

Eisenbahn in Reinkultur

EIN KONZEPT FÜR DAS GANZE LAND ■ Wie vermarktet man die Zeugen der Eisenbahngeschichte eines ganzen Bundeslandes? Zu einer Antwort auf diese Frage scheint man derzeit lediglich in Sachsen fähig zu sein



Abschied vom Reiseverkehr:
Am 29. September 1975 überquerte der letzte Personenzug den großen Viadukt von Stützengrün. Später wurde er zur Schrottgewinnung abgerissen. Bauen ihn die Sachsen wieder auf? Alles deutet darauf hin ...

Herbert Schneider



Alle drei erhaltenen 23.10/35.10 auf einen Blick:
Inszeniert in Hilbersdorf am 20. August 2011 A. Marks

Die Fotoapparate laufen heiß beim 21. Heizhausfest in Chemnitz-Hilbersdorf Ende August: Gleich drei Lokomotiven der Baureihe 23.10 sind im Bw-Gelände versammelt. Im kühlen Heizhaus befinden sich Informations- und Verkaufsstände. Neben den üblichen Modellbahn- und Büchertischen sticht eine Präsentation ganz besonders hervor. „Dampfbahn-Route“ prangt als Name an dem Stand. Mit den Betreuern ist gerade ein Ehepaar aus Stuttgart ins Gespräch gekommen. Staunend nehmen sie u. a. die jeweiligen Fahrpläne von Zittauer Schmalspurbahn und IG Preßnitztalbahn e. V., die Öffnungszeiten des Eisenbahnmuseums Schwarzenberg sowie des Verkehrsmuseums Dresden in Empfang. In einer großen bunten Broschüre im A4-Format finden sie schließlich das ganze Spektrum an eisenbahntechnisch interessanten Anlaufpunkten im Freistaat Sachsen. „Und das ist wirklich gratis?“, fragt der Herr ungläubig. Lächelnd bestätigt ihm dies Christian Sacher und ergänzt: „Besuchen sie das Dampfbahn-Land Sachsen – wir haben viel zu bieten.“

Seit 2009 kann man die Informationsstände der Dampfbahn-Route regelmäßig sowohl auf den großen Eisenbahnfesten in Sachsen als auch z. B. auf den führenden nationalen Tourismusmessen

TOURISMUSPROJEKT SCHÖNHEIDE/CARLSFELD UND UMGEBUNG

Unter dem Namen „Via Wilzschhaus“ haben 2010 die Vorbereitungen für das Tourismusprojekt Schönheide/Carlsfeld und Umgebung begonnen. Ziel ist es, die vorhandenen Eisenbahnen und touristischen Angebote der Region miteinander zu vernetzen. Dazu soll sowohl die regelspurige Strecke Muldenberg – Schönheide Süd – Schönheide Ost für den vollwertigen Verkehr reaktiviert werden als auch im Schmalspurbereich wortwörtlich „Großes“ geschaffen werden: Der Wiederaufbau der Schönheider Viadukte, um langfristig den Abschnitt von Stützengrün-Neulehn über Schönheide Mitte, Schönheide West und Schönheide Süd bis nach Carlsfeld wieder in

Betrieb nehmen zu können. Als letzte Option ist eine Verlängerung der Schmalspurbahn von Stützengrün bis Wernesgrün im Gespräch. Dabei würde es sich um eine Neutrassierung handeln – und gleichzeitig um den ersten Schmalspurbahn-Neubau in Sachsen seit den 1920er-Jahren. **Dann würde das Aufmacherbild wieder möglich sein!** Finanziert werden soll das Projekt sowohl mit Geldern der Kommunen als auch der beiden anliegenden Landkreise sowie des Freistaat – aber auch Spenden von Eisenbahnfreunden sollen dazu beitragen, diese kühnen Ideen in die Realität umzusetzen. Über den aktuellen Planungsstand gibt es Informationen unter: www.via-wilzschhaus.de.



Ein Markenzeichen der sächsischen Eisenbahn: Vierzylinder-Verbundschnellzuglok 19 004 auf der Rampe von Tharandt hinauf nach Klingenberg-Colmnitz, es hilft eine Schiebelok
Werner Hubert/Slg. Helmut Brinker

in Berlin, Leipzig oder Hamburg finden. Mehr als 50.000 Werbebroschüren sowie ca. 100.000 Einzelwerbeblätter haben seitdem jährlich den Eigentümer gewechselt und auf Reisen in die (Eisenbahn-)Vergangenheit Sachsens eingestimmt.

Das Besondere am Modell der Dampfbahn-Route ist, dass nicht nur auf die rein eisenbahntechnischen Anlaufpunkte, sondern auch auf im Umfeld befindliche Pensionen, Hotels, Bäder, Museen sowie Aussichtspunkte verwiesen wird. „Es ist ein Paket für die ganze Familie“, erläutert Tino Bormann, der zu den aktiven Mitstreitern des Projektes zählt. „Von einer Verknüpfung der nostalgischen Eisenbahn-Ziele mit den anderen touristischen Angeboten der Regionen profitieren alle Vereine und Museen in Sachsen“, so Bormann.

Damit haben die Sachsen etwas gestemmt, was in dieser Form in Deutschland bisher einmalig ist. Doch woher kommt diese enge Verbindung mit den alten Eisenbahnen? Dazu ist ein Blick in die Geschichte notwendig ...

Sachsen – ein Eisenbahnland

Sachsen – einst im Herzen des Deutschen Bundes gelegen – befand sich bis 1945 an der wirtschaftlichen Spitze in Deutschland. In den vielfältigsten Bereichen hielten sächsische Unternehmen eine

Führungsrolle inne, waren es die Menschen in Sachsen, die mit wegweisenden Erfindungen auf sich aufmerksam machten, sich als erste Innovationen zuwandten, neue Wege gingen. Voll Stolz weist die 1998 gegründete Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft (VSW) bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf diese Tatsachen hin – vor den Landsleuten im Freistaat Sachsen ebenso wie vor Gästen aus anderen Bundesländern.

Nach Meinung der VSW – einem Förderer der Dampfbahn-Route – verwundert es deshalb rückblickend nicht, dass der in Reutlingen geborene Nationalökonom Friedrich List mit seinen Eisenbahnplänen erstmals in Sachsen auf offene Ohren stieß. Während des Baus der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden (1836 – 1839) war es schließlich auch ein Sachse, der die erste funktionsfähige Dampflokomotive in Deutschland konstruierte und baute. Die 1838/39 unter Leitung von Johann Andreas Schubert (geboren 1808 in Wernesgrün, gestorben 1870 in Dresden) gefertigte „SAXONIA“ nahm am 7. April 1839 an der Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) teil und schied in den 1850er-Jahren aus dem Dienst aus.

In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich das sächsische Eisenbahnnetz besonders vorbild-



In den 1930er-Jahren entstand dieses Bild der Südfront des Hauptbahnhofes Dresden. Die Tenderlok der Baureihe 93⁵ belegt, dass die Reichsbahn auch preußische Loks in Sachsen einsetzt
Dr. Seifert/Slg. H. Brinker

lich. Dabei konnte es zahlreiche Superlative vorweisen:

- die ersten Eisenbahn-Flussbrücken – an der LDE 1838 über die Mulde bei Wurzen und 1839 über die Elbe bei Riesa;
- den ersten öffentlichen Eisenbahntunnel – 1839 bei Oberau an der LDE eingeweiht;
- die größte Ziegelsteinbrücke der Welt – die Gölzschalbrücke bei Mylau der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn (Leipzig – Hof);
- den größten Kopfbahnhof Europas – den 1916 eingeweihten Leipziger Hauptbahnhof;
- das dichteste Eisenbahnnetz aller deutschen Länder und Provinzen;
- das in Summe mit mehr als 550 Kilometer Länge größte staatliche Schmalspurnetz.

Anfang des 20. Jahrhunderts setzte sich Sachsen das Ziel, jeden sächsischen Ort mit Stadtrecht an das Eisenbahnnetz anzuschließen. Bis auf Liebstadt bei Pirna sowie Wildenfels bei Zwickau gelang dies (Oberlungwitz und Kitzscher erhielten erst 1936 bzw. 1974 Stadtrecht). In der „goldenen Zeit der Eisenbahn“ liefen in Sachsen die Züge 180 Städte sowie viele hundert Dörfer an. „Es gibt im Prinzip kaum ein Tal, durch welches im Erzgebirge keine Eisenbahn fuhr“, bringt der Dresdener Eisenbahnhistoriker André Marks die Situation um

1925 auf den Punkt. „Von jedem beliebigen Punkt in Sachsen waren es stets nur wenige Kilometer bis zum nächsten Bahnhof“, beschreibt er die damaligen Verhältnisse.

Möglich wurde dies vor allem auf Grundlage des 1878 im Deutschen Reich in Kraft getretenen Sekundärbahngesetzes. Ab 1879 entstand daraufhin in Sachsen ein weit verzweigtes Netz an Bahnen untergeordneter Bedeutung. Diese konnten wahlweise regelspurig oder schmalspurig ausgeführt werden. Wurde am 19. Juli 1880 mit der Strecke Pirna – Berggießhübel die erste baulich tatsächlich als Sekundärbahn ausgeführte 1435-mm-Linie eröffnet, begann am 16. Oktober 1881 mit Einweihung der Strecke Wilkau – Kirchberg in Sachsen die Schmalspur-Ära. Parallel zu über zwei Dutzend regelspurigen Sekundärbahnen entstanden bis 1923 exakt 30 Linien mit 750 sowie zwei mit 1.000 mm Spurweite. Mehr als 270 Lokomotiven und etwa 5.000 Wagen wurden für diese Schmalspurbahnen beschafft – mindestens die Gelenkmaschinen der Gattung IV K sind davon heute in ganz Deutschland und darüber hinaus bekannt.

Gerade die Eisenbahnen mit schmaler Spur und vereinfachter Bauausführung trugen maßgeblich dazu bei, dass sich die Wirtschaft nicht nur in den sächsischen Ballungszentren, sondern in allen Tei-



Mit dem Personenzug 3908 ist die Einheitslok 99 761 am 18. Juni 1935 bei Obertannenberg unterwegs. Der Zug stellt die Verbindung zwischen Schönfeld-Wiesa und Geyer her

C. Bellingrodt/Slg. H. Brinker

len des Landes vergleichsweise gleichmäßig entwickeln konnte, betont die VSW stets die Bedeutung der kleinen Sekundärbahnen.

Auch in der DDR bleibt die Bahn Favorit

Nach dem Zweiten Weltkrieg warfen die Reparationsabgaben an die Sowjetunion sowie der Eiserner Vorhang die sächsische Wirtschaft weit zurück. In der DDR mangelte es rasch an vielen Maschinen und Produkten – vor allem auch an Bussen und Lkw. Waren schmal- und regelspurige Nebenbahnen in Westdeutschland bereits in den 1950er-Jahren verzichtbar, wurden sie in der DDR auch in den 1960er-Jahren noch dringend benötigt. Die Volkseigenen Betriebe (VEB) waren nicht in der Lage, ihre Rohstoffe und Produkte ausschließlich auf der Straße zu transportieren; andererseits verfügte nur ein geringer Teil der Menschen im „Arbeiter und Bauernstaat“ über eine eigenes Auto.

Die in den 1970er- und 1980er-Jahren in Sachsen noch betriebenen Schmalspurbahnen zählten so zum Alltag der Menschen zwischen Vogtland und Zittauer Neiße. Und das nicht nur an wenigen ausgesuchten Wochenenden im Jahr, sondern weil sie tagtäglich als Fahrgäste in den Zügen saßen. Andererseits gibt es aufgrund der einstigen Dichte an Eisenbahnstrecken und dem damit einhergehenden Personalbedarf kaum einen Sachsen, in dessen Familie keine Berufseisenbahner waren. Das Beförderungsmittel Eisenbahn nahm damit

unter allen deutschen Ländern gerade in Sachsen eine bevorzugte Stellung ein. „Eisenbahnen spielen im Leben und in der Familiengeschichte der Sachsen eine viel größere Rolle als anderswo“, erklärt André Marks. Eisenbahnen stellen für sie einen Teil der sächsischen Identität dar.

Nur wenn man das bisher Aufgeführte verinnerlicht, verstehe man das besondere Verhältnis der Sachsen zu Eisenbahnen, so der Dresdener. Nur so verwundere es nicht, dass gerade im Bezirksverband Dresden des Deutschen Modellbahnverbandes der DDR (DMV) die meisten Arbeitsgemeinschaften aktiv waren. Und nur so verstehe man, warum auch heute in Sachsen so viele Modelleisenbahner ihrem Hobby frönen – und warum es in Sachsen so viele Eisenbahnmuseen und Museumsbahnprojekte gibt.

Neben den bis heute tagtäglich verkehrenden Schmalspurbahnen zum Fichtelberg, im Weißeritztal, im Lößnitzgrund, um Mügeln sowie ins Zittauer Gebirge kann der Freistaat mit etwa halb so großer Fläche wie Baden-Württemberg und einem Viertel der Einwohnerzahl Bayerns folgende ehrenamtliche Vereinsaktivitäten vorweisen:

- zwei 750-mm-Museumsbahnen in Schönheide und Jöhstadt;
- 750-mm-Museumsbahnhöfe in Rittersgrün, Carlsfeld, Schönheide Süd, Wilsdruff und Lohsdorf bei Hohnstein (Sächs Schweiz);
- eine 600-mm-Museumsbahn in Weißwasser;



Alltag 1964: In Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf sind 75 578, 58 447, 58 1095 und 94 2007 im Einsatz. Mit der 58 447 haben wir eine sächsische XIII H vor uns, die 58 1095 ist eine preußische G 12

G. Illner/Slg. H. Brinker

- drei große 600-mm-Feldbahnen in Pirna, Chemnitz und Glossen;
 - eine 800-mm-Museumsbahn in Leipzig-Lindenau;
 - einen 1.000-mm-Museumsbahnhof in Oberheinsdorf bei Reichenbach (Vogtl);
 - fünf große Regelspur-Museen in Dresden, Chemnitz, Schwarzenberg, Löbau und Nossen.
- Des Weiteren engagieren sich Eisenbahnfreunde für die Erhaltung regelspuriger Fahrzeuge und Strecken z. B. in Leipzig, an der Windbergbahn zwischen Freital und Dresden-Gittersee, in Glauchau, Markersdorf-Taura im Chemnitztal, Adorf (Vogtl), Schönheide Süd und im Müglitztal.

Die gemeinsame Vermarktung

Um diese Vielfalt gemeinsam zu vermarkten, gab und gibt es in Sachsen gleich mehrere Ansätze. Den ersten Anlauf unternahmen 1991 die Gründer des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (VSE). Sie traten mit der Absicht, für alle Aktivitäten im Vorbildbereich eine Art Dachverbandfunktion anzubieten, an den Start. Mehrere Vereine und Eisenbahnfreunde, wie die IG Preßnitztalbahn e. V. in Jöhstadt, die Windbergbahn und Eisenbahner in Wülknitz bei Riesa, gingen auf das Angebot gern ein.

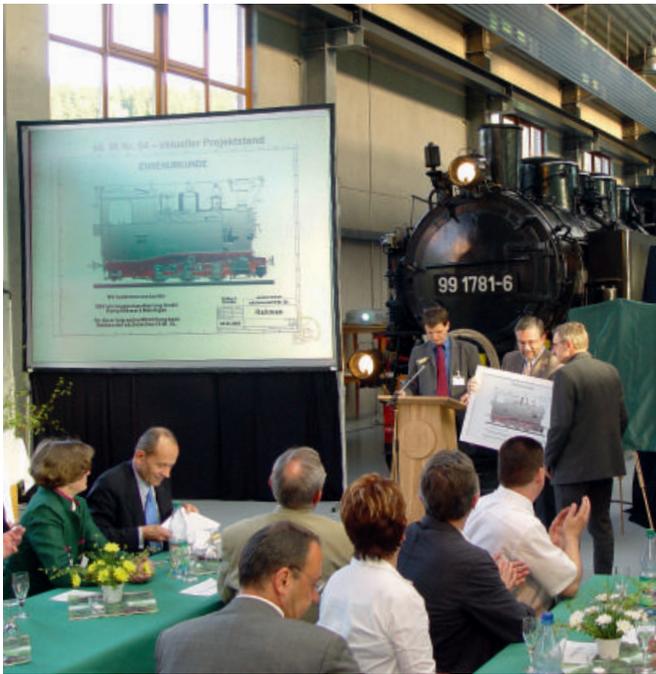
Anderer Eisenbahnfreunde hatten nach den Erfahrungen aus der DMV-Ära kein Interesse an einer Zusammenarbeit – die Zeit war noch nicht



Tenderlok VII TS 1508: Fast in jeder sächsischen Familie gab es Eisenbahner

W. Hubert/Slg. H. Brinker

reif, weitere Kooperationen unterblieben. Jeder Verein vermarktete sich selbst. Ausnahmen waren Broschüren wie „Sachsendampf“ des Bezirksverbandes Dresden der Stiftung Bahn-Sozialwerk (BSW), die seit 1995 vom Verein „Ostsächsische Eisenbahnfreunde e. V.“ in Löbau herausgegebene „Eisenbahnnostalgic“ oder die bis heute mit großem Erfolg verkaufte Zeitschrift „Der Preß-Kurier“, das gemeinsame Informationsblatt der IG Preßnitztalbahn e. V. und des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (1. Jahrgang 1991).



Auszeichnung: Übergabe eines der Dampfbahn-Routen-Schilder 2009

André Marks

Eine neue Stufe erreichte die Bewerbung von Sachsens Eisenbahn-Kleinodern nach Gründung der „Tourismus Marketing Gesellschaft Sachsen mbH“ (TMGS) per 1. Januar 2000. Die Geschäftsleitung dieser landeseigenen GmbH beauftragte den Riesaer Andreas Klippahn damit, jährlich einen Kalender mit allen Veranstaltungen und Fahrtagen der Eisenbahnvereine und SPNV-Nostalgiebahnen zu produzieren. Neben dieser Broschüre im praktischen Jackentaschenformat warb (und wirbt) Klippahn mit seinen Mitstreitern auf nationalen und internationalen Tourismussmessen für die historischen Eisenbahnen Sachsens und ihre Museen. Jahr für Jahr akquiriert sein Team dabei auch Dutzende Reisebusse zu den sächsischen Schmalspurbahnen.

Claus-Köpcke-Preis

Aufgrund der herausragenden Bedeutung dieser Strecken für Sachsen entschloss sich der 2002 gegründete Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (VSSB) im Jahr 2003 erstmals, den „Claus-Köpcke-Preis“ auszuloben. Damit würdigen die vor allem aus der sächsischen Wirtschaft und Politik stammenden Eisenbahnfreunde seitdem jährlich „das besondere Engagement für den Erhalt und die Weiterentwicklung

der sächsischen Schmalspurbahnen und ihrer Geschichte“. Namensgeber Claus Köpcke (1831 – 1911) setzte sich einst maßgeblich für den Bau der schmalspurigen Sekundärbahnen ein, zeichnete aber auch für den Bau von Anlagen wie des Dresdener Hauptbahnhofes, Hafens und Rangierbahnhofs sowie zahlreicher anderer Hochbauten und Brücken in Sachsen verantwortlich.

Bei den Vergaben der „Claus-Köpcke-Preise“ rückten die an der Pflege des Erbes der sächsischen Schmalspurbahnen aktiven Vereine erstmals näher zusammen. Das war die Grundlage für die Herausbildung des „Wir-Gefühls“, das sich derzeit langsam in den Köpfen der Vereine durchsetzt, ohne die eigene Identität in Frage zu stellen, berichtet Marks.

2007 wurde vom VSSB ein neues Projekt aus der Taufe gehoben: die Schaffung einer Dachmarke zur Bewerbung der vielfältigen Aktivitäten sowie Standorte einstiger Schmalspurbahnen. Unter dem Namen „Tourismusroute Sächsische Schmalspurbahnen“ stellten VSSB und Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH (SOEG) als Projektträger eine mehr als 50 Eisenbahnstationen umfassende Reiseroute vor, die ähnlich einer Ferienstraße per Pkw – sowie partiell natürlich auch mit dem Zug – attraktive Ziele für Schmalspurfreunde und Touristen allgemein miteinander vernetzt.

„Urlaubsangebote für die ganze Familie entlang der noch bestehenden sowie abgebauten Schmalspurstrecken Sachsen aufzuzeigen, war damals das Ziel“, erinnert sich André Marks. Der Rücklauf aus den einzelnen Regionen Sachsens war phänomenal – dabei zeigte sich, dass eine Beschränkung auf rein schmalspurige Eisenbahnziele im Land nicht zielführend war. Daraufhin änderte sich der Name in „Dampfbahn-Route Sachsen“

Die „Dampfbahn-Route Sachsen“ verbindet heute zwischen Vogtland und Zittauer Gebirge 56 Eisenbahnstationen miteinander. Mehr als 100 Partner aus Gastronomie und Tourismus tragen dazu bei, attraktive Reiseangebote zu schaffen – sowohl für Individualreisende als auch für Gruppen jeder Größe.

Eines der wichtigsten Werbemittel für die Route ist die 2008 ins Leben gerufene Zeitschrift „Dampfbahn-Magazin“ (DbM). Die im Auftrag der SOEG von SSB-Medien herausgegebene Quartalszeitschrift berichtet über alle Ereignisse der sächsischen Museums- und Touristikbahnen sowie Eisenbahnmuseen.

Hofberichterstattung?

Kritiker werfen dem DbM vor, es mit der Berichterstattung über VSSB-Veranstaltungen zu über-



Aushängeschild der Museumsbahnlandschaft Sachsens ist heute die IG Preßnitzalbahn

André Marks

treiben. Der Abdruck von handelnden Personen wie Politikern sei für ein Eisenbahn-Magazin untypisch. „Es interessiert mich nicht, wann ein Landrat oder der Ministerpräsident aus einer Dampflokomotive gelächelt hat“, hört man Kritik von Eisenbahnfreunden. Doch diese vergessen, dass sich bis vor zehn, 15 Jahren eben kaum ein Landrat oder Politiker mit den historischen Eisenbahnen beschäftigt hat, stellt Marks klar. Das fast als Gleichgültigkeit zu bezeichnende Desinteresse der Lokal- und Landespolitik aus den Neunzigern ist nun Geschichte, freut sich der Dresdener. Minister wie Landräte bekommen nun im DbM ein Podium, ihr Eintreten für den Erhalt der sächsischen Eisenbahntradition zu publizieren. „Das ist gut so – denn so kann man die Herren anschließend auch beim Wort nehmen“, sagt Marks und erinnert an die Versprechungen zum Erhalt der Döllnitzbahn oder zum Komplett-Wiederaufbau der Weißeritzalbahn bis Kipsdorf.

Zusätzliche Sonderhefte des DbM zu den einzelnen Dampfbahn-Routen-Abschnitten stellen alle Eisenbahnziele sowie die übrigen touristischen Angebote der Regionen vor. „Das sind Hefte für die ganze Familie. Damit sollte jeder Eisenbahnfreund seine Partnerin und auch die Kinder für einen Urlaub zum Beispiel im Osterzgebirge, im Zittauer Gebirge oder im Vogtland begeistern können“, ist André Marks überzeugt. Findet der Eisenbahnfreund in den Broschüren einen Überblick, auf welche Lokomotiven er stoßen wird, so erhält die Gattin Tipps über gemütliche Restaurants, Pensionen oder andere Freizeiteinrichtungen.

Die Bahngesellschaften und Vereine haben ihrerseits die Möglichkeit, den Mitarbeitern der Dampfbahn-Route eigenes Werbematerial zum Verteilen auf Messen und Veranstaltungen mitzugeben. „Wir können so auf die Schmalspurbahn Oschatz – Mügeln – Glossen aufmerksam machen, wo wir allein nie hinfahren würden“, erklärt Lutz Haschke, der Geschäftsführer der Döllnitzbahn.

Neubau der I K noch nicht ausgereizt

Das Potenzial des Projektes sei bisher jedoch keinesfalls ausgereizt. „Die Dampfbahn-Route ist eine tolle Sache, sie muss aber in Zukunft mit noch mehr Leben erfüllt werden“, urteilt z. B. der Vorsitzende der Traditionsbahn Radebeul e. V., Roland Ende. Besonders die zwischen 2006 und 2009 letztendlich auch als Aushängeschild für die Dampfbahn-Route völlig neu gebaute I K Nr. 54 des VSSB hat die in sie gesetzten Erwartungen bisher noch nicht gänzlich erfüllt. Zwar war der kleine C-Kuppler am 4. Juli 2009 in Radebeul Ost im Beisein des sächsischen Ministerpräsidenten offiziell in Betrieb genommen worden, aber zu einem Streckeneinsatz auf der Linie nach Radeburg ist es bisher noch nicht gekommen.

Auch aus dem Westerzgebirge oder aus Wilsdruff sind enttäuschte Stimmen zu hören. Die dortigen Vereine fragen sich: „So teuer würden uns Antransport und Einsatz der I K kommen?“ Das Lokpersonal in Jöhstadt, wo Deutschlands jüngste 750-mm-Dampflokomotive beheimatet ist, schüttelt nur mit dem Kopf. „Man hätte ja wenigstens noch einmal

DATEN UND FAKTEN

DAMPFBahn-ROUTE

Am Alten Güterboden 4
01445 Radebeul

Telefon: 0351 2134440
Telefax: 0351 2134445

www.dampfbahn-route.de
info@dampfbahn-route.de

Nächster Termin mit Dampfbahn-Routen-Stand:
Hobby-Modell-Spiel in Leipzig
30.09. – 03.10.2011

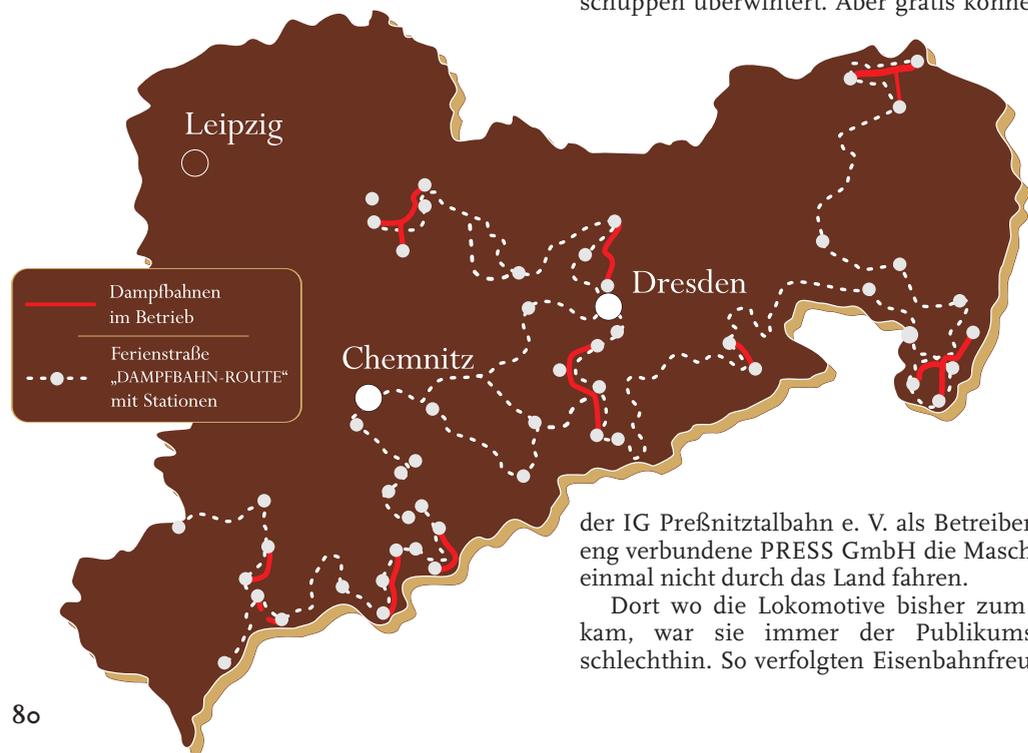


Volkfest zur Wiederinbetriebnahme des VT 137 322 im August 2007 in Bertsdorf

André Marks

Die Dampfbahn-Route in einer vereinfachten Darstellung. 56 Stationen umfasst sie derzeit!

nachverhandeln können“, so Frank Tittel. Seinerseits würde er sich sehr wünschen, dass die Lokomotive vielleicht auch einmal im Wilsdruffer Lokschuppen überwintert. Aber gratis könne die mit



der IG Preßnitztalbahn e. V. als Betreiber der I K eng verbundene PRESS GmbH die Maschine nun einmal nicht durch das Land fahren.

Dort wo die Lokomotive bisher zum Einsatz kam, war sie immer der Publikumsmagnet schlechthin. So verfolgten Eisenbahnfreunde aus



Die I K Nr. 54 ist ein Neubau, finanziert aus Spendengeldern und Sachspenden (Jöhstadt 2009)

Slg. A. Marks

ganz Sachsen und weit darüber hinaus mit strahlenden Augen die bisherigen Einsätze der I K im Zittauer Gebirge, in Jöhstadt oder auf der Döllnitzbahn. „Natürlich ist die I K auch ein Politikum“, plaudert André Marks aus dem Nähkästchen. So würden gegenwärtige Spannungen zwischen den – Zitat Marks – „viel zu vielen“ Schmalspurbahngesellschaften auf dem Rücken der Eisenbahnfreunde ausgetragen. „Spätestens wenn alle tagtäglich verkehrenden Schmalspurbahnen Sachsens unter einer Betriebsführung stehen, wird die I K auch in Oberwiesenthal oder Freital zu sehen sein“, so Marks. Nach positiven Erfahrungen und Entwicklungen der vergangenen Monate könnte die I K jedoch durchaus schon eher im Weißeritztal oder am Fuße des Fichtelberges erlebt werden. „Wir sind in Sachsen auf dem richtigen Weg – und die Dampfbahn-Route bietet dafür ein wunderbares Fundament“, ist er überzeugt. Letztendlich geht er so weit, den sächsischen Dampfbahnen sogar einen Anteil daran zu geben, dass der Landestourismusverband im Vorjahr im Freistaat Sachsen 16,3 Mio. Übernachtungen zählen konnte – ein Plus von 3,4 Prozent gegenüber 2009!

Und auch im laufenden Jahr gab es entlang der sächsischen Dampfbahn-Route bereits eine Vielzahl an spektakulären Veranstaltungen: einen Gasteinsatz des Zittauer Schmalspur-Triebwagens

VT 137 322 auf der Döllnitzbahn, die Präsentation von 99 590 auf einem 60 Meter langen Gleisstück in Eppendorf oder das Bahnhofsfest in Lohsdorf, bei dem IV K Nr. 145 mit einem Wagen auf der erweiterten Gleisanlage zum Einsatz kam – der erste „Zugverkehr“ seit 1951 auf der ehemaligen Linie von Goßdorf-Kohlmühle nach Hohnstein. Im Regelspurbereich sorgten z. B. die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde e. V. mit einer Parallelfahrt zweier Reko-52er für viel Aufsehen, während der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. im Mai in eine neue Saison der Erzgebirgischen Aussichtsbahn startete. Die Organisation und Durchführung dieser Veranstaltungen und Fahrten liegt dabei weiterhin in den Händen der jeweiligen Vereine und Partner. Bei der Bewerbung dieser Höhepunkte stehen mit der Redaktion des Dampfbahn-Magazins sowie mit dem Dampfbahn-Routen-Team jedoch inzwischen Möglichkeiten zur Verfügung, wie es sie in keinem anderen Bundesland gibt.

„Da sind wir schon echt neidisch“, erklärt dazu Christian Menzel von der Cottbuser Parkbahn im benachbarten Brandenburg. Und so lange die Sachsen die einzigen sind, die auf diese Weise auf die Attraktivität ihre Heimat hinweisen, bleiben überraschte Gesichter am Stand der Dampfbahn-Route nicht aus, ist sich Tino Bormann sicher.

Gernot Brückner