehr Stellfläche.
- **Umwelt:** Für die neue Technik entfällt die Klimatisierung. Die verwendeten Bauteile sind hitze- und kälteunempfindlich.

Untergebracht ist das digitale Stellwerk der Erzgebirgsbahn in einem neuen Funktionsgebäude seitlich des alten Empfangsgebäudes und Sitzes der früheren Weipert-Annaberger Bahnverwaltung. So treffen hier erneut Tradition und Moderne direkt aufeinander. Der Neubau ist in zwei Bereiche aufgeschlüsselt: Dienstraum des Fahrdienstleiters mit seinem Arbeitsplatz vor den Monitoren nebst einem kleinen Aufenthaltsraum und gegenüberliegendem Funktionsraum. Dort stehen die Server der 5.0-Technik. Bisher arbeitet das System störungsfrei. In einem nächsten Schritt plant die DB ein eigenes Netz, um sich vom offenen und jedem zugänglichen Internet zu separieren.

Neben aller Moderne ist es wichtig, den Menschen nicht zurückzulassen oder seine Wichtigkeit im digital ablaufenden Prozess nicht zu unterschätzen. Neue Technologie verlangt neue Anforderungen an die Aus-

Für den reibungslosen Betrieb der Rechner ist im Betriebsraum ein konstantes Klima förderlich. Steffen Kretzschmann bei der Kontrolle der Anlage.

Kabel haben Seilzüge abgelöst, Controller die Hebelbank. Links ein Achszähler ACM 250, rechts das Element Controller Weiche SCM 150, welche im Funktionskasten am Signalfuß witterungsgeschützt verbaut sind.



Hochbetrieb im DStW während der SRCC-Konferenztage und dem ICE als Gast.

bildung und deren Qualität. Die Gesamtwirtschaft leidet unter dem Fachkräftemangel. So ist es auch hier enorm anspruchsvoll, Personal für diese Arbeitsfelder zu finden.

Voraussetzung der neuen Stelltechnik war die Modernisierung der Infrastruktur. Der Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd hat dabei seit 2002 sein Gesicht völlig verändert. Der kleine Stellwerksneubau war dabei nur ein Stein im großen Projekt mit der Umgestaltung der Bahnsteige, der Reduzierung der Gleisanlagen auf das betrieblich notwendige Maß und beispielsweise dem kompletten Abbau des Bahnbetriebswerkes, der Güteranlagen und eben der Formsignale mit dem mechanischen Stellwerk im Zuge des Aufbaus eines EStW als willkommenen Vorstufe zum DStW.

Im Jahr 2005 wurden Annaberg-Buchholz unterer Bf und Süd an das EStW angeschlossen. Zwei Jahre später erfolgte die Ausweitung der Technologie auf die Stationen Wolkenstein, Zschopau und die

komplett neugebaute Kreuzungsstation Hennersdorf.

2009 erfolgte die Inbetriebnahme elektronischer Stelltechnik in Schwarzenberg mit einer eigenständigen örtlichen Bedienung und einer Anbindung über digitale Netzwerkkomponenten an das EStW Annaberg. Damit war der Start der Pilotierung von Hochstrom-LED in den Lichtsperrsignalen verbunden.

Summa summarum ist zu erkennen, das Erzgebirge bietet als Technologieregion mehr als das touristische Markenzeichen als Weihnachtsland und Heimstätte des weltberühmten Räucherkerzchens. Das ist Tradition, die hier genauso gelebt und gefördert wird. Die Moderne auf der anderen Seite, die neuen Zielen entgegenstrebt. Denker, Visionäre, Menschen, welche die Potentiale der Region, ihrer Menschen und der Wirtschaft erkennen, risikobereit und zielorientiert sind, haben Maßstäbe gesetzt, ohne vielleicht unmittelbar erkannt zu haben, dass sie hier Geschichte schreiben.

Die Anfänge des Elektrobetriebs



Vor 100 Jahren legten weitsichtige Techniker den Grundstein für den Aufbau des Betriebs mit Einphasen-Wechselstrom in Preußen. In ihrem grundlegenden Buch betrachten die Autoren die Entwicklung des elektrischen Zugbetriebs im mitteldeutschen Raum zwischen Magdeburg, Dessau, Leipzig, Halle (S.) und Probstzella im Zeitraum von 1900 bis zur Demontage 1947. Dies umfasst nicht nur die Triebfahrzeuge, sondern auch die Bahnstromerzeugungs- und -verteilungsanlagen einschließlich der Fahrleitungsanlagen sowie das Werkstättenwesen. Ein neues Standardwerk zur Geschichte des elektrischen Bahnbetriebs.

280 Seiten, Format 22,0 cm x 29,7 cm, Hardcover-Einband, über 350 Fotos und Zeichnungen, CD-ROM mit Dokumenten und Zusatzmaterialien

€49,95

Best.-Nr. 581901

Weitere Bände dieser Reihe



Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland

Von den Anfängen bis zur Baureihe 280

128 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, über 170 Fotos, Skizzen und Zeichnungen

Best.-Nr. 581405 | € 24,95



Die Ellok-Baureihen E 01 und E 71.1

Entwicklung, Einsatz und Verbleib der ES 9-19 und EG 511-537

192 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband, über 180 Fotos und 64 Zeichnungen

Best.-Nr. 581419 | € 39,95



Reichsbahn-Elloks in Schlesien

Entwicklung, Einsatz und Verbleib von 1909 bis heute

256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover, mit über 300 Fotos und Zeichnungen

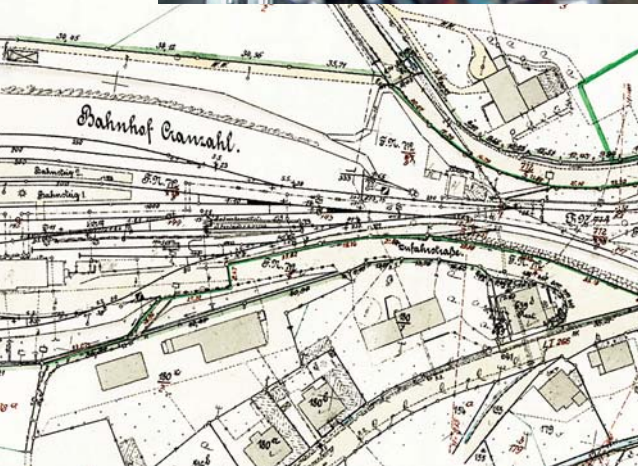
Best.-Nr. 581525 | € 39,95

... und Muskelkraft



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Fast historisch wirkt, gegenüber der im nächsten Bahnhof zu findenden digitalen Stelltechnik, das Stellwerk im Fahrdienstleitergebäude von Cranzahl. Es handelt sich um ein mechanisches Stellwerk der Bauform „Jüdel neu“ oder auch „Jüdel 11000“. Beide Bezeichnungen sind für die Stelltechnik zutreffend. Auf der Hebelbank befinden sich aktuell Signal- und Weichenhebel, mit denen zwei fernbediente Weichen und sechs Signale der Regelspurstrecke Weipert – Annaberg (WA) bedient werden. Die Einfahrtsignale der WA-Linie sind Lichtsignale. Als Ausfahrtsignale stellte die Erzgebirgsbahn in Eigeninitiative im Jahr 2005 die attraktiven Formsignale auf. Ein geübtes Zeichen



ČD OS 5299
nach Chomutov,
RB 23726 nach
Chemnitz und
P 1011 nach
Oberwiesenthal
trafen sich am
10. Juni 2019
um 18 Uhr in
Cranzahl.



Die Hebelbank im Cranzahler Stellwerk ist durch das Aufstellen von vier Form-Ausfahrtsignalen durch die Erzgebirgsbahn wieder mit mehreren Hebeln belegt. Fahrdienstleiter Heiner Riedel beim Ziehen eines Signals, nach alter sächsischer Eisenbahnertradition mit dem Schutzlappen um den Hebelgriff. Das Zugmeldebuch zu führen, ist eine weitere seiner wichtigen Aufgaben.



vom oft bemühten Slogan „Zukunft kommt von Herkunft“.

Bis 2005 befanden sich auch die Riegelhebel für die Schmalspurbahn sowie der Signalhebel für deren Einfahrsignal O auf der Hebelbank. Sie war zu dieser Zeit voll belegt.

Doch die verbliebene mechanische Stelltechnik trägt einige Besonderheiten in sich. Die Bedienung der Licht-Einfahrsignale der Regelspur (bis 2005 auch der Schmalspurbahn) mit den mechanischen Signalhebeln erfolgt über elektrische Signalhebelkontakte im Verschlusskasten. Zum anderen sind da die vier Form-Ausfahrtsignale, die erst seit 2005 ihren Platz eingenommen haben. Jene werden „klassisch“ mechanisch per Drahtzugleitung bedient. Bis 2005 gab es in Cranzahl keinerlei Ausfahrtsignale.

Ferner findet man auf der Hebelbank noch Hebelbankschlösser, mit denen über elektrische Schlüsselsperren so genannte Nahbedienungs freigaben im Gleisbereich freigegeben werden. Das ist zum

Beispiel die schmalspurige Zufahrt zur Rollwagengrube, welche die Regelspurgleise kreuzt, oder die regelspurige Zufahrt zum Kohlenbansen oder auch zum regelspurig nutzbaren Wasserkran.

Zwei Fahrdienstleiter wechseln sich im Dienst ab. Beide haben, und darauf sind sie als Eisenbahner besonders stolz, „alle Hände voll zu tun“. Doch nicht nur das. Der grenzüberschreitende saisonale Zugbetrieb durch die České dráhy von Chomutov

Hier ist die gute Eisenbahn noch „in Ordnung“

über die Landesgrenze nach Cranzahl führt zur Kommunikation zwischen dem Dispatcher in Chomutov und dem Fahrdienstleiter in Cranzahl in tschechischer Sprache. Mit „Dobrý den – Krušnohorské dráhy“ nimmt Fahrdienstleiter Heiner Riedel die Zuglaufmeldung seiner Kollegen aus der ČD-Zentrale in Chomutov an. Diese Art und Weise der Kommunikation schreibt die Grenzbetriebsvereinbarung vor. Alle Mitar-

beiter haben sich Grundbausteine der Sprache im Nachbarland selbst angeeignet. Nicht umsonst liegt ein Wörterbuch Tschechisch-Deutsch auf dem Diensttisch. Reibungslos erfolgt der Kontakt am Telefon, noch ein paar freundliche Worte und das Einfahrsignal aus Richtung Vejprty wird zur Einfahrt des 914 gestellt. Ein Tuch wird routiniert über den Griff des Hebels gelegt. O-Ton Heiner Riedel: „Das hab ich vor 30 Jahren so gelernt“. Rummms fällt der Hebel in den Verschluss.

Speziell dieses auf dieser Strecke erprobte und sich seit Jahren bewährende Ineinandergreifen von digitaler Steuerungs- und Regeltechnik im Kontrast zur Stellmechanik über Hebel und Seilzüge sowie Einbindung elektrischer Kontakte beweist den möglichen Einklang von Moderne und Tradition. Werden in Annaberg-Buchholz Süd Steuerungsbefehle als Datenpakete verschickt, steht in Cranzahl noch der Mensch im Mittelpunkt – Eisenbahn voller Leben. □





Hallo Kollegin!

„Eisenbahner“ ist schon lange kein Männerberuf mehr. Die Erzgebirgsbahn baut auf ihre Mitarbeiterinnen, eine davon ist die Industriemeisterin für Leit- und Steuerungstechnik Jana Tóth.



Den Hauptteil ihres Arbeitstages verbringt Jana Tóth draußen an der Strecke. Dabei spielen Wetterbedingungen kaum eine Rolle, denn die Stell- und Leittechnik muss immer gewartet werden. Doch auch im Betriebsraum des DStW in Annaberg-Buchholz Süd hat sie mit der digitalen Technik zu tun. Die Kontrolle der Schaltschränke an den Ausfahr-signalen ist eine der vielen Tätigkeiten im ständigen Prozess von Inspektion, Wartung und Unterhaltung.

Zum Bewerbungsgespräch kam die junge Frau 2007 direkt vom Schülerpraktikum in einer Autowerkstatt mit noch överschmierten Händen zur Erzgebirgsbahn. Heute ist sie nach der 2011 in Dessau und Chemnitz abgeschlossenen Ausbildung zum Betriebstechniker und Weiterbildungen im Bereich Signal- und Weichenmechanik seit 2016 Industriemeisterin.

Zusammen mit vier Kollegen betreut sie die Stell- und Leittechnik auf dem Streckennetz um Annaberg-Buchholz. Im Bahnhofsgelände von Schlettau haben die fünf Kollegen ihren Sitz. Der eigentlich nicht im Regelbetrieb genutzte Bahnhof der BSG-Linie hat jedoch den großen Vorteil, in Bezug zum Arbeitsgebiet der fünf Mitarbeiter relativ zentral zu liegen. Die zu wartende Technik betrifft die dort zu betreuenden Signale, Weichen und Bahnübergänge.

Mit der alten mechanischen Stelltechnik haben diese Anlagen nicht mehr viel gemein. Speziell die Signaltechnik basiert auf elektronischen Baugruppen. Seilzüge und Hebelbänke gibt es nur noch punktuell, beispielsweise in Cranzahl. Als Jana Tóth am Bahnhof Annaberg-Buchholz Süd beim Zwergsignal L 202 X den Steuerungskasten öffnet, blickt sie zur Seite. „Da drüben, haben mir die Kollegen erzählt, soll das Stellwerk gestanden haben. Die Fundamente sind noch da.“ Jenes Stellwerk gegenüber der ebenfalls längst verschwundenen Annaberg-Buchholzer Lokstation mit Langschuppen und Drehscheibe war einst ein beliebtes Fotomotiv. Nach der Kontrolle der Steckverbindungen auf eventuelle Korrosionsspuren geht es zu den motorischen Weichenantrieben weiter, zum





In Annaberg-Buchholz Süd ist hier der Kasten des elektrischen Antriebs der Weiche W 03 für die Kontrolle und das eventuelle Nachschmieren von beweglichen Teilen der Kraftübertragung geöffnet worden.

Antrieb W 03. Diese sind den im Erzgebirge harten und schnell wechselnden Wetterbedingungen besonders stark ausgesetzt. Es wird kontrolliert, dass der Lauf der Zahnräder vom Stellgetriebe nicht behindert wird, und nach der Schmierung der beweglichen Teile gesehen.

Am Ausfahrtsignal P 2 Richtung Schwarzenberg wird ebenfalls der Schutzkasten am Signalfuß geöffnet, in dem sich verschiedene Controller befinden, unter anderem ein Achszähler ACM 250, mit dessen Funktionsprinzip beispielsweise „verlorene Wagen“ – sprich, aus dem letzten Block nicht eingefahrene gezählte Achsen – festgestellt werden.

Nur kurz wird die Arbeit für einen Gruß zur gerade in Annaberg-Buchholz Süd einfahrenden RB 23722 unterbrochen. „Bei uns werden alle Lokführer begrüßt – das ist Pflicht“. Durch die Frontscheibe kam per Handzeichen der Gegengruß, dass er sie im Gleis gesehen hat. Die Inspektion, Wartung und Unterhaltung der Stell- und Leittechnik verlagern den Arbeitsplatz der Mitarbeiter zu 95 Prozent ins Freie.

Jana Tóth ist eine der vielen weiblichen Mitarbeiterinnen der Erzgebirgsbahn und wie alle anderen sehr geschätzt. Ihre Tätigkeit ist für sie kein Job an sich, weil sie seit Kindertagen sozusagen vom „Eisen-



FOTOS: HELGE SCHOLZ

ADLER, SAXONIA und ROCKET, aber auch der Rheingold und der Henschel-Wegmann-Zug rollen auf ihrer eigenen H0-Anlage, die zusammen mit einer eindrucksvollen Spur-S-Anlage ihres Lebenspartners in den Clubräumen steht und die bei Ausstellungen ob ihrer Besonderheit dicht umlagert sind.

bahnvirus“ infiziert ist. Vom Großvater wurde sie an das Thema Modelleisenbahn herangeführt. Dorthin stammt auch der Berufswunsch, später einmal „Eisenbahnerin“ zu werden. In ihrer Freizeit lässt sie das Thema neben ihrer nicht zu kurz kommenden kleinen, jungen Familie nicht los. Engagiert arbeitet sie beim Modelleisenbahnclub Chemnitz-Rottluff e.V. mit. Dort steht ihre eigene H0-/H0e-Modellbahnanlage mit Motiven der – ja, Epoche II!

Nachdem der Schlüssel des Betriebsraumes verstaut und der Computer am Arbeitsplatz im Annaberg-Buchholzer DStW heruntergefahren ist, kommt noch der Gedanke: „Ja wir haben hier schon sehr innovative Technik, aber auf Sachsens Gleisen ging es ja schon vor gut 100 Jahren mit einem Akkumulatortriebwagen los“. Zur Information: Sie meinte den zweiteiligen Speichertriebwagen E1 der Sächsischen Staatsbahn. Respekt! □



Eine Idee wird zum Erfolg

Das Angebot „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ ist nun schon in der elften Saison angekommen. Die Idee war, die BSG-Linie nach der Abbestellung des Reiseverkehrs 1997 mit regionalen Partnern und der EGB zu erhalten.

Welche Potentiale die BSG-Linie zur Entwicklung einer attraktiven Ausflugs- und Aussichtsbahn hat, zeigen folgende Highlights und Markenzeichen jener Linie zwischen Buchholz (heute Annaberg-Buchholz Süd) und Schwarzenberg: Zuerst der bekannte Markersbacher Viadukt als der größte und bedeutendste Kunstbau der Linie, der ganz im Fokus der Eisenbahnfreunde steht. Doch eine Ausflugsbahn ins Leben zu rufen, wird vom Zuspruch der Fahrgäste getragen. Diese würden durch die Ausflugsziele wie das Pumpspeicherkraftwerk Markersbach, den Scheibenberg mit seinem Aussichtsturm, die Stadt Schlettau mit der Schlossanlage, die beiden Museums-Bahnhöfe an der Strecke, Radwege und die Bergstadt Annaberg mit dem Frohnauer Hammer sicher hierher gezogen. Mit dieser Idee hat Matthias Greifenhagen am 2. April 2008 Vertreter von Kommunen (Schwarzenberg, Raschau-Markersbach, Scheibenberg, Schlettau, Crottendorf und Annaberg-Buchholz) sowie die DB Regio-

Eine Reise auf der Strecke hat zu allen Jahreszeiten ihre Reize. In der Vorweihnachtszeit hält man bei „Lichtelfahrten“ auch gern im festlich illuminierten Bahnhof Schlettau. Der VT 642 der Erzgebirgsbahn bietet auch hier besten Fahrkomfort.



FOTO: CHRISTIAN SACHSE

Netz Erzgebirgsbahn, den Tourismusverband Erzgebirge e.V., die IG Preßnitztalbahn e.V. und den Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V. zwecks Beratung zur Einrichtung eines touristischen Eisenbahnverkehrs ins Schlettau Rathaus geladen.

1997 wurde der reguläre Zugbetrieb auf der BSG abbestellt. Über sie kurz danach die Transporte zur Sanierung der Zschopautalbahn zu führen, war der erste Beweis, wie notwendig diese Querverbindung war und ist, die durch die EGB saniert wurde. Jenes Potential nicht zu nutzen, das Engagement der EGB nicht zu achten, wäre sträflich und so war die Idee, einen saisonalen Sonderverkehr an Wochenenden mit Partnern einzurichten, nur logisch.

Die Kalkulation zur Aufnahme eines Sonderzugverkehrs ergab, dass die sechs beteiligten Kommunen nach einem an der Einwohnerzahl orientierten Schlüssel, einen Solidarbeitrag von zusammen 20.000 Euro/Jahr als kalkulierten Maximalwert in ihre Haushalte einstellen. Jener noch aufzubringende Betrag ergab sich als Differenz aus der Rechnung, pro Jahr an fünf Wochenenden je sechs Fahrten bei einem Fahrpreis von 8 Euro anzubieten.

Seit der Premierenfahrt rollen die Züge des touristischen Angebots „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ mit vollem Erfolg über die Strecke. Bereits mehr als 49.000 begeisterte Fahrgäste in den zurückliegenden



FOTO: VSE

50 3616-5 des VSE erreicht den Bahnhof Markersbach. Zuvor geht es über einen beschränkten Bahnübergang in die Kreuzungsstation am Fuße des berühmten Gitterviaduktes.

„Oben“ auf dem Hochplateau des Scheibenberggebietes folgt nach Scheibenberg der heutige Museumsbahnhof Schlettau, eine Station der DAMPFBahn-ROUTE Sachsen. Mit den Formsignalen verströmt der Bahnhof noch richtiges DR-Flair: Dazu passende Fahrzeuge im Sonderzugdienst.

Matthias Greifenhagen ist einer der geistigen Väter der Erzgebirgischen Aussichtsbahn. Nach der politischen Wende animierten ihn seine Mitbürger, die Position des Bürgermeisters zu übernehmen. Von 1990 bis 2008 setzte er sich für seine Heimatstadt Schlettau mit Kraft und Leidenschaft ein. Dann musste er altershalber sein Amt aufgeben - nun ist er bei den Eisenbahnfreunden im Schlettau Bahnhof aktiv.

1351 wurde Schlettau erstmals urkundlich erwähnt. Ende des 19. Jahrhunderts kam mit der Eröffnung der BSG-Linie der wirtschaftliche Aufschwung. Am 1. Dezember 1889 wurde der Verkehr auf der Gesamtstrecke gemeinsam mit der abzweigenden Sekundärbahn von Waltherdsdorf nach Crottendorf mit einem Festakt eröffnet. Über 100 Jahre später, 1997, bestellte die ehemalige Landesverkehrsgesellschaft den Betrieb ab. Für den engagierten Kommunalpolitiker Ansporn, die drohende Stilllegung abzuwenden. Nur wie?

In seiner letzten Amtsperiode holte er alle mögliche Partner an einen Tisch.

Matthias Greifenhagen liegt der Erhalt der BSG-Linie am Herzen, wie die Sehenswürdigkeiten seiner Heimat, u.a. das Schlettau Schloss, wo er tatkräftig bei der Sanierung mitgewirkt hat.



„Ohne die Erzgebirgsbahn und die vielen weiteren Partner aus der Region wäre das Projekt EAB undenkbar.“

Bis auf diese wenigen Verkehre und innerbetriebliche Bauzug- und Überführungsfahrten im Rahmen der Sanierung des Erzgebirgsnetzes lag die landschaftlich äußerst reizvolle Strecke brach. Tourismuswirtschaft, Anliegerkommunen, zwei

Bergstädte und der Verein Sächsische Eisenbahnfreunde stellten mit der Erzgebirgsbahn das Projekt Erzgebirgische Aussichtsbahn vor und 2009 rollten die ersten Ferkeltaxen über die Strecke – bis heute und noch viele Jahre!

Jahren geben den Bemühungen Recht, ließen die Entscheidung leicht fallen. Am 8. April 2019 unterzeichneten die Partner die Vereinbarung zum Weiterbetrieb über die diesjährige elfte Saison hinaus. Einen Monat nach Unterzeichnung des neuen Vertrags wurde der 50.000. Fahrgast begrüßt. Neben den aus DR-Zeiten bestens bekannten „Ferkeltaxen“, VT 171/172, kommen Fahrzeuge der „Eisenbahnnostalgie Vogtland“ in Irfersgrün zum Einsatz und werden vom Eigentümer Maik Pester oft auch selbst auf der Strecke der Erzgebirgischen Aussichtsbahn gefahren.

Der Star der Bespannung ist die VSE-Dampflok 503616-5, wenn sie den VSE-Museumszug aus zwei Sitzwagen der Gattung Bghw, einem Sitz-/Gepäckwagen der Gattung BDghws, einem Büfettwagen der Gattung Wgr und dem Sitzwagen der

Entscheidung gefallen: Es geht weiter!

Gattung Bgh zwischen Schwarzenberg und Annaberg befördert. Der Bgh ist der letzte erhaltene Vertreter von ehemals 200 dieser Fahrzeuge. Doch die Bespannungsvielfalt

geht weiter. Lok 112 565-7 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (PRESS) war im Einsatz, so wie die 86 1333-3, die nach ihrer Reaktivierung auf die alte 86-Stammstrecke im mittleren Erzgebirge zurückgekehrt ist. Der Einsatz der VT 642 der EGB soll natürlich nicht vergessen werden.

Neben der Fahrt über die Strecke laden zwei Museumsbahnhöfe zum Verweilen ein. An den Fahrtagen der Erzgebirgischen Aussichtsbahn ist das historische Bahnhofsgelände Schleittau geöffnet. Sehenswert sind die im Original erhaltene Fahrkar-

Für die Erzgebirgische Aussichtsbahn gilt weiterhin unser Motto: „Steigen Sie bitte ein und genießen Sie die einzigartigen Aussichten! Entdecken Sie mit uns Bekanntes oder vielleicht auch weniger Bekanntes im oberen Erzgebirge!“ Für dieses spezielle „Aussichtserlebnis“ halten die Züge für mehrere Minuten auf dem Viadukt. Der Blick geht über Markersbach und Raschau zu den Höhen des Westerzgebirges im Auersberggebiet.



FOTOS: HELGE SCHOLZ





tenausgabe, die Gepäckabfertigung, die Ausstellungsräume zur Bahnhofsgeschichte, das unter Denkmalschutz stehende Stellwerk sowie das Güterabfertigungsgebäude und historische Schienen- und Ausstellungsfahrzeuge. Gleich in der nächsten Station Richtung Annaberg folgt der nächste museale Höhepunkt. Im Museumsbahnhof Waltherdsdorf sind neben zwei historischen Wagen auf einem letzten Gleisrest der hier einst abzweigenden Nebenstrecke nach Crottendorf eine beeindruckende Foto-, Ansichtskarten- und Dokumentenausstellung in den von Claus Schlegel mustergültig restaurierten Diensträumen zu sehen. Manchmal führt der Hausherr auch selbst in einer Königlich-Sächsischen Uniform Gäste durch die Präsentation erzgebirgscher Eisenbahngeschichte inklusive des regionalen Dialekts.

Neben der erholsamen und erlebnisreichen Mitfahrt in den Zügen bieten die Fahrtage auch Eisenbahnfreunden reichhaltige Möglichkeiten, den Zugbetrieb zu dokumentieren. Beste Blicke zum Viadukt, Durchfahrten in den Stationen, wo in Schlettau Formsignale bestaunt werden können, bis zu anspruchsvollen Steigungsabschnitten spannt sich der Motivbogen. Manches Stimmungsbild bietet sich an zu „erwandern“, und das Komplettangebot Erzgebirgsische Aussichtsbahn erhält einen neuen Aspekt. Erholung findet man bei regionaler Küche oder den Imbissangeboten an den Stationen. Dazu ein Scheibenberger Bier aus der Privatbrauerei! Erlebnisse pur rund um den Zug. Und Wissenswertes über die BSG und das Angebot vermittelt manchmal auch als Reiseleiter der EGB-Betriebsleiter.



Im weiten Bogen geht es die Steigung hinauf zur Brückenüberfahrt.

Bei Dampflok-betrieb, hier mit der 503616-5, ist dies ein magischer Moment.

86 1333-3 ist seit ihrer Wiederinbetriebnahme auch ein Gast. Hier nebelt sie das DStW zu.



FOTO: HOLGER DROSDECK

Vereine

Partner der Erzgebirgsbahn: Der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V. als Eisenbahnverkehrsunternehmen und als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die IG Preßnitztalbahn und das Chemnitzer Eisenbahnmuseum.

Ein Blick aus ungewöhnlicher Position auf die Anlagen des Schwarzenberger Eisenbahnmuseums. Am rechten Bildrand ist die von Zwickau kommende Strecke zu sehen (EGB RB 95).

Im Frühling 1990 fanden sich in Dresden Eisenbahnfreunde zusammen und nutzten die neu gewonnenen Freiheiten der politischen Wende zur Gründung eines Eisenbahnvereins. Die Idee, eine eigene Dampflokomotive zu erwerben, wurde zielstrebig verfolgt. Nach einjährigen Verhandlungen konnte 50 3616-5 von der Deutschen Reichsbahn erworben werden. Aber was macht man mit einer einsatzfähigen Lokomotive? Für den Einsatz im Sonderzugdienst mussten dazu auch Personenwagen



Das verfallene Lokschuppengebäude wurde saniert und wieder in Betrieb genommen. 1992, zum Aufnahmezeitpunkt der Bilder, noch kaum vorstellbar.



bereitstehen. So wurden in rascher Folge historische Wagen und weitere Lokomotiven erworben und so wertvolle historische Schienenfahrzeuge vor der Verschrottung bewahrt. Es folgte die Suche nach einer Heimat für die sich entwickelnde Sammlung. Nach langer Suche und Überlegungen nach einem perfekten Standort stand fest, im nicht mehr genutzten Schwarzenberger Lokschuppen sowie dem Gelände ein regionales Eisenbahnmuseum zu errichten und dort die Sammlung unterzubringen. Aller Anfang war schwer. Mit wenigen schrottreifen Werkzeugen wagten einige Vereinsmitglieder im April 1992 den ersten Spatenstich.

Mit der Inbetriebnahme der vereinseigenen 50 3616-5 sowie der ersten Museumszugwagen startete schon im Herbst 1993 der Sonderzugbetrieb. Es folgte 1997 die Zulassung des Vereins als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und die Grundlage für einen auch in der Organisation selbstständigen Sonderzugbetrieb. Die Genehmigung wurde mittlerweile um weitere 15 Jahre verlängert, nun allerdings beschränkt als Regionalbahn. Bei der Gründung des touristischen Angebotes „Erzgebirgische Aussichtsbahn“ im Jahre 2008 war der Verein sofort ein Partner der Initiatoren seit der ersten Stunde. Seit 2009 findet hier ein touristischer Ausflugsverkehr an mehreren Wochenenden im Jahr statt. Dabei arbeitet der VSE nicht zuletzt engagiert bei der Abwicklung des Betriebes mit und ist ein Garant für den großen Anklang, den diese Fahrten finden. Der Verein ist damit ein weiteres Mal mit der Region vernetzt und die Fahrten der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ sind zu einem wichtigen „Leuchtturm“ im touristischen Angebot des Erzgebirges und darüber hinaus geworden.



FOTO (6): VSE

Mit der 86 1049, der Gastlok 75 501 und der 94 2105 wurde dieses Motiv der alten Schwarzenberger Dampfloka gebildet.

VSE-50 3616 ist bei einer Sonderfahrt auf der Strecke Chemnitz – Aue bei Dittersdorf zu sehen. Zum Aufnahmezeitpunkt 7. Mai 2016 wurde die Strecke noch planmäßig von der EGB befahren. Demnächst wird die EBG-Infrastruktur vom Chemnitzer Modell genutzt.



FOTO: THOMAS SCHWARZE



Die „Schwarzenberger Eisenbahntage 2019“ standen unter dem Motto „50 Jahre Lokomotive 118 776“, wofür sie mit gleich drei Schwestern der DR-Großdiesellok zum Photoshooting aufgestellt wurde.



Gern ist Lutz Mehlhorn auch ehrenamtlich bei den Freunden der Preßnitztalbahn unterwegs, wo sich auch schon wieder und erfrischend mit Bekannten „EGB-PRESS-mbH-Gespräche“ ergeben.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Zum alljährlichen Höhepunkt im reich gefüllten Veranstaltungskalender mit den Schwarzenberger Eisenbahntagen beweist sich ein weiteres Mal der konstruktive Schulterschluss mit anderen Vereinen und Bahngesellschaften, wie eben der Erzgebirgsbahn als Betreiber der Strecke zwischen Johannegeorgenstadt und Zwickau, an der das Museum liegt.

Durch die Erzgebirgsbahn wurde beispielsweise, um die Fahrten des VSE im und außerhalb des EAB-Konzeptes geplanten Sonderfahrtprogramm weiterzuführen, die Sanierung des Markersbacher Viadukts 2003 begonnen und am 9. Oktober 2009 abgeschlossen. Das Bekenntnis der EGB zu Tradition und Innovation findet bei der Arbeit des VSE ein Spiegelbild.

Wer einmal das Zp 9, „die Kelle“, gezeigt hat, der wird sie nicht beiseite legen. Hans-Werner Schellenberg war als „EGB-Urgestein“ Fahr-dienstleiter in Cranzahl. Nun übernimmt er diese Aufgabe gern auf der Museumsbahn.

FiWo, Wolfgang Fischer (li.), wo sein Wissen wie bei der EGB geschätzt wird, an der Chemnitzer 50.



FOTO: FALKO SCHUBERT

Eine Frage des Herzens

Mehrere Mitarbeiter der Erzgebirgsbahn engagieren sich auch in ihrer Freizeit bei den Museumsbahnen und Vereinen im Aktionsraum der EGB. So weiß die IG Preßnitztalbahn sich auf die EGB-Kollegen im Dienst oder Ruhestand zu verlassen. „Kannst Du mal?“ und ein Nein ist da selten zu hören. Lutz Mehlhorn und Hans-Werner Schellenberg, er nun schon im verdienten Ruhestand, übernehmen auf Anfrage aus Jöhstadt gern einmal ehrenamtliche Dienste bei Fahrtagen der Museumsbahn von Steinbach nach Jöhstadt im Kreuzungsbahnhof Schmalzgrube. EGB-Sprecher und Betriebsleiter Lutz Mehlhorn weiß auch bei Fahrten der Erzgebirgischen Aussichtsbahn die Fahrgäste im Triebwagen bestens über die Strecke, Sehenswürdigkeiten und Entwicklung des bahntouristischen Angebots zu informieren. Wolfgang Fischer, auf sächsischen Museumsbahnen und

-lokomotiven nur unter „FiWo“ bekannt, ist Eisenbahner mit Herz und Seele. Von 1975 bis 1977 absolvierte er seine Lehrzeit im Bw Karl-Marx-Stadt. So hatte er noch das Glück, planmäßig auf Dampf-lokomotiven als Lokführer und Heizer zu fahren. Den „Charakterkopf“ werden sicher viele Eisenbahnfreunde aus den Filmen der Eisenbahn-Romantik kennen. Dampf und Heimat verbinden sich bei ihm und er möchte dies nicht missen. Als Mitarbeiter der Erzgebirgsbahn ist er besonders bei Überführungen von Triebfahrzeugen wegen seiner bundesweiten Streckenkenntnisse geschätzt. Seit 1992 arbeitet er im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf aktiv mit. Hier ist sein Lieblingsplatz auf der 50 links am Platz des Heizers (!), dort wo es „richtig zur Sache geht“.

So werden Sie,werte Leser und Eisenbahnfreunde, ganz unbewusst mit einigen

Mitarbeitern der Erzgebirgsbahn schon einmal Schienenenerlebnisse im Erzgebirge auf verschiedenen Spurweiten geboten bekommen haben. Oder sie haben bei einer Ausstellung des Modelleisenbahnclubs Chemnitz-Rottluff e.V. von einer jungen Frau eine Epoche-I/II-Anlage vorgeführt und erklärt bekommen, die eigentlich draußen an der Strecke Signale, Weichen und Bahnübergänge instandhält.

Ohne diese ehrenamtliche Arbeit in den Vereinen und dem Bekenntnis von Kommunen, Eisenbahnverkehrsunternehmen, interessierten Mitmenschen wäre die Eisenbahnvielfalt in unserer erzgebirgischen Heimat bei weitem nicht so facettenreich und bunt, worum uns viele Gleichgesinnte aus anderen Bundesländern beneiden. Das Erreichte zu erhalten, zu pflegen und weiterzugeben, ist eben Herzenssache. □

Kenning-Bestseller in Neuauflage: DIE ULTIMATIVEN BÜCHER ÜBER DIE RÜGENSCHEN SCHMALSPURBAHNEN

Band 1: Die Fahrzeuge seit 1950

Wer heute mit dem „Rasenden Roland“ eine Dampfzugfahrt von Putbus nach Göhren unternimmt, ahnt kaum, wie weitläufig und kleinbahnartig das Schmalspurnetz auf der Insel Rügen einstmals war. Vielfältig war gleichfalls der Fahrzeugpark, der in diesem Werk ausführlich beschrieben wird - u.a. mit bisher unbekannten seltenen Fotos.

384 Seiten 25/21 cm gebunden, 302 Farb- und 247 SW-Fotos, 59 Tabellen

Best.-Nr. 1512 | € 49,95



Band 2: Strecken und Stationen

In diesem opulenten Band geht es um die Charakteristik der Strecken, die typischen Zugformationen und um die Bedeutungen und baulichen Entwicklungen der Stationen – dokumentiert und garniert mit vielfältigen Szenen aus dem Betriebsalltag, mit fotografischen und zeichnerischen Übersichten der Anlagen sowie mit viel Lokalkolorit.

336 Seiten 25/21 cm gebunden, 212 Farb- und 312 SW-Fotos, 64 Skizzen

Best.-Nr. 1513 | € 49,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · shop.vgbahn.de



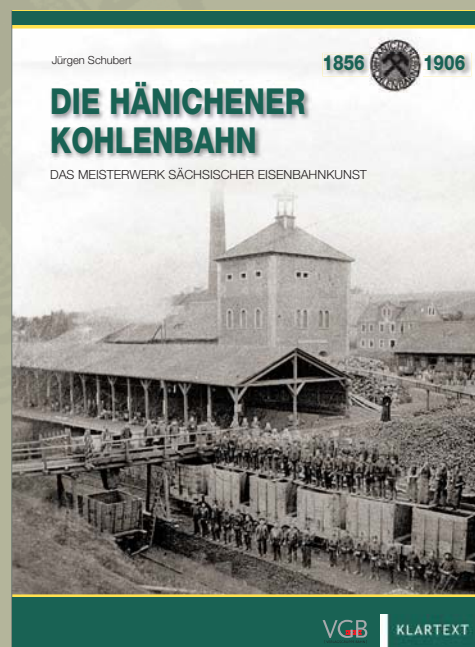
www.facebook.de/vgbahn

DAS MEISTERWERK SÄCHSISCHER EISENBAHNKUNST

DIE HÄNICHENER KOHLENBAHN Was den meisten Eisenbahnfreunden als Windbergbahn oder Sächsische Semmeringbahn bekannt ist, wurde Mitte des 19. Jahrhunderts als Hänichener Kohlezweigbahn gebaut. Unmittelbar vor den Toren Dresdens erschloss diese erste deutsche Gebirgsbahn das Steinkohlerevier am Windberg. Anspruchsvolle topografische Verhältnisse erforderten eine kurvenreiche Streckenführung mit bemerkenswerten Steigungen und kleinen Radien. Der Bau dieser Kohlenbahn war seinerzeit eine Meisterleistung der Ingenieure. Dieses grundlegende Werk dokumentiert erstmals die großen Herausforderungen bei Bau und Betrieb, vor denen die Pioniere des Schienenverkehrs standen.

304 Seiten, Format ist 22,3 x 29,8 cm, mit über 500 historischen Fotos sowie zahlreichen Faksimile-Abbildungen, Skizzen und technischen Zeichnungen, Planbeilage im A2-Format.

Best.-Nr. 581635 | € 59,95



VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im direkt beim:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



Mit der Erzgebirgsbahn in die Montanregion. Besser kann man einen Ausflug mit Familie nicht planen, kinderfreundlich und entschleunigt zugleich. Erlebnisse auf dem gesamten Streckennetz wie etwa in Olbernhau sind vorprogrammiert.

Mit der Erzgebirgsbahn zum UNESCO-Welterbe



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Pockau-Lengefeld, Bahnsteig 2. Am 14. September 2019 sind sogar zwei Dieseltriebwagen der Erzgebirgsbahn hier zu sehen. 642 235/735 wird gleich im Sonderverkehr nach Marienberg die Ausflügler zum Pobershauer Bergfest bringen. Auf 642 057/557 warten Luca und Leon schon ganz aufgeregt. Heute soll es an Bord des geräumigen Triebwagens bis nach Olbernhau-Grünthal zur Saigerhütte gehen. Pünktlich rollt er ein und schnell sind Fensterplätze erobert. Während der



FOTOS: STADT OLBERNHAU



Mit einer beeindruckenden Veranstaltung wurde am 7. Juli 2019 in Olbernhau-Grünthal der 25. Jahrestag der Wiedergründung der Saigerhüttenknappschaft Olbernhau-Grünthal begangen. Dieses Jubiläum wurde gleichzeitig zur Jubelfeier für das neue Welterbe. Im Zug herrscht schon Vorfreude auf die Führung durch den Saigerhüttenkomplex mit den Schmiedeknechten als Begleiter in ihrer historischen Tracht und der Besichtigung des funktionsfähigen Kupferhammers nebst spannenden Geschichten um seine Historie.

kurzweiligen Fahrt über Nennigsmühle, Blumenau und Olbernhau gibt es jede Menge zu sehen und zu erleben. Tief unten plätschert mehrmals die Flöha unter der Eisenbahnstrecke hindurch, dann die vielen Kühe auf den Bergweiden, Autofahrern wird an den Bahnübergängen gewunken und weiter geht es, der Stadt der sieben Täler und einem Erlebnis entgegen, das die beiden schon Tage vorher gefesselt hat, ein Besuch eines alten Hammerwerkes!

Mit der Aufnahme des deutschen und tschechischen Erzgebirges in die Liste des UNESCO-Welterbes wurde eine mehrjährige Bewerbung der Erzgebirgsregion als UNESCO-Welterbeprojekt „Montane Kulturlandschaft Erzgebirge/Krušnohoří“ in beiden Ländern zum Erfolg geführt. 16 Jahre sind zwischen der Eintragung der „Montan- und Kulturland-

schaft Erzgebirge“ in die offizielle deutsche Tentativliste im Jahr 1998 und der gemeinsamen Antragstellung durch die Bundesrepublik Deutschland und die Tschechische Republik im Jahr 2014 vergangen. Insgesamt setzt sich die Nominierung aus 22 Bestandteilen zusammen: 17 auf deutscher und fünf auf tschechischer Seite. Die ausgewählten Denkmale, Natur- und Kulturlandschaften repräsentieren in ihrer Gesamtheit die wichtigsten Bergbaugebiete und Epochen des sächsisch-böhmischen Erzbergbaus. Am 6. Juli 2019 erfolgte in Baku die Ernennung.

Die Sehenswürdigkeiten im Erzgebirge werden mit dieser Aufwertung weiter an Attraktivität und Popularität gewinnen. Zu bemerken ist, sie umweltbewusst auf dem Schienenweg erreichen zu können, ist auch ein Bestandteil des großen Bewerbungsprozesses und der UNESCO-Entscheidung förderlich gewesen. So führt die Erzgebirgsbahn die Besucher sprichwörtlich bis vor die Tür des Saigerhüttenkomplexes in Olbernhau-Grünthal mit dem Kupferhammer, um nur eine der Verknüpfungen von Reisemöglichkeiten mit der EGB und Ausflugsmöglichkeiten als Beispiel herauszugreifen.

Neben den Ausblicken durch die großen Fenster in das Flöhatal und die dann immer näher kommende Bergstadt Olbernhau gibt es auch im Triebwagen jede Menge zu erleben. So kann man auch dem Triebwagenführer, natürlich mit dem nötigen Abstand, bei seiner Arbeit zusehen. Heute haben die Kollegen auf den Dieseltriebwagen ganz andere Technik zur Hand, als sie sie noch auf der romantischen Dampflokomotive gelernt hatten. Leon kommt da schon ins Staunen und gleich recht, als der „Lokführer“ dann auch noch zum Telefon greift. Viel zu schnell war die Eisenbahnreise vorbei. „Hat mir gefallen!“, verabschiedet sich Luca von der netten Zugbegleiterin Simone Bachmann. Dann geht es die wenigen Meter zur Hütte, wo das Schmiedefeuer schon glüht.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



Der Saigerhüttenkomplex

Die Namensgebung der Hütte ist das Saigern. Damit ist das Verfahren zur Gewinnung von Silber aus silberhaltigem Kupfererz zu verstehen. Es gab der 1537 von Bergmeister Hans Leonhardt gegründeten Hütte ihren Namen. Die Saigerhütte Grünthal war ein selbstständiges Gemeinwesen mit eigener Gerichtsbarkeit. Hier finden sich daher neben den Produktionsgebäuden und Verwaltungsgebäuden auch Wohn- und Versorgungsbäude. Mit der Übernahme durch das Kurfürstentum Sachsen wurde die Olbernhauer Hütte zum Zentrum der Kupferverarbeitung. Hier wurden damals auch Kupfermünzen geprägt. Nahezu alle Gebäude sind bis heute erhalten geblieben und bilden ein im europäischen Maßstab einzigartiges Sachzeugnis der vorindustriellen Verhüttung und Verarbeitung von silberhaltigen Kupfererzen. Ein echter





Durch das Westtor gelangt man aufs Gelände des Saigerhüttenkomplexes. Prachtige Fachwerkbauten empfangen die Gäste auf ihren Wegen zu den einzelnen Häusern und Ausstellungspunkten sowie dem Weg zum Kupferhammer, wo das Arbeiterwohnhaus, das Seiferthäusl, mit einer eingerichteten Stube und Schusterei besichtigt werden kann.



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Die Führungen im Kupferhammer sind ein Höhepunkt beim Rundgang durch den Saigerhüttenkomplex. Der große Raum mit den drei durch Wasserkraft angetriebenen Hämmern war noch bis 1914 eine Produktionsstätte für Bleche und Kessel. Die Hämmer werden über eine Nockenwelle ausgelöst, die von einem Wasserrad angetrieben wird. Ganz vorsichtig kann man durch eine kleine Maueröffnung mit Museumsführerin Andrea Börner zum Wasserrad gelangen. Das Schmiedefeuer wird durch einen großen Blasebalg geschürt. Für die jüngsten Besucher ein großer Spaß, beim Ziehen des Balges zu helfen. Doch Hauptattraktion sind die Hämmer, die wegen des hohen Geräuschpegels nur wenige Augenblicke angestellt werden, aber dennoch Eindruck hinterlassen.



Besuchermagnet ist der um 1534/37 erbaute Kupferhammer. Er befindet sich außerhalb des Hüttenkomplexes. In den Jahren 1958 bis 1960 erfolgte die Umgestaltung zur technischen Schauanlage, die 1961 eröffnet wurde. Der Antrieb der drei mächtigen hölzernen Schmiedehämmer erfolgt mittels eines Wasserrades mit einem Durchmesser von 2,70 m und einer Breite von 1,50 m.

Neben den Führungen und Vorführungen des Hammers durch die Hammerknechte gewinnt das Glücksschmieden immer mehr an Interesse. Mit Voranmeldung kann man von März bis Dezember nach der Vorführung des Kupferhammers unter Anleitung und Hilfe selbst ein Glückssymbol schmieden. Urkunde und ein spezieller Hammertrunk vom Hammerknecht runden das beispielsweise bestens für Brautpaare oder Familienfeiern geeignete, einzigartige Erlebnis ab. □

„Schienenhafen“ Chemnitz Süd & Co.

Mit zwei Bierfässern auf dem Tender des ADLER begann 1835 der Güterverkehr auf der Schiene. Heute steht diese im harten Kampf mit der Straße. Railport Chemnitz Süd und aufrechterhaltene Anschlussbahnen der EGB stemmen sich gegen den Trend.



Ein Gleis führt in die große Lagerhalle, wo mit Gabelstapler oder dem 30-t-Kran der Umschlag erfolgt. Gleichzeitig können Lkw die Fläche befahren. Hauptsächlich Produkte für die metallverarbeitende Industrie werden umgeschlagen.

Für den Güterverkehr auf dem Streckennetz der Erzgebirgsbahn steht das Unternehmen als Bereitsteller der Infrastruktur. Eigene Transportleistungen werden nicht erbracht. In den ersten Jahren nach der Firmengründung führte die Erzgebirgsbahn noch zwei Diesellokomotiven im Bestand, die für solche Leistungen eingesetzt werden konnten.

Trotz der inzwischen vollzogenen kompletten Ausrichtung auf den ÖPNV ist man sehr daran interessiert, für den Güternah- und -fernverkehr weiterhin den Verkehrsweg Schiene anzubieten. Neun Anschlussbahnen betreibt die Erzgebirgsbahn Stand Sommer 2019. Man ist nicht unverdient darauf stolz, seit Gründung des Unternehmens als Regio-Netz gegenüber DB Cargo keine einzige bis heute gekündigt zu haben.

Verzeichnis der Anschlussbahnen im Netz der Erzgebirgsbahn (09/2019)

Bezeichnung der Anschlussbahn	Strecke	Lage der Anschlussbahn
Scholz Recycling GmbH & Co. KG	Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg	Bahnhof Grünstädtel
Schumacher Packaging GmbH	Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg	km 22,764
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V. (1)	Schwarzenberg – Zwickau	Bahnhof Schwarzenberg
Nickelhütte Aue GmbH	Schwarzenberg – Zwickau	Bahnhof Aue (Sachs)
Bauer Grundstücksverwaltung GmbH & Co. KG	Schwarzenberg – Zwickau	km 34,370 (Cainsdorf)
Scholz Recycling GmbH & Co. KG	Chemnitz – Aue	Bahnhof Chemnitz Süd
Bauer Spedition GmbH	Chemnitz – Aue	Bahnhof Chemnitz Süd
Duisport packing logistics Chemnitz GmbH (2)	Chemnitz – Aue	Bahnhof Chemnitz Süd
Umspannwerk Zwönitz (3)	Chemnitz – Aue	Ausweichanschlussstelle Zwönitz

Hinweise: (1) Eisenbahnmuseum – kein Güterverkehr
 (2) im Moment noch Bahnhoftsanschlussbahn – ab 2020 Anschlussbahn der freien Strecke – km 5,600
 (3) im Moment noch angebunden an die bahneigene Ausweichanschlussstelle Zwönitz – ab 2020 Bahnhoftsanschlussbahn des neuen Bf Zwönitz



An erster Stelle soll der neue 8000 m² große Railport Chemnitz genannt sein. Einen 300 m langen Gleisanschluss bietet die Spedition Bauer an, von dem 85 m mit einer 30 m breiten, 10 m hohen und beheizbaren Halle für wetter- und temperaturunabhängige Be- und Entladungen auf Waggonniveau überbaut sind. Der Umschlagspunkt ist mit einem 30-t-Kran ausgerüstet. Am früheren Güterbahnhof Chemnitz Süd hat die Bauer Spedition GmbH aus Callenberg 2015 diesen Umschlagspunkt eröffnet.

FOTO: MICHAEL FRICKE



261 046-7 rangiert auf den Gleisen im Bahnhof Chemnitz Süd und der Anschlussbahn Railport. Die Infrastruktur, sprich Gleisanlage, steht unter Verwaltung der Erzgebirgsbahn. Zum Zustellen der Wagen in die Halle befährt hier Lok 261 082-2 das Gleis. Es führt durch die Halle zu einem dahinterliegenden Ladeplatz für den Schienen-Straßen-Umladebetrieb.



Michael Fricke, Niederlassungsleiter Bauer Spedition & Logistik und Betreiber des Railport Chemnitz, steht im engen Kontakt mit Peter Zschau (re.), EGB-Infrastruktur-Planer.

Umschlagbetrieb in der Halle mit Ladezahn für Rollentransport mit der 30-t-Kranbahnanlage. Dahinter geöffnete Güterwagen auf dem Hallengleis.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



Güterverkehr auf der EGB-Infrastruktur zur Nickelhütte Aue (links oben), zu Scholz Recycling Grünstädtel (rechts oben).



Die Aufnahme zeigt das nach links abzweigende Anschlussgleis zu Schumacher in Schwarzenberg.

Rechts eine Aufnahme von der Bedienung der Anschlussbahn in Gainsdorf.

FOTO: MIRKO RIEDEL



FOTOS (4): STEFFEN SCHMIDT

Ein beständiges Güteraufkommen sind die Militärtransporte auf der Flöhatalbahn bis nach Marienberg. Die Bundeswehr ist hier der Auftraggeber, die ihre schwere Kampftechnik zu Übungen über den Schienenweg umsetzt.

Über eine Erweiterung der Infrastruktur wird nachgedacht. Seitens der Kunden kommt immer wieder der Gedanke auf, den Streckenabschnitt vom Chemnitzer Hauptbahnhof bis zur Anschlussbahn zu elektrifizieren. Der Wegfall der für diesen Abschnitt nötigen Diesellok würde das Geschäftsmodell Güterschienenverkehr zum „Schienenhafen Chemnitz“ noch weit attraktiver machen. Zudem hat die EGB hier mit Gründer Tino Bauer einen Visionär als Geschäftspartner, für den der Ausbau des Güterschienenverkehrs ein Kernthema der Firmenphilosophie ist.

Weiter „ins Gebirge“: Die Anschlussbedienungen der Nickelhütte Aue GmbH und Scholz Recycling GmbH & Co. KG Grünstädtel erfolgen zweimal pro Woche aus Zwickau.

Die Blütezeit der Bundesbahn

Die faszinierende Geschichte der Culemeyer-Schwertransporter

NEU



Volkhard Stern

STRASSEN ROLLER

Band 1: Fahrzeuge und Regelverkehr

VGB | KLARTEXT

272 Seiten, Großformat 29,4 x 24,4 cm, Hardcover,
387 Farb- und historische Schwarzweißfotos,
15 Skizzen und 65 Faksimile

Best.-Nr. 582003 | € 59,95

Band 2: Schwerlast- und Lokomotivtransporte

Im Mittelpunkt des zweiten Bandes stehen die Schwerlasttransporte, die in ihrer ganzen Vielfalt anhand von beeindruckendem, unveröffentlichtem Bildmaterial vorgestellt und dokumentiert werden. Seien es schwere Maschinen, Kessel, Rohre, Transformatoren, ja sogar Schiffe und Flugzeuge, es gab kaum ein Transportgut, das die DB nicht auf dem Straßenweg beförderte. Ein besonderes Kapitel befasst sich mit der Trajektierung von Lokomotiven aller Bauarten, weiteren Triebfahrzeugen, Reisezug- und Güterwagen sowie Stadt- und Straßenbahnen mittels Schwerlast-Straßenfahrzeugen. Damit schließt das Buch eine weitere Lücke in der eisenbahngeschichtlichen Dokumentation.

Band 1: Fahrzeuge und Regelverkehr

Die Deutsche Bundesbahn war viel mehr als „nur“ ein Eisenbahnbetrieb. Neben Schiffen verfügte die DB über einen großen Wagenpark an Kraftfahrzeugen, darunter Lastkraftwagen, Omnibusse, Zugmaschinen, Straßentransporter und Schwerlastfahrzeuge. Im Mittelpunkt des ersten von zwei Bänden steht der Straßenroller, der bis heute eng mit dem Namen seines Erfinders Johann Culemeyer verknüpft ist. Nach einem kurzen Rückblick auf das Kraftfahrzeug im Dienst der Deutschen Reichsbahn bis 1945 steht der Blick auf die Entwicklung bei der Deutschen Bundesbahn im Zeitraum bis 1993 im Mittelpunkt. Dabei wird auch Wert auf eine umfassende Bebilderung gelegt. Darüber hinaus werden weitere Aspekte wie die Kundenwerbung, erhaltene Museumsfahrzeuge und Modelle angesprochen. Ebenfalls wird Wert darauf gelegt, auch die Straßenroller bei den Privatbahnen, in der DDR und im benachbarten europäischen Ausland vorzustellen.

Erscheint März 2020



Volkhard Stern

STRASSEN ROLLER

Band 2: Schwerlast- und Lokomotivtransporte

VGB | KLARTEXT

272 Seiten, Großformat 29,4 x 24,4 cm, Hardcover,
420 Farb- und historische Schwarzweißfotos

Best.-Nr. 582004 | € 59,95



Mehrmals im Jahr erfolgen über die EGB-Gleise die Zuführungen der Dienstkohle für die Fichtelbergbahn durch die PRESS GmbH als Partner der EGB nach Cranzahl. Am 17. 9. 2019 rangierte 204 033-9 der PRESS neben einem seltenen Gast. Die ebenfalls bei der PRESS eingestellte 86 1333-3 half beim Vershub. Unkomplizierte Partnerschaft.

Die Güterverkehre auf den anderen Anschlussbahnen und Auftraggebern unterliegen Schwankungen. Die Flöhatalbahn wird durch Güterzugleistungen für die Bundeswehr und den Forst genutzt. Das zur Panzergrenadierbrigade 37 gehörende Panzergrenadierbataillon 371 ist mit seinen fünf Kompanien u.a. in Marienberg stationiert. Inzwischen ist es ein gewohntes Bild geworden, dass die Bundeswehr ihre schwere Technik auf der Strecke Marienberg–Pockau–Flöha transportiert. Zum Einsatz kommen Diesellokomotiven der Baureihe 232/233.

Mehrmals im Jahr wird über die Zschopautalbahn die Dienstkohle für die Dampflokotiven der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft (SDG) nach Cranzahl befördert. Die Leistungen für die SDG, Partner der Erzgebirgsbahn im Bahnhof Cranzahl, erbringt die Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitzalbahn mbH. Dafür nutzt das in Jöhstadt ansässige Unternehmen die Schieneninfrastruktur der Erzgebirgsbahn auf der Zschopautalbahn und einem Teilabschnitt der WA-Linie (Weipert – Annaberg) bis Cranzahl. Die Zu- und Rückführungen der Kohlezüge in den Betriebsablauf der EGB auf der Relation Flöha – Annaberg-Buchholz Süd einzufügen, ist wieder eine Aufgabe des Fahrdienstleiters im DStW Annaberg-Buchholz Süd. So findet sich bei diesem Betrieb eine Kooperation dreier Bahngesellschaften, die den Eisenbahnbetrieb im mittleren Erzgebirge bestimmen.



FOTO: SVEN OETTEL

Für die Holzzüge ab Pockau-Lengefeld werden je nach Bedarf Trassennutzungen freigegeben. Von planmäßigem Verkehr kann man hier leider noch nicht sprechen, wobei die EGB hier gern kontinuierlich agieren würde. Entsprechend den Einschlagmengen, oder wie es sich Ende 2019 im Zuge der Maßnahmen gegen die Borkenkäferplage im Erzgebirge entwickeln könnte, kann es zu längeren Pausen zwischen bestellten Leistungen kommen oder sogar ein punktuell kontinuierlicher Trassenbedarf einsetzen. Flexibel auf die Anforderungen zu reagieren, ist erneut ein Vorteil eines regional verankerten EVU. □



Holztransport von Pockau. In Hetzdorf wurden die Zugteile wieder vereinigt. Die Transporte führte die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH durch.



FOTOS (6): HELGE SCHOLZ



Die Montanregion Erzgebirge/Křusnohorí ist nach einer zehnjährigen Bewerbungsspanne seit 2019 mit 17 deutschen und fünf tschechischen Bestandteilen UNESCO-Welterbe. Doch der Schienengrenzverkehr steht am Scheideweg. Müsste er europäischem Geist folgend nicht selbstverständlich sein? Die EGB steht weiter zur Unterstützung bereit!



Teamwork über die Grenze



Deutschland und der Tschechischen Republik, aktualisiert. Eine Notwendigkeit besteht beispielsweise, wenn auf einem Abschnitt der Verkehr durch ein anderes Bahnunternehmen ausgeführt wird. So wurden Teile der Verkehrsleistungen auf tschechischer Seite neu ausgeschrieben. Ab April 2020 wird der Betrieb von der České dráhy zu der im bayerischen Viechtach ansässigen „Die Länderbahn“ wechseln, welche die Ausschreibung gewann. Zum Redaktionsschluss war noch der Wochenend-Saisonverkehr vom 27. April bis 29. September 2019 durch die České dráhy aktuell.

Seit dem 9. Dezember 2007 wurde nach Chomutov nur noch ein touristisch orientierter Verkehr mit zwei Zugpaaren an den Wochenenden aufrechterhalten. Darunter war eine durchgehende Verbindung Leipzig–Chemnitz–Chomutov der Erzgebirgsbahn. Vom 14. Dezember 2014 bis zum 1. Mai 2016 gab es zwischen Cranzahl und Vejprty an 505 Tagen keinen planmäßigen Reiseverkehr mehr.

Ein grenzüberschreitender Verkehr hat aber Potentiale. Neben ausgiebigen Wandermöglichkeiten und Radtouren ist Chomutov für Eisenbahnfreunde ein Ziel. Eisenbahnliebhaber können dort das Museumsdepot des Technischen Nationalmuseums besuchen. Zu sehen sind

Grundlage des Betriebes auf den beiden im Streckennetz der EGB grenzüberschreitenden Abschnitten Cranzahl–Vejprty (Weipert) und Johannegeorgensstadt–Potucký ist die Grenzbetriebsvereinbarung. Für beide Strecken gibt es unterschiedliche Ausführungen, die sich wegen der befahrenen Abschnitte unter-

scheiden. Mit Zusatzvereinbarungen werden diese Festlegungen, der Infrastrukturverknüpfungsvertrag SŽCD – DB Netz AG sowie DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für die Grenzstrecke Cranzahl–Vejprty (ZusVI), basierend auf den Regelungen der Europäischen Union über den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur und auf dem Recht der Bundesrepublik

FOTOS (2): HELGE SCHOLZ



742 187-8 passiert am 14.9.2019 mit einem Sonderzug auf der Bärensteiner Grenzbrücke die Staatsgrenze.

Links ein Motiv aus Vejprty vom 22.11.2014, kurz bevor der Betrieb der VT642 auf dem Netz der ČD endete. Im Bahnhof Johanngeorgenstadt können die Reisenden zwischen den Triebwagen der EGB und ČD umsteigen. Auf dem Abschnitt nach Karlsbad ist der 642 731 in Nowé Hamry angekommen. Wintersportler schätzen diese Reisemöglichkeit mit Vorliebe.



über 100 Eisenbahnfahrzeuge unterschiedlichster Baureihen. Das oberste Bewertungskriterium eines lohnenden Betriebes sind aber die Fahrgastzahlen. Sie haben sich 2019 gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Im Durchschnitt waren es zuletzt 108 Fahrgäste am Tag in den vier Triebwagen zwischen dem sächsischen Cranzahl und dem böhmischen Vejprty. Am 29. September 2019 endete jedoch der Saisonverkehr auf dem Abschnitt. Ob und wie es mit dem neuen Betreiber der Strecke von Chomutovu nach Vejprty weitergeht, ist un-

klar. Die Länderbahn gewann die ausgeschriebenen Verkehrsleistungen der České dráhy, die den Verkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 übernimmt.

Die grenzüberschreitende Verbindung nach Vejprty funktioniert nur dank einer Kooperation der Erzgebirgsbahn mit der tschechischen Staatsbahn České dráhy. Höchst anerkennend, denn das freiwillig, ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand! Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) hatte sich im Jahr 2015 komplett zurückgezogen. Seither wird der Ab-

schnitt nicht mehr bestellt. Die Grenzstrecke Cranzahl-Vejprty ist Bestandteil einer Eisenbahnverbindung von Chomutov in der Tschechischen Republik nach Annaberg-Buchholz in Deutschland. Sie beginnt aus Richtung Tschechischer Republik in km 34,419 (cz) an der Trapeztafel des Grenzbahnhofs Vejprty. Im Bf Vejprty beginnt im km 34,808 (cz) = km 0,000 (d) die deutsche Kilometrierung. Die tschechische Kilometrierung setzt sich bis zur Staatsgrenze in km 35,391 (cz) = km 0,583 (d) fort. Auf dem tschechischen Staatsgebiet wird die



Auf dem Weg nach Cranzahl. Hinter Bärenstein passiert 742 187-8 den aufgegebenen Haltepunkt Kühberg.

tschechische Kilometrierung benutzt. Die Grenzstrecke endet am Einfahrsignal N des Grenzbahnhofs Cranzahl in km 11,005 (d). Obwohl die EGB den tschechischen Abschnitt nicht befährt, ist es jedoch ein großer Verdienst des Unternehmens, immer wieder neue Konzepte zu entwickeln, den Betrieb auf der Grenzstrecke aufrechtzuerhalten. So wird es auch mit dem neuen Verkehrsunternehmen „Die Länderbahn“ Gespräche zur effektiven Nutzung der Streckeninfrastruktur geben – heißt, den Betrieb zwischen EGB und „Die Länderbahn“ über die Grenze zu verknüpfen.

Die zweite Grenzstrecke im EGB-Netz ist Johanngeorgenstadt–Potucký als Teil der Eisenbahnstrecke, die von Karlovy

Unten: 810 319-4 mit VB vor der Kulisse von Sehma auf der Rückfahrt nach Vejprty.

In Cranzahl erteilt FdI Heiner Riedel seinem tschechischen Kollegen per Zp 9 den Abfahrtsbefehl nach Vejprty.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



Vary (Karlsbad) in der Tschechischen Republik nach Johanngeorgenstadt führt. Das Empfangsgebäude des Bf Johanngeorgenstadt befindet sich im km 0,000 (d); die Kilometrierung sinkt (negative Zahlenwerte) in Richtung Staatsgrenze (deutsche Kilometrierung). Auf der tschechischen Seite steigt die Kilometrierung von Karlovy Vary bis zur Staatsgrenze tschechische Kilometrierung (cz). Das Empfangsgebäude des Bf Potucký befindet sich im km 45,828 (cz).

Der Betrieb über die Grenze von Johanngeorgenstadt nach Karlovy Vary ist auf dieser Strecke nach wie vor planmäßig. Sechs tschechische Regionalzüge können in Richtung Karlovy Vary genutzt werden. Sechs Regionalzüge verkehren in Richtung Johanngeorgenstadt.

So bleibt zu hoffen, dass der planmäßige Betrieb zwischen Johanngeorgenstadt und Karlovy Vary weiterhin eine grenzüberschreitende Magistrale bleibt und der erfolgreiche Saisonverkehr zwischen Cranzahl und Vejprty die jahrhundertalte Tradition der sächsisch-böhmischen Verkehrsverbindungen über den Erzgebirgskamm ins böhmische Becken weitertragen kann. □

DIE SÄCHSISCHE SCHMALSPUR-LEGENDE

Zwischen 1892 und 1921 wurden 96 Lokomotiven der sächsischen Gattung IVK in Dienst gestellt. Die Buchautoren haben diese anhand technischer Kriterien neu klassifiziert und stellen anschließend alle Maschinen einzeln ausführlich vor. Insofern vorhanden, sind diese 96 Porträts mit Aufnahmen aus allen Einsatzepochen der jeweiligen Lok illustriert. Tabellen, ausgewählte Zeichnungen sowie Texte zu den Lieferunterschieden und Bauartänderungen runden das neue Maßstäbe setzende Werk ab.

**208 Seiten mit ca. 535 Fotos und 5 Zeichnungen,
Großformat 29,7 x 24 cm**

Best.-Nr. 16213046

€ 48,-

Das Standardwerk



Erhältlich im direkt beim:

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Neues für Ihre EISENBAHN-BIBLIOTHEK



Thüringer Bahn-Legende

Zu den letzten Schmalspurbahnen in Thüringen gehörte die meterspurige Strecke Gera-Pforten–Wuitz-Mummsdorf. Diese im November 1901 als Privatbahn eröffnete Nebenbahn mit 31,2 km Länge verband die Industriestadt Gera mit Wuitz-Mummsdorf im Braunkohlengebiet um Meuselwitz. Im Jahr 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Betriebsführung. Nach 68 Betriebsjahren beendete ein Unwetter am 3. Mai 1969 vorfristig den Personenverkehr, während der Güterverkehr im hinteren Streckenteil bis zum 28. Dezember 1969 weiterlief. Aufgrund ihres interessanten Fahrzeugparks sowie betrieblicher Besonderheiten gehörte diese Schmalspurbahn zu den interessantesten in Deutschland. Dazu zählte die Verbindung zur Geraer Straßenbahn. Damit rundet der knapp 100-seitige Straßenbahnteil den 250 Seiten umfassenden GMWE-Teil ab. In diesen flossen zahlreiche neue Forschungsergebnisse, Korrekturen und vor allem ein Feuerwerk bisher unveröffentlichter Aufnahmen ein, was den Erwerb dieses Buches zu einem Muß macht!

352 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, 650 Fotos (150 Farb- und 500 Schwarzweißaufnahmen), rund 200 Grafiken (Zeichnungen, Fahrpläne, Faksimile)

Best.-Nr. 581824 | € 59,95



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:

VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

„Testfeld BSg“

Mit der Auftaktveranstaltung am 12. April 2018 zu Campus und Testfeld haben DB Netz AG und EGB auf der Buchholz – Schwarzenberg-Strecke (BSg) eine praxisorientierte Laborumgebung für den Einsatz von Testfahrzeugen geschaffen, um Innovationen im Bahnsystem praxisnah zu erproben.

Testfelder zu nutzen, ist der eine Weg, denn die Entwicklung von innovativen Technologien muss mit dem Praxistest unterlegt sein. Im Netz beim täglichen Betrieb ist dies schwer bis überhaupt nicht möglich. Mit der BSg-Linie fand man das ideale Gleisfeld für solche Vorhaben. Alle Anforderungen werden von der Strecke erfüllt.

Eine Strecke, die, wegen eines nicht stattfindenden Planbetriebes primär und flexibel anzufordern, als Teststrecke zur Verfügung steht.

Einen umfassenden und individuellen Service für Tests anfragender Interessenten bietet.

Mit ihrer Lage, den Probebetrieb in der kompletten Palette klimatischer Bedingungen ermöglicht.

Sich in einem hervorragenden und modernen Ausbauzustand befindet und LST-Technik bietet, vorzugsweise ein DStW.

Diesen Kennziffern entspricht die 24 km lange BSg-Linie. Innerhalb des nur touristisch geprägten Verkehrs, zudem auf Wochenenden fixiert, besteht die einzigartige Möglichkeit, hier ohne Behinderungen planmäßiger Leistungen, sowohl Software- als auch Hardwarelösungen für den Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur unter verschiedensten Betriebsbedingungen zu testen.

Einen solchen flexibel reagierenden Partner zu finden, scheint schwierig zu sein. Überraschend schnell erfolgte die Bereitschaft der die BSg-Linie betreibenden Erzgebirgsbahn zu einer Zusammenarbeit bzw., die Strecke für ein solches Testfeld nutzen zu können. Fern von firmeneigenen Versuchsfeldern stellt die Nutzung der BSg-Linie eine kostengünstige Lösung dar, welche auch von rechtlichen Aspekten oder Nutzungsvorgaben von Testfeldeignern nicht eingeschränkt wird. Sprichwörtlich stellte dies die Weichen in den Aufbau des Living Lab nach einer mehrjährigen Entwicklungszeit im Erzgebirge.

Die Installation und Inbetriebnahme eines solch umfangreich nutzbaren Testfeldes bedeutet auch den Aufbau eines lokalen Bezugspunktes, sprich die Ansiedlung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen als Ansprechpartner und Koordinator. Das Projekt „Smart Rail Connectivity Campus“ Annaberg sollte der erste Schritt dieser Umsetzung sein. Demzufolge wurde dieses Vorhaben beim Forschungsprogramm WIR („Wandel durch Innovation in der Region“) für eine Bundesförde-

rung vorgestellt. Im April 2019 erhielt man die Nachricht, als eines der deutschlandweit 32 ausgewählten erfolgreichen Projekte eine Förderung von 15 Millionen Euro, um ihr Innovationskonzept über den Verlauf von fünf Jahren umzusetzen, zugewiesen zu bekommen. In Zusammenarbeit mit der Stadt Annaberg-Buchholz und der TU Chemnitz werden DB AG und Erzgebirgsbahn den Forschungscampus im zu sanierenden Stationsgebäude von Annaberg-Buchholz unt. Bf einrichten.

Vom Wartesaal zum Hörsaal

Ein treffender Slogan bzw. Weg, wie eines der vielen ruinösen Stationsgebäude einer Nachnutzung zugeführt werden kann. Die Idee wird bereits plakativ und großflächig am Gebäude bekanntgegeben: Der Campus kommt! Doch der Wert dieses Vorhabens ist noch viel bedeutender. Perspektivisch soll sich der „Smart Rail Connectivity-Campus“ zu einem attraktiven Kompetenzzentrum entwickeln, mit dessen Hilfe die Unternehmen der Erzgebirgsregion mit enger Anbindung an Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ihre vielfältigen Wertschöpfungspotenziale mittels neuer Technologien, Produkte, Services und Geschäftsmodelle vergrößern können. Gleichzeitig soll der Annaberger Campus als Magnet für in der Bahntechnik bereits etablierte Unternehmen dienen und damit die Basis für die wirtschaftliche Weiterentwicklung in der Region schaffen.

Warum gerade in dieser Region, werden begehrtliche Fragen aus allen Teilen der Republik gestellt. Die Antwort ist mit den Vorzügen der BSg-Linie schon gegeben. Ein weiterer Schatz des Erzgebirges kommt hinzu: Starke Ingenieurs-, Maschinenbau- und Zulieferer-Kompetenzen, die bereitstehen Zukunftstechnologien des Bahnverkehrs – Connected Rail und automatisiertes Fahren auf der Schiene – sowie Innovationen in tangierenden Bereichen – wie der 5G-Kommunikation – exzellent zu entwickeln, zu erproben und zu realisieren.

„Das Testfeld ermöglicht, einen ganz großen Sprung in die Zukunft des Systems Bahn zu realisieren.“

Raik Hofmann, DB Netz, Projektleiter Testfeld





Das große Empfangsgebäude von Annaberg unt. Bahnhof wird mit dem Einzug des Smart-Rail-Connectivity-Campus eine ganz neue Bedeutung erhalten. Eine Studie zeigt, ganz nach dem Slogan „Vom Wartesaal zum Hörsaal“, wie in die Gebäudemitte im modernen Design der Bereich des Campus hineinwachsen soll. Rechts des Bahnsteiges soll eine Halle zum Abstellen von Laborfahrzeugen entstehen.

Der Campus als regionale Präsenz der TU Chemnitz mit räumlicher und technischer Infrastruktur im Herzen des mittleren Erzgebirges würde Annaberg weiter aufwerten und ist eine sinnvolle Lösung. Die traditionsreiche Bergstadt selbst als neue Universitätsstadt zu etablieren, würde sicher die Region und die Stadt überfordern.

Das Projekt Campus im Empfangsgebäude ist ein Schritt. Vor dem Gebäude bietet sich die Möglichkeit, auf den Anlagen eine 140 m lange Fahrzeughalle zum Unterstellen und/oder dauerhaften Stationieren von Test- und Versuchsfahrzeugen aufzubauen. Vom 18. bis 20. September 2019 wurde mit der „1. Rail & Digital Mobility User Conference“ der „Smart-Rail-Connectivity-Campus“ europaweit aufgenommen und bei 35 Work-Streams wurden neue Forschungsprojekte oder marktaugliche Ideen beratschlagt. Die Signale zum Aufbau eines langfristig führenden europäischen Entwicklungs-, Prototypen- und Erprobungsstandorts für digitalisierte, vernetzte, hoch automatisierte und nachhaltige Mobilität stehen auf Grün.

Thomas Proksch, Bürgermeister Annaberg-Buchholz Wirtschaft, Unterstützer des Projekts:

Mit dem SRCC (Smart-Rail-Connectivity-Campus) entsteht in Annaberg eine moderne Forschungseinrichtung für automatisiertes Zugfahren. Wie unterstützt die Stadt das Projekt, welches mit 15 Mio. Euro Fördermitteln des Bundes nun in die nächste Phase geführt werden kann und welche Umsetzungszeiträume sind angedacht?

Die Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz ist neben der Technischen Universität Antragsteller beim Bund. Neben den WIR!-Fördermitteln benötigt das Campus-Projekt entsprechende Infrastruktur vor Ort. Dazu bringt die Kommune das Bahnhofsgebäude Unterer Bahnhof ein, welches sich im Eigentum der Stadt befindet, und treibt dessen Sanierung und die Erschließung mit modernsten Medienanschlüssen voran. Der Campus-Aufbau soll bis 2023 abgeschlossen sein.



FOTO: STADT ANNABERG, HELGE SCHOLZ

Was erhoffen Sie sich für die Stadt und Region, wenn schon jetzt 120 Partner ihre Bereitschaft am Aufbau und Betrieb einer universitären Forschungseinrichtung signalisiert haben?

Wir wollen hier Europas führendes Testfeld für Forschung, Erprobung und Vorbereitung von Zulassungsverfahren für automatisiertes Zugfahren etablieren. Mit den vorhandenen Alleinstellungsmerkmalen erhoffen wir uns eine hohe Aufmerksamkeit, Ansiedlungen von Start Ups und Unternehmen, welche wiederum ein hohes Interesse für junge Leute entfalten sollen, um Zuzug zu generieren.

Für die mittelständischen Unternehmen soll der Campus einen barrierefreien Zugang zu anwendungsorientierter Forschung gewährleisten, um die Umbrüche im Bereich der Digitalisierung und Mobilität aktiv mitgestalten zu können. Gleichzeitig wird das Ziel verfolgt, die Quote der Wertschöpfung weiter zu steigern.

Wie bewerten Sie die Rolle der Erzgebirgsbahn zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region?

Die Erzgebirgsbahn ist wichtigster SPNV-Partner für die Region, attraktiver Arbeitgeber und Innovationstreiber. Mit der Inbetriebnahme des FTZ in Chemnitz und der Betreibung des Testfeldes in Annaberg-Buchholz ist die EGB auch ein strategischer Partner.



ETCS Level 3 Technologie

Dafür wurden im Bereich um den früheren Abzweigbahnhof Walthersdorf auf der BSG-Linie im Mai 2019 umfangreiche Testfahrten durchgeführt. Erneut stellten sich durch die flexible Nutzung des ohne Planbetrieb belegten Streckengleises die Vorteile des Living Lab heraus. Dabei waren das Laborfahrzeug „Lucy“ von Thales und die Traxx-Diesellokomotive 285 104-2 der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH im Laboreinsatz.

Im Laborfahrzeug Lucy testet das Forschungsteam alle Komponenten der Zugsteuerungstechnik die dann an die Bahn verkauft werden soll. Weitere Sensoren aus der Luft- und Raumfahrttechnik wie der Landesverteidigung sind verbaut, um dem Hauptkunden DB AG neue Technologie vorzuführen.

Die Traxx-Diesellok ist dafür mit den neuen ETCS-Onboardsystemen ausgestattet. Auf einem Display am Führerstand werden die Sensordaten angezeigt und können vom RBC aufgearbeitet werden. Beim ETCS Level 3 wird die Strecke in mehrere virtuelle Blöcke aufgeteilt. Die Belegung wird in der ETCS-Streckenkontrolle verwaltet. Die mit der Technik ausgestatteten Züge melden die Belegung der Blöcke. Das Ziel dieser Technik ist, die Belegung einer Strecke zu minimieren und die Kapazität zu maximieren. Ein Win-win-Effekt zur Straffung des Betriebes. Besonders wichtig ist dies für den Betrieb auf Strecken in Ballungszentren, ferner, dort Fahrintervalle von S-Bahnen weiter unter Einhaltung und Gewährung höchster Sicherheit im und des Bahnbetriebs zu verdichten. Besser hervorzuheben ist, dass durch die Straffung der Taktfrequenz trotzdem auf unterschiedliche Fahrgastzeitenwechsel an den Stationen reagiert



Mit dem Laborfahrzeug „Lucy“ von THALES und der Traxx-Diesellokomotive 285 104-2 der EBB Pressnitztalbahn mbH wurden im Umfeld des Bahnhofs Walthersdorf auf einer eingerichteten Teststrecke Versuche im autonomen Fahren durchgeführt. Die Tafeln markieren die Blöcke.





Im Aufgabengebiet Kommunikationstechnik und Sensordatenerfassung und Verarbeitung wird das Zwei-Wege-Fahrzeug Rail DrIVE zur Datenermittlung und Zustandsverarbeitung vom Luft- und Raumfahrtzentrum auf dem Testfeld eingesetzt. Das Forschungsprojekt „ZuG“ (Zustandsüberwachung des Gleisumfeldes) wird durch den Modernitätsfonds (mFUND) gefördert.

In Rahmen dieses Programms wurden am 20.5.2019 auf der Bahnstrecke der DB RegioNetz Erzgebirgsbahn Annaberg-Buchholz Süd – Schwarzenberg im Bereich Scheibenberg Testaufnahmen „aus der Sicht des Fahrers“ auf dem Zweiwegefahrzeug „RailDrIVE®“ des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) gemacht.

Diese Testdaten bilden eine Datenquelle zur weiteren Bearbeitung, Analyse und Auswertung. Auch sollen sie einige der im Projekt definierten Forschungsfragen lösen helfen. Dazu gehört etwa, welche Zeitabschnitte sinnvoll sind, um kurz- oder langfristige Veränderungen im Gleisumfeld zu erfassen oder auch, wie sich der not-

wendige Instandhaltungsbedarf aus aktuellen Zustandsdaten ableiten lässt. Das Ziel der Entwicklung ist, durch wiederholte Zustandsüberwachung eine Strecke leichter kontrollieren und instandhalten zu können als bisher.

Beteiligt am Projekt sind die Partner ASCI Systemhaus GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH in Kooperation mit der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (DB RNI) Erzgebirgsbahn, dem Fraunhofer-Institut für Intelligente Analyse- und Informationssysteme und der Professur für Schienenfahrzeugtechnik an der Universität Stuttgart (IMA). Die Projektleitung liegt beim Eisenbahn-Bundesamt.



Der Einsatz des Zwei-Wege-Fahrzeuges auf dem Gleisabschnitt Hp Scheibenberg. Per Headset sind Mitarbeiter im Fahrerhaus und Messraum im Kofferaufbau verbunden.



FOTOS: HELGE SCHOLZ



werden kann. Bis zu 20 Prozent kann damit die Kapazität der Streckeninfrastruktur gesteigert werden.

Mit an Bord des Laborfahrzeugs Lucy erforscht ein Forschungspartner Erkennungsmöglichkeiten von Hindernissen im Zuge der Entwicklung des automatisierten Fahrens im Tag- und Nachtbetrieb. So stellt sich bei jeder Fahrt des Laborfahrzeugs Lucy eine Belegung des eigentlichen Fahrgastraumes aus Vertretern vieler Forschungs- und Entwicklungsteams unterschiedlichster Unternehmen zusammen. PC, Laptops, Monitore, Drucker, keine Spuren von Reisegepäck und Garderobe, was sonst in einem Triebwagen zu finden wäre. Das „Puzzelspiel“, alle Komponenten und Infrastruktur- wie Fahrzeugvorgaben

mit einer umweltschonenden Hybridtechnologie zusammenzutragen, wird noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern. Doch die Forschung dazu ist hier im Erzgebirge bereits auf dem Weg.

Dass es gelang, auch mit großer Hingabe der Erzgebirgsbahn, die eigentlich schon zur Stilllegung vorgesehene BSG-Linie zu erhalten, ist ein Glücksfall in der deutschen Eisenbahngeschichte. Mit dem Markersbacher Viadukt und dem dank einer Privatinitiative zu einem kleinen Museum umgestalteten Bahnhof Walthersdorf ist die BSG-Linie nicht zuletzt den Eisenbahnfreunden ohnehin wohlbekannt. Als Teststrecke wird sie allerdings nun eine ganz neue, ebenso europaweite Bedeutung finden.

ICE im Erzgebirge

Neben der Living-Lab-Teststrecke, der BSG-Linie, hat auch der zur Zeit nur im wochenendlichen Saisonverkehr genutzte Streckenabschnitt Bärenstein – Cranzahl der WA-Linie (Weipert-Annaberg) seine Eignung, in einen „obererzgebirgischen Teststreckenpool“ aufgenommen zu werden, unter Beweis gestellt. Im Vorfeld der international beachteten Konferenz wurden mit dem aus Ammendorf überführten 605 517-Laborfahrzeug „advanced Train Lab“ Messfahrten zwischen Cranzahl und Bärenstein unternommen. Es war bereits der zweite Besuch des Fahrzeugs auf dem Streckennetz der Erzgebirgsbahn. In Zusammen-



Lutz Mehlhorn, Sprecher der EGB, als Lotse im Führerstand des Laborfahrzeuges auf der Rückfahrt nach Cranzahl. Gerade wird der Bü Bärensteiner Straße passiert. In Bärenstein wurde die Sensorik auf die andere Seite des Laborfahrzeuges getauscht inkl. der Verbindung in den Laborraum hinter dem Führerstand.



Im Südkopf des Bahnhofs Cranzahl wurden mit dem Laborfahrzeug 605 517 auf EGB-Gleisen Annäherungsfahrten zur Objekt- und Hinderniserkennung auf einen VT 642 unternommen.

arbeit von DB AG und Siemens wurden mit einem Hochleistungsscanner auf Laserbasis Fahrwegmessungen mit Sensorik zur Objekt- und Hinderniserkennung unternommen. In der nächsten Zeit werden die gewonnenen Daten durch die beteiligten Partner, so auch die EGB, ausgewertet. Für das Team des „advanced Train Lab“ war es eine Premiere, die Vorzüge der eingleisigen Gebirgsstrecke ohne Planbetrieb nutzen zu

Das schnellste Labor im Erzgebirge unterwegs

können. Der ICE wurde dabei bis zum deutschen Brückenkopf der Grenzbrücke zwischen Bärenstein und Vejprty gefahren. Nach dem Umsetzen der Sensorik auf den anderen Triebkopf erfolgten Messungen bei der Anfahrt zum und der Durchfahrt des Bärensteiner Tunnels. Der Tunnel ist kein Durchstich eines Felsstockes. Einen verwehungsanfälligen Einschnitt hatte man hier mit einer Tunnelröhre umbaut, die so auf 94 m Schutz bietet. Dieser Kunstbau ist einer der vier Tunnel im Streckennetz der EGB (Bärenstein, Schwarzenberg, Annaberg, Schlema). Die BSG bietet diese Besonderheit nicht.



Teleoperiertes Fahren im Testfeld Bahnhof Schlettau

Die Präsentation dieses zukunftsweisen Verfahrens war eines der Schwerpunktthemen der SRCC-Konferenz vom 18. bis 20. September 2019 in Annaberg-Buchholz mit Teilnehmern aus 10 Ländern. Der Bahnhof Schlettau erwies sich als ideales Versuchsfeld. Auf der Ladestraße wurde dafür ein 5G-Mast errichtet. Beim weltweit ersten Versuch, ein Triebfahrzeug über 5G-Technik zu steuern, konnte am 17. September 2019 mit einer Aus- und Einfahrt auf dem Streckengleis einmal ein erfolgreicher Ablauf und das Aufstoßen eines ganz neuen Kapitels im Gesamtsystem Bahn verzeichnet werden. Es hat sich wieder erwiesen, dass auf planmäßig betriebenen Strecken solche Versuche nicht einfach und ohne betriebsbehindernde Streckensperrungen ohnehin nicht durchgeführt werden können.

Die Schlettauer Gleis- und Bahnhoferanlage bietet mit weiteren Gleisen und ausreichender Fläche weitere Vorteile für Präsentationen und den Aufbau von wichtiger Versuchs- und Labortechnik. Das wäre etwa der sichere und zugangsoptimierte Aufbauplatz des 5G-Funkmastes. Für die durchgehende Ausrüstung der Laborstrecke mit dieser für das Versuchsfeld des teleoperierten Fahrens notwendigen digitalen 5G-Technik sind weitere Aufbauplätze zu finden, was aber in punkto Umsetzung noch mehrere Jahre benötigt wird. Die mit Gleissperren gesicherten Abstellgleise der Schlettauer Bahnhoferanlage wurden während der Konferenztage zur Vorführung des ROTTRAC E2 genutzt. Die Eigenentwicklung AuRa der DB Systel GmbH ist dazu vorgesehen, als zentrales IT-System Werksbahnen zu unterstützen, ihre Rangierprozesse zu modernisieren und zu digitalisieren, indem Dispositionslösungen mit der automatisierten Steuerung von Rangierfahrzeugen verknüpft werden. Die Vorteile des AuRa sind klar definiert: 24-Stunden-/Sieben-Tage-Betrieb, hohe Sicherheit durch Sensorik gewährleistet, keine Ausfälle von Rangierarbeiten wegen fehlendem Rangierpersonal (z.B. wg. Krankheiten oder Nachwuchskräftemangel) und geringe Betriebskosten. Das gefahrfreie Rangieren ohne Kuppeln und Entkuppeln durch Rangierpersonal und die Fähigkeit des Versuchsfahrzeuges, während der Fahrt Hindernisse zu überwachen und darauf zu reagieren, erlebte man auf den Gleisen der EGB auch zum ersten Mal. Dafür wurde ein Wagen des EGB-Partners EBB Pressnitztalbahn mbH genutzt.



THALES-Laborfahrzeug „Lucy“ VT 420 in Schlettau vor der Präsentation des teleoperierten Fahrens. Im Hintergrund der errichtete 5G-Funkmast, über den der Datenaustausch zwischen dem mobilen Leitstand im Zwei-Wege-Fahrzeug Rail Drive und VT 420 gesendet wird.



Das zur Präsentation des automatischen Fahrens nach Schlettau gebrachte Fahrzeug von DB Systel GmbH Team AuRa. Auf einem verschlossenen Nebengleis wurden das An- und Abkuppeln, der Verschub eines Wagens und das Erkennen von Hindernissen im Gleis demonstriert.

LABORSTRECKE



Verspätet traf wegen eines Unfalls mit einem Pkw in Chomutov das aus Prag angereiste AZD-Laborfahrzeug ETCS VT 165 in Annaberg-Buchholz Süd ein.

Der Diesel-ICE kann universell auf dem gesamten Streckennetz eingesetzt werden. So war er ein zweites Mal auf den Gleisen der EGB zu Gast. Hier rollt er aus Markersbach in Richtung Schwarzenberg über die BSg-Linie. Links oben im Bild noch ein Teil des Markersbacher Viadukts, auf dem er einige Minuten verweilte. In Schwarzenberg wurde der 605 am Bahnsteig abgestellt und der Öffentlichkeit präsentiert. Viele Interessierte nahmen davon Gebrauch, auch das Innere des Fahrzeuges zu betrachten.



Unterwegs auf der BSg

Während der SRCC-Konferenz wurde die Strecke von der EGB in Markersbach und Schlettau mit Fahrdienstleitern besetzt. Hier flexibel auf betriebliche Besonderheiten oder Erfordernisse zu reagieren, ist ein Vorzug eines regional agierenden Unternehmens mit eigener Personalplanung. Der Testbetrieb zwischen Markers-

bach und Schlettau wurde von beiden Fahrdienstleitern überwacht, heißt, über den Ablauf der in Form von Sperrfahrten durchgeführten Messfahrten aktuell gegenseitig informiert. Ferner wurden die Betriebsabläufe auch vom DStW in Annaberg-Buchholz Süd unterstützt.

In Annaberg-Buchholz Süd nutzte man drei noch liegende Stumpfgleise als Aufstellplatz für die Testfahrzeuge. An-

dererseits auch als Gelegenheit, hier für die Konferenzteilnehmer und die interessierte Öffentlichkeit eine kleine Fahrzeugparade aufzubauen, die Besichtigung der Fahrzeuge zu ermöglichen und das Projekt Teststrecke zu promoten.

Von Annaberg-Buchholz Süd bis Schwarzenberg boten sich viele Gelegenheiten, die Potenziale der Strecke zu nutzen. So führten die flexibel zu hand-

Während der Messfahrten des 605 zwischen Schleittau und Scheibenberg wurde die Strecke dafür gesperrt. Im DStW wurden dafür die Befehle ausgestellt. Vorher stand das Laborfahrzeug auf dem Stumpfgleis in Annaberg-Buchholz Süd, als dort ein abgestellter EGB-VT 642, dazu der auf den vorderen Abschnitt rangierte Hybrid-VT 642 129/629 zu sehen war und ein nach Chemnitz im ÖPNV verkehrender VT 642 am Bahnsteig stand. In Markersbach begegneten sich THALES-VT 420 und EGB-VT 642 129/629. Auf dem dritten Gleis war für die Teilnehmer eine kleine Ausstellung aufgebaut, wo u.a. Rail DriVE seine Mitarbeit im Living Lab demonstrierte. An Bord des VT 420 gelangten die Gäste zurück nach Schleittau zur ROTRAC-Präsentation.



habenden Fahrten auch zu besonderen Situationen wie dem Zusammentreffen von vier Zügen in Buchholz. Testabläufe auf freier Strecke zeigten, wo noch Verbesserungsbedarf für eine optimalere Nutzung besteht, etwa den Bahnhof Markersbach als Wendebahnhof für den besonders steigungsreichen Abschnitt ab Buchholz bis hierher zu nutzen. Im Bedarfsfall des Güterverkehrs von Zwickau nach Grünstädtel wäre so diese Streckennutzung nicht beeinträchtigt.

An jenen Tagen Mitte September 2019, mit einem so zu Planzeiten nicht vorhandenen Betrieb hat sich gezeigt, wie richtig und zukunftsweisend die Entscheidung zur Erhaltung war. Zeitgleich sind auch die Potenziale der Strecke offenkundig geworden, den weiteren Betrieb auf der Buchholz – Schwarzenberg-Linie, der BSG-Linie, langfristig zu erhalten. □



Mein recht herzlicher Dank

gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Erzgebirgsbahn, ohne deren freundliche Unterstützung diese Ausgabe in der Reihe MODELLEISENBAHNER-Spezial so nicht möglich gewesen wäre. Kompetente und sachliche Auskünfte, Vorschläge, eine geliehene „ganz persönliche Warnweste für den vorübergehenden Mitarbeiter“ und die immer wieder festzustellende Bereitschaft, mich bei meiner Recherche zu dem richtigen Ansprechpartner weiterzuleiten, war die erfolgreiche Basis der Zusammenarbeit. In allem spürte man den Zusammenhalt der Beschäftigten eines regional aufgestellten Unternehmens, in dem „man sich kennt“, den Zusammenhalt pflegt und schätzt und dabei auch den Kunden, den Fahrgast, immer einbindet. *Helge Scholz*



Die Zukunft der *Eisenbahn*



Nie war die Eisenbahn so spannend wie heute: Seit der Bahnreform im Jahr 1994 hat sich die Schienenlandschaft tiefgreifend gewandelt. Neben der DBAG sind sowohl im Güter- als auch im Regionalverkehr zahlreiche neue Anbieter unterwegs. Farbenfrohe Lokomotiven und Triebzüge prägen die Landschaft. Aufwendig beklebte Fahrzeuge sind nicht nur ein Blickfang beim Vorbild, sondern längst beliebte Sammlerstücke bei Modellbahnern. In dieser Spezial-Ausgabe präsentieren wir ihnen die wichtigsten europäischen Lokomotivbaureihen Traxx und Vectron und sorgen für einen Überblick über die erfolgreichsten Triebzugfamilien. Marktübersichten und mehrere Werkstätten zu modernen Themen zeigen wie abwechslungsreich die Epoche VI im Modell sein kann.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 150 Abbildungen mit DVD „Die Baureihe 189“ (Laufzeit ca. 61 Minuten)

Best.-Nr. 941901 | € 12,50



www.facebook.de/vgbahn



Rand-Erscheinungen

Schätze am Bahndamm
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Dampfvolken über der Lausitz“ mit 50 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941801 | € 12,50



Am Schienenstrang

Charmante Details: Kleinode der Eisenbahn
92 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 200 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Schmalspurwunder im Erzgebirge“ mit 58 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941701 | € 12,50



Schmalspurige Raritäten

Alltagsbetrieb bei der DR: Zwischen Ostsee, Harz und Erzgebirge
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Die Selketalbahn“ mit 55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941602 | € 12,50



Eisenbahn im Erzgebirge*

Eine Reise durch die Zeit: Vom Fichtelberg zum Musikwinkel
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „IV K-Dampf pur“ mit 55 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941601 | € 12,50

* Dieses Heft ist nicht im MEB-Abo enthalten!



Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, bestellung@vgbahn.de, shop.vgbahn.de





© Andreas Schaarschmidt

Mit der Erzgebirgsbahn auf Entdeckungsreise gehen

Das Erzgebirge bietet vielfältige Möglichkeiten für eine aktive Erholung und Entspannung in herrlicher Natur, Thermalbädern oder lauschigen Kleinstädten. Zudem laden museale Kleinode, Schlösser, Burgen oder lokale Handwerker dazu ein, individuell auf Entdeckungsreise zu gehen.

Egal ob Sie wandern oder Rad fahren, Technik begeistert sind, Holz mögen oder sich für Kultur und Geschichte interessieren - die Erzgebirgsbahn bringt Sie täglich komfortabel, zuverlässig und klimafreundlich an Ihr Ziel und nach einem erlebnisreichen Tag auch wieder nach Hause. Einfach einsteigen, abfahren, genießen.

**Wir sind die Eisenbahn vor Ort:
Flexibel. Innovativ. Sympathisch.**

Erzgebirgsbahn