

Gelebte Feldbahntradition

von Frieder Jehring

Das Rollmaterial des Vereins [Museumsfeldbahn Leipzig-Lindenau e.V.](#) (MFL) ist, wie mir kürzlich eindringlich bewusst wurde (s. S.15), auf Gleisen der weniger bekannten Spurweite 800 mm unterwegs – 1000 mm, 750...762 mm kennt man von öffentlichen Bahnen, 900 mm schon seltener vor allem aus Industriebahnen in Bergbaurevieren, 600 und 500 mm von vielen Feldbahnen. So müssen von anderen Bahnen übernommene Fahrzeuge oft umgespurt werden, wenn sie bei der MFL rollen sollen. Das ist tendenziell bei solchem Material einfacher, das von 750...1000 mm Spur stammt, als bei eigentlichen Feldbahn-Loks und -Wagen, was sich in der Art der hier zusammengezogenen Exponate durchaus widerspiegelt.

Der umgangssprachliche Name der Strecke ist „**Die Kiesbahn**“ – es besteht also ein bergbaulicher Hintergrund, Kiestransport aus einem Tagebau zu einem Mörtelwerk. Begonnen hat die Geschichte aber mit dem Abtransport des Aushubs beim Bau des Leipziger [Karl-Heine-Kanals](#) 1856, während dem man auf die Kieslagerstätte stieß. Das Streckennetz wuchs bis 1960 auf 12 km an! Dann sank der Stern dieses Transportmittels allmählich, bis zur Stilllegung 1991. Trotz engagierter Enthusiasten und schneller Anerkennung als Denkmal blieb nur 1 km Strecke original erhalten. Heute sind 1,5 km befahrbar.

Am 15. Juni 2024 besuchten Peter Brühwiler und Steffen Großheim mit Katrin und Frieder Jehring die MFL, nach dem Aufenthalt beim Verein TT-Gotthardbahn (s. [NFS 4/24](#)). Es



Auf dem Weg zum Lokschuppen der MFL (Foto: KJ)

Fahrmöglichkeit anbot (siehe Magazin „[GartenBahn](#)“ 1/2005, S.45).

Bei prächtigem Sonnenschein fand unsere bestellte Sonderfahrt auf Loren-

war kein öffentlicher Fahrtag, aber die Vereinsfreunde waren wie üblich emsig am Werken. Unser Besuch war angekündigt, und auch eine Befahrung der Strecke war schon als Extrafahrt vereinbart. Wir wurden vom Vorsitzenden Veit Bruchmann herzlich begrüßt. Gemeinsam mit einem weiteren Vereinskollegen erzählte er uns viel über die Historie der Kiesbahn und auch über den cleveren Geschäftsmann Karl Heine – Namensgeber des Kanals, dessen Bau die Feldbahn notwendig machte. Das ist auch alles auf gut gestalteten Schautafeln im Lokschuppen dokumentiert.

Fahrgestellen mit offenen Bänken und Ketten-Sicherung der Einstiege statt. Das Gelände am Streckenende (Station „Schönauer Lachen“) mit Blick auf einen See und Schilfrohmute wie eine Naturidylle an.



Foto: Katrin Jehring

Im Anschluss an die Streckenfahrt be-
sichtigten wir die relativ neue Remise.

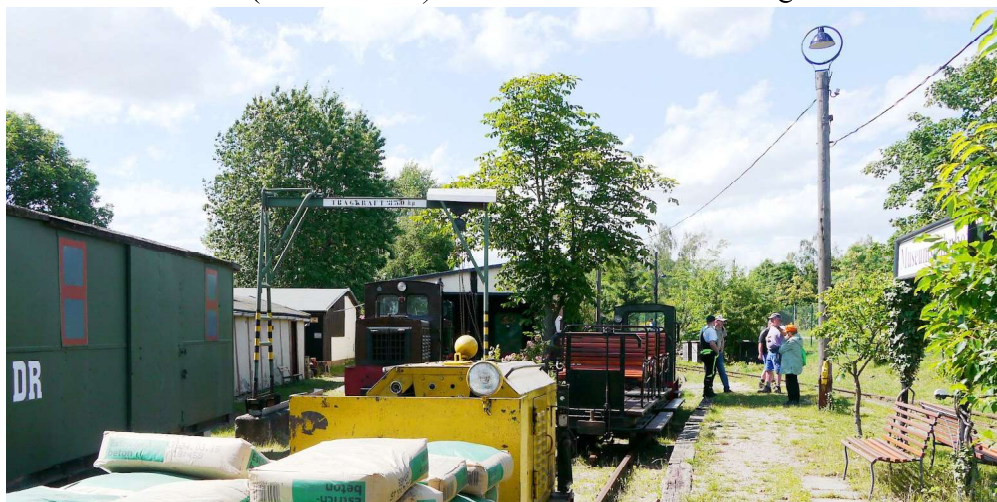


Foto:
Katrin Jehring

Die MFL-Kollegen erhielten natürlich auch unsere Club-Drucksachen, und wir schilderten unser Hobby. So erfuhren wir, dass Veit Bruchmann selber auch ein ELF ist, und dass die MFL eine Zeit lang auch eine ELF-



Hier fanden wir Waggons vor, die der Verein von anderen Strecken übernommen hat und aufarbeitet, um die steigende Nachfrage nach Plätzen in den Besucherzügen zu den jährlich meist 10 öffentlichen Fahrtagen decken zu können. Dabei können sowohl Schönwetter- als auch Schlechtwetterzüge angeboten werden.



Güterwagen, aber z.B. auch Gepäckwagen müssen außerhalb der Remise abgestellt bleiben, was besonders bei Holz-Aufbauten schnell zu fortschreitender Verwitterung führt und den Umfang der anstehenden Restaurierungsarbeiten anwachsen lässt.



Untypisches Kupplungssystem zwischen Niederbordwagen von der Schweizer Wengernalpbahn (auch original 800 mm!)

Natürlich findet man auch Exponate aus dem Kiesbahn-Betrieb, angefangen bei einer Kipplore der Anfangszeit als Holz-Konstruktion, über blecherne Kipploren, wie man sie „überall“ findet, bis hin zu modernen hydraulischen Kippwagen.



Rekonstruierte Kanalbau-Kipplore. Nur die Eisenteile sind noch Originalsubstanz.

Besonders stolz ist man auf einen funktionstüchtigen Eimerkettenbagger. Die Sammlung wird mit Maschinen-

teilen einer Kiesaufbereitungsanlage ergänzt, die zu einer beweglichen Schauanlage aufgebaut werden sollen.



Hydraulische Kippwagen aus Neuötting

Der alltägliche „innerbetriebliche“ Verkehr wie auch der reguläre Besucherverkehr werden mit den ganz typischen Feldbahn-Dieselloks verschiedener Baureihen der traditionellen Hersteller LKM, Jung, Deutz, Gmeinder, Diema, O&K abgewickelt. Ein toller Blickfang ist aber natürlich die sehr gepflegt präsentierte Dampflok Hanomag GMH (Bn2t), 1928 an die Klöckner-Werke AG Georgsmarienhütte mit 830 mm Spurweite geliefert, seit 1971 über mehrere Zwischenbesitzer 1993 zur MFLL gekommen und hier auf 800 mm Rollfähigkeit angepasst und restauriert.



Über längere Zeit fand auf diesem Streckennetz sogar elektrischer Be-

trieb unter Fahrdrabt statt – siehe auch die Fotos von der Modellbahnanlage auf S.15 und im vorigen Heft!

Uns hat auch gut gefallen, wie die vereinseigene „Ortsverschönerungsabteilung“ den Besucherbereich gärtnerisch gestaltet hat und in einem sehr ansehnlichen ordentlichen (nicht „klinisch sauberen!“) Zustand präsentiert. Wir wurden z.B. Zeuge davon, wie die Vereinsfreunde in Eigenleistung den Eingangsbereich für einen barrierefreien Zugang umbauten.

Wer es nun nicht mehr länger abwarten kann: Die nächsten öffentlichen **Fahrtage** sind 19./20.04., 01.06., 17.08., 14.09., 25./26.10. und 07.12.

Der Autor steht euch für praktische Hinweise zur Anreise, zur Kontaktvermittlung, und ggf. auch zum gemeinsamen Besuch gerne zur Verfügung.

Zwischennutzung

Eine der beiden seit 1940 verschollenen **Martensschen Einheits-Liliputloks** der 12 Stück umfassenden ersten Bauserie (Bj. 1925 - 1929, Krauss & Co. München), die seinerzeit vom Leipziger Feldbahn-Unternehmen Brangsch beschafft wurden, ist überraschend wieder aufgetaucht. Sie trägt aktuell die Nummer „03 2155-4“, deren Quersumme 20 auf die Krauss-Fabriknummer 8444 hinweist, welche die gleiche Quersumme hat. Die „**Radeberger**“ **Exportbierbrauerei**, deren repräsentativer Hauptsitz die Semperoper in Dresden ist, hat sie erworben und schweigt sich über den im Darknet kontaktierten Verkäufer (ein Kunst-Mäzen) aus.

Eine betriebsfähige Aufarbeitung ist vorerst nicht in Sicht, weil die Brauerei diese nur dann als lohnend erachtet, wenn die Lok dauerhaft auf einem Rundkurs über den Theaterplatz vor der Semperoper fahren könnte. Die Stadt verweist jedoch auf die Einsatzmöglichkeit bei der **Dresdner Parkeisenbahn** und verweigert eine Genehmigung. Auch der saisonale Aufbau mit **fliegenden Gleisen** wird nicht akzeptiert (Bescheid 250401-11.11).

Zur Zwischennutzung wurde die Lok deshalb in einen Grillofen umfunktioniert. Katrin Jehring machte dieses Foto:

