

Mit dem „Löbnitzdackel“ unterwegs

Vom „Sächsischen Nizza“, der Weinbaustadt Radebeul, durch den idyllischen Löbnitzgrund und entlang der Moritzburger Heide- und Teichlandschaft mit dem bekannten Jagdschloss August des Starken schlängelt sich die Löbnitzgrundbahn in die Zillestadt Radebeul. Bleibende Eindrücke hinterlässt eine Fahrt mit der Bahn, die vom Volksmund auch als „Löbnitzdackel“ getauft wurde.

Der Wunsch zum Bahnbau der Löbnitzgrundbahn ging vor allem von der Stadt Radebeul als Mittelpunkt eines fast 300 Quadratkilometer großen Gebiets, welches in den Jahren nach 1870 noch nicht durch die Bahn erschlossen war, aus. Radebeul dagegen lag an der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden, welche bereits seit 1839 beide sächsischen Metropolen verbindet. Mit dem Bau der weiteren 1875 eröffneten Fernbahnstrecke zwischen Berlin und Dresden wurde eine Streckenführung über Weinböhla und Cossebaude gewählt, eine Anbindung der Stadt Radeburg konnte in diesem Zusammenhang nicht realisiert werden.

Als Möglichkeit zur Anbindung Radeburgs wurde in der Folge eine Bahn von Dresden über Radeburg nach Schönfeld zum Anschluss an die Strecke der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn-Gesellschaft vorgeschlagen, welche nicht zur Ausführung kam. Der Vorschlag zum Bau einer Schmalspurbahn wurde 1881 durch die sächsische Regierung gebracht, nach dem der Sächsische Landtag das Königliche Dekret Nr. 24 zum Bau von Schmalspurbahnen im Dezember 1879 als rechtliche Grundlage verabschiedete. Zunächst galt es Streitigkeiten über die Streckenführung beizulegen, neben Radebeul standen auch Klotzsche, wo eine Schmalspurbahn nach Königsbrück im Bau befindlich war, und Dresden-Neustadt zur Diskussion. Für die Streckenführung durch den Löbnitzgrund sprach unter anderem der günstigere Grunderwerb im Vergleich zur Stadt Dresden. Die Vermessungsarbeiten dauerten vom März bis Juni 1882. Nach der in zwei Losen erfolgten Ausschreibung begannen die Bauarbeiten mit dem Spatenstich am 20. September 1883 am Felseinschnitt in Dippelsdorf. Mit rund 380 gleichzeitig beschäftigten Arbeitern wurde am Bahndamm, den Dämmen und Brücken gearbeitet. Eine besondere Herausforderung stellte der im Trassenverlauf gelegene Dippelsdorfer Teich dar, der mittels eines aufgeschütteten Damms und einer Brücke durchfahren wurde. Wie auch beim Moritzburger Großteich praktiziert, wurden beide Gewässer für den Bahnbau abgelassen. Nach der erfolgreichen Abnahme der Strecke am 11. September 1884 verkehrte schließlich am 15. September 1884 der Eröffnungszug und am Folgetag der erste Planzug. In der Anfangsphase verkehrten täglich drei gemischte Zugpaare, die für die Gesamtstrecke



Foto: Christian Sacher

Eisenbahnromantik inmitten beschaulicher Landschaft ist bei einer Fahrt mit der Löbnitzgrundbahn erlebbar. Hier ein Dampfzug auf dem Streckenabschnitt von Moritzburg zum Endbahnhof Radeburg.



Foto: Andreas Schmitt

Ein Höhepunkt einer Bahnfahrt mit der Löbnitzgrundbahn ist der Ausblick auf die Weinhänge von Radebeul.



Schmalspurbahndylle um 1900 im Endbahnhof Radeburg

ca. 90 Minuten Reisezeit benötigten. Heute erscheint uns bereits die Fahrzeit von ca. 50 min als recht beschaulich für die Bewältigung der 16,5 km langen Strecke.

Bereits in den ersten Betriebsjahren entwickelte sich neben dem Güterverkehr auch der Ausflugsverkehr in das Moritzburger Teichgebiet. Im Jahre 1913 wurde mit mehr als 400 000 Reisenden ein erster Höhepunkt erreicht. Prägend für den Güterverkehr war die Beförderung landwirtschaftlicher Produkte, aber auch umfangreiche Kohletransporte mit bis zu fünf täglichen Zügen galt es beispielsweise zum Elektrizitätswerk im Löbnitzgrund zu bewältigen. Bedeutung als Güterverkehrskunde hatten die etwas außerhalb der Stadt liegenden Radeburger Schamottewerke. Zur besseren Anbindung entstand ab 1901 die mit 2,1 km längste Anschlussbahn an einer sächsischen Schmalspurstrecke.



Reger Betrieb herrschte auch schon vor einem Jahrhundert an der Kreuzung Weißes Roß in Radebeul, wo die Schmalspurbahn auf die aus Dresden kommende Straßenbahn trifft.

Die gute Auslastung im Güterverkehr sorgte dafür, dass zur Zeit der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen diese Linie eine der rentabelsten Schmalspurbahnen war. Als eines der letzten großen regelspurigen Eisenbahnprojekte, die in Sachsen vor dem ersten Weltkrieg realisiert werden sollten, war die „Sächsische Nordostbahn“, die in der Oberlausitz parallel zur preußischen Grenze verlaufen sollte. Diese sollte auch an

Radeburg vorbeiführen und bei Böhla und Priestewitz auf die Strecken nach Berlin und Leipzig führen. Zum Anschluss an diese Strecke und den Bahnhof im Norden Radeburgs wurde mit der Verlängerung der Löbnitzgrundbahn nach dem Ende des ersten Weltkriegs begonnen. Bis 1922 stand die Strecke für einen provisorischen Verkehr zur Verfügung, jedoch begrub die Inflation das Gesamtprojekt endgültig.



Ein Markenzeichen der Strecke ist der Damm über den Dippelsdorfer Teich auf dem ein Dampfzug nach Radebeul Ost unterwegs ist.



Foto: Manja Garten

Das SSB Schmalspurbahnmuseum am Bahnhof Radebeul Ost bietet eine vielseitige Ausstellung zur Geschichte der Strecke und der sächsischen Schmalspurbahnen



Foto: DDR Museum Zeitreise

Lohnsweitere Ziele für Fahrgäste sind das DDR Museum Zeitreise und das Karl-May-Museum in Radebeul



Foto: Karl-May-Museum

Nach dem die Streckenverlängerung 1929 wieder abgebrochen wurde, wurde auf dem Unterbau dieses Astes 1936/37 erneut ein Baugleis für Materialtransporte zum Bau der Reichsautobahn Berlin Dresden errichtet. Nach der Überwindung kriegsbedingter Einschränkungen erlangte die Schmalspurbahn Mitte der 1950er Jahre ihre Bedeutung für den Ausflugsverkehr zurück. Der starke Ausflugsverkehr und der weiterhin bestehende Güterverkehr nach Radeburg führten dazu, dass die Strecke in den 1970er Jahren zum Kreis der zu erhaltenden Schmalspurbahnen zugeordnet wurde. In diese Zeit reicht auch die Gründung einer Arbeitsgruppe des Modellbahnverbandes, aus welcher nach der politischen Wende der heutige Traditionsbahn Radebeul e.V. hervorging. Aus der Sammlung historischer Fahrzeuge aus der Anfangszeit

der Sächsischen Schmalspurbahnen ging der noch heute beliebte Radebeuler Traditionszug hervor. Der tägliche Betrieb wurde 2004 durch die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG) nach Ausgliederung aus dem DB-Konzern übernommen. Durch die SDG in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Oberelbe und regionalen Partnern wurde die Strecke als touristisches Nahverkehrsangebot weiter profiliert. Begleiten Sie uns nun zu einer Dampfzugfahrt mit der Löbnitzgrundbahn. Eine Möglichkeit den Ausgangsbahnhof in Radebeul Ost zu erreichen, ist die Anreise mit der Dresdner S-Bahn. Vor der Abfahrt mit dem Dampfzug lohnt es sich, einen Blick auf die hier ausgestellten historischen Wagen des Vereins Traditionsbahn Radebeul e.V. zu werfen oder an den Öffnungstagen das SSB Schmalspurbahnmuse-

um im Historischen Güterboden zu besichtigen. Nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Radebeul Ost führt die Strecke zunächst wie eine dampfbetriebene Straßenbahn durch das Radebeuler Stadtgebiet, bevor am Haltepunkt Weißes Roß tatsächlich die Gleise der von Dresden kommenden Straßenbahnlinie 4 gequert werden. Vom Bahnhof in Radebeul Ost, als auch vom Haltepunkt Weißes Roß gleich gut zu erreichen sind das bekannte Radebeuler Karl-May-Museum und das DDR Museum Zeitreise mit vielseitigen Ausstellungsbereichen. Nach dem die Dampfzüge den Haltepunkt Weißes Roß verlassen haben, kommen die Radebeuler Weinhänge in Sicht. Zu Fuß gut zu erreichen ist das Sächsische Weinbaumuseum Hoflössnitz. Als bald tauchen die Züge in den wildromantischen Löbnitzgrund ein, der bereits zur Eröffnungszeit der Bahn ein beliebtes Ausflugsziel war. Vorbei an den Haltepunkten Löbnitzgrund und Friedewald wird nach dem Verlassen des Löbnitzgrunds der Kreuzungsbahnhof Friedewald Bad erreicht. Nunmehr führt die Fahrt durch offene Landschaft hinein in die Moritzburger Teich- und Heidelandschaft. Nach dem Verlassen von Friedewald Bad wird, als bald ein Höhepunkt der Streckenführung passiert, die Strecke verläuft weiter auf einem Damm inmitten des Dippeldorfer Teichs. Um die Blicke ungestört in die Natur schweifen zu lassen und gleichzeitig Dampf zu schnuppern, lohnt es sich in den Sommermonaten in den offenen Aussichtswagen Platz zu nehmen. Als bald kommt Moritzburg in Sicht. Für die meisten der Fahrgäste ist hier ein Stopp angesagt, um nach einem Spaziergang durch das reizvolle Ortzentrum mit Cafes und Shops das barocke Jagdschloss Moritzburg zu erreichen. Über Cunnertswalde, Bärnsdorf und Berbisdorf führt die Strecke schließlich zum Endbahnhof im Zillestädtchen Radebeul. Hier findet sich ein weiterer Lokschuppen, in dem die historischen Lokomotiven des Vereins Traditionsbahn Radebeul



© SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft

e.V. untergebracht sind. Ein Teil des Radeburger Empfangsgebäudes wird zudem als Veranstaltungsort genutzt. Im sogenannten Kulturbahnhof Radeburg finden gelegentlich inmitten historischen Eisenbahnambientes Konzerte, Lesungen oder Filmabende statt. Auch Fahrräder können hier angemietet werden um den Rückweg aktiv zu gestalten. Nicht nur zu den bekannten Radebeuler Karnevalsprozügen sind Traditionszüge des Vereins Traditionsbahn Radebeul e.V. ergänzend zum täglichen Dampfzugverkehr im Einsatz. An ca. 20 jährlichen Fahrtagen kann bei einer Fahrt auf der Löbnitzgrundbahn in die Welt vergangener Eisenbahnepochen eingetaucht werden.

Veranstaltungstipp

20. und 21. September 2014 Schmalspurbahnfestival auf der Löbnitzgrundbahn zum 130. Streckengeburtstag mit Veranstaltungen in Radebeul Ost, Moritzburg und Radeburg

Weitere Informationen

- www.dampfbahn-route.de
- www.loessnitzgrundbahn.de
- www.traditionsbahn-radebeul.de
- www.ssb-museum.de
- www.kulturbahnhof.de