

Museums – Industriefeldbahn in Leipzig

Autor: Hans-Steffen Hoßfeld
Bilder: Autor

Willst Du oder willst Du nicht, unsere Welt ist auf das Erreichen von Rekorden ausgerichtet. Die Rekorde wecken die Aufmerksamkeit der Gesellschaft auf deren Halter. Warum sollte aus diesem Grunde eine Schmalspurbahn nicht mit Rekorden prahlen, auch wenn nur mit Zweien? Alles begann im Jahre 1856. Es existierte eine Schmalspurbahn am Rande der Stadt Leipzig in Deutschland. Ruhig transportiert diese Sand und Kies aus den Gruben auf die Bauplätze und Betonwerke im Westen der Stadt, wo sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Industrie rasant entwickelte und gleichzeitig auch Wohnraum für die Arbeiter geschaffen werden musste.

Für die Spurweite wurde das Maß 800 mm ausgewählt. Warum? Üblicherweise wurden in Deutschland die Breiten 600, 750 oder 1000 mm ausgewählt. Eine Abweichung in dem Land, wo es für jedes Detail eine Norm gibt!

Die Ursache ist relativ einfach – das metrische System wurde in Deutschland erst nach der Bildung des Deutschen Reiches im Jahre 1871 eingeführt. 800 mm, das sind $2\frac{3}{4}$ des sächsischen Fusses.

Kehren wir zu den Rekorden zurück. Unsere Industrie – Feldbahn ist somit in Deutschland die Einzige mit einer Spurbreite von 800 mm und die Älteste sich in Betrieb befindliche seit seiner Eröffnung

Der Fahrzeugpark unterschied sich nicht von den anderen Industrie – Feldbahnen dieser Zeit – die Wagen und die zweiachsigen Dampflok, für den Gesamtzeitraum des Betriebes insgesamt 18 Stück. Eine Neuheit tauchte im Jahr 1896 auf: die erste Elok. Im Jahr (bis) 1906 gesellte sich zu ihr noch weitere 5 Loks vom Hersteller SSW (SIEMENS-Schuckert-Werke).

Leider blieben nur von ihnen Fotos erhalten. Auf ihnen sind die zweiachsigen, sympathischen, als Spielzeug wirkenden Lokomotiven mit dem Stromabnehmer auf dem Führerstand zu sehen.

Gleichzeitig tauchten auch Diesellokomotiven auf, insgesamt 15 Stück. Der Dampfbetrieb wurde endgültig im Jahre 1966 eingestellt. Interessant dabei ist, dass die letzten beiden sich in Betrieb befindlichen Dampfloks aus den Jahren 1927 und 1936 bei Henschel gebaut wurden. Die etwas später, auch in der Nachkriegszeit gebauten Dampfloks wurden schon früher stillgelegt. Aber dieser Fakt ist typisch nicht nur für Deutschland, schauen Sie bitte auf die sowjetische Serie E... .

Die ungewöhnliche Spurbreite schützte die Lokomotiven vor dem Krieg im Gegensatz zu vielen anderen Schmalspurbahnen, welche im ersten und zweiten Weltkrieg einen bedeutsamen Anteil des Fahrzeugparkes an Herresfeldbahnen abgeben mussten. Unsere Lokomotiven waren dadurch nicht betroffen.

Nach dem 2. Weltkrieg erhöhte sich bekanntermaßen erneut der Bedarf an Sand und Kies.

Die Stadt, insbesondere der industrielle Westen einschließlich dessen Wohngebiet waren stark zerstört. Zusätzlich zum Netz 800 mm entstand ein 600 mm Netz, weil dessen Material leichter zu finden war. In diesem Netz arbeiteten insgesamt 18 Dampfloks.

Und all zu dieser Zeit in der DDR arbeitete unser Rekordhalter, auch wenn mit geringerer Leistung, später wurden die Elok und Dampflok stillgelegt. Wie vieles andere gingen auch die Feldbahnen „den Bach hinunter“. Die Gleise wuchsen zu, der Verkehr nahm rapide ab.

Das Jahr 1991: Die Betriebe schlossen massenhaft, der Tag der Schließung der Bahn rückte näher. Die neue westliche Technik hielt in allen verbliebenen Betrieben Einzug und verdrängte die alte Ausrüstung. Zum Glück fanden sich ein paar Leute mit Weitblick. Die Feldbahn wurde in die Liste der technischen Denkmale des Freistaates Sachsen aufgenommen. Somit war ein Rückbau ausgeschlossen, allerdings änderte sich auch nichts am Zustand der Bahn. Im Märchen rettet gewöhnlich ein Prinz die Prinzessin. In

unserem Fall waren es gewöhnliche Liebhaber. Sie muss man einfach Fanatiker nennen, wenn man auf die Bilder der Zeit schaut, als sie sich der Sache annahm. Typisch deutsch, gründeten sie zuerst einen Verein. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt zählt er 20 Mitglieder,

wovon sich 12 Mitglieder jedem Samstag aktiv arbeiten. Die Mitglieder verfügen über unterschiedliche, dem Verein nützliche Qualifikationen.

Mit der Zeit wurden eine Reihe von Exponaten, nicht nur von dieser Bahn, gesammelt.

Herbeigeschafft wurde alles, was noch brauchbar war bis hin zum Eimerkettenbagger.

Die Mitglieder fühlen sich verantwortlich für die historische Technik: Wer, wenn nicht wir.

Morgen ist es zu spät."

Gegenwärtig befinden sich allein 18 Diesellokomotiven im Bestand, deren überwiegender Anteil sich im betriebsbereiten Zustand befindet. Die einzige Dampflok (Hanomag aus dem Jahr 1928) benötigt einen neuen Kessel, was den finanziellen Rahmen des Vereins überfordert, aber sie wurde vor der Verschrottung gerettet. Mit der Zeit wird auch sie wieder in Betrieb genommen. Eine finanzielle Unterstützung seitens des Staates gibt es nicht. Die Feldbahn erarbeitet sich die Gelder selbst.

An 10 Terminen im Jahr ist die Feldbahn für das breite Publikum geöffnet, fahren Züge aus dem Depot bis an den Endpunkt der Linie, wo früher Sand und Kies gefördert wurden. Dort wird heute nicht mehr gearbeitet, es sind Erholungsgebiete mit einer Seenlandschaft entstanden. Zur Personenbeförderung wurden aus Güterwagen Personenwagen umgebaut, da es für Schmalspurbahnen mit dieser Spurbreite keine Reisezugwagen gab. Diese Fahrten stoßen auf ein breites Interesse, da man nicht weit anreisen muss. Manchmal nehmen daran Leute teil, die auf den ersten Blick wenig oder keinen Bezug zur speziellen Technik der Eisenbahn haben, wie zum Beispiel der Weihnachtsmann. Oft werden die Züge auch für Familienfeiern, Firmenjubiläen und andere Anlässe bestellt. Angeboten werden Kaffee und Kuchen, gegrillte Schaschlyk, einfach nach Wunsch der Kunden.

Nun entstand im Verein eine neue Idee: Die Durchführung von Lehrgängen.

An einem Samstag kann man zum Preis von 45,00 € ein Diplom als Diesellok-Führer nach erfolgreicher Absolvierung der Kurse in Theorie und Praxis der Technik und des Führens einer Diesellok erwerben.

Gleichgesinnte, wie den Chefredakteur des Magazin und meine Person hat man beim ersten Besuch freundschaftlich empfangen, sogar in der Abenddämmerung, als man schon gehen wollte.

Fanatiker aller Länder – vereinigt Euch!

Fahrzeugliste siehe www.museumsfeldbahn.de

Der Original Artikel wurde freundlicher weise Übersetzt durch:

- wird noch ergänzt!-

Vielen Dank!