

Zu Kohlebahn bei Meuselwitz - und wie zurück?

Planung und Anreise

Im April dieses Jahres hat der Reisedienst „Der die verschlossenen Türen öffnet“ [FdE-Reisedienst/Leo Demuth] verschiedene Exkursionen angekündigt, darunter auch eine zur schmalspurigen Kohlebahn (900mm Spurweite) in Meuselwitz südlich von Leipzig. Ich hatte zwar schon von diesem Rest des 900mm-Netzes im Leipziger Braunkohlenrevier gehört. Jedoch – als dort noch „Regelbetrieb“ stattfand – wußte ich noch nicht, wo diese Strecke sich befand und als ich es schließlich erfahren hatte, war der Betrieb bereits eingestellt.

Nachdem Leo Demuth vor zwei Jahren eine sehr interessante Fahrt¹⁾ zum Tagebau Welzow-Süd und zu den normalspurigen Bahnanlagen in „Schwarze Pumpe“ der LEAG in der Lausitz durchgeführt hatte, lag es nahe, auch an dieser Exkursion teil zu nehmen.

Ich habe mich also trotz meiner noch ungewissen Fitness²⁾ bei Leo Demuth angemeldet, in dem von ihm empfohlenen Hotel ein Doppelzimmer gebucht und die Fahrkarten für meine Frau und mich gekauft. Die Preisgestaltung bei letzteren war etwa eigentümlich – für die Anreise über Fulda habe ich incl. Reservierung 96,48€ bezahlt, für die Rückreise im durchgehenden ICE einen Betrag von 21,48€ (incl. Reservierung). Für die Hinfahrt erhielt ich wenige Tage nach dem Kauf die Information, dass diese Fahrt so nicht stattfinden würde. Stattdessen solle die Abfahrt des Anschlusszuges (ICE 2597) in Fulda fünf Minuten später erfolgen und die Ankunft in Leipzig einige Minuten früher. Tatsächlich hat man jedoch rechtzeitig unterwegs einige Baustellen (u.a. bei Hönebach) eingerichtet, so dass wir mit angemessener Verspätung in Leipzig ankamen. Das war aber nur ein schlapper Vorgeschmack auf das, was wir wenige Tage später erlebten.

Nach der Ankunft, dem Bezug des Hotels und einem Mittagessen bei einem „Suppenchinesen“ (man suche sich aus x Fächern die gewünschten Suppen-ingredienten aus, wähle die Geschmacksrichtung der „Suppengrundflüssigkeit“ und lasse dann kochen) sind wir am Nachmittag mit der Straßenbahn die Überlandstrecke nach Schkeuditz gefahren. Ich hatte diese ausgewählt, weil es die erste Straßenbahnstrecke in Leipzig war, die ich vor Jahren abgewandert war. Außerdem erschien es als sinnvoll, in Anbetracht der „uncoolen“

1 Ein Bericht über diese Exkursion ist in der Zeitschrift „Hamburger Nahverkehrs-Nachrichten/Hamburger Blätter“, Heft 4 [Dezember 2024] ab Seite 16 zu finden.

2 Nach zweimonatigem Krankenhausaufenthalt (Entlassung am 9. April) mußte ich erst einmal wieder gehen lernen. Es stand aber zu vermuten, dass ich dieses Defizit bis zum Fahrttermin würde abbauen können, was auch gelang.

Temperaturen die fußgängerischen Bewegungen her zu minimieren. Also sind wir an der viergleisigen Straßenbahn-Haltestelle vor dem Hauptbahnhof in eine Bahn der Linie 11 eingestiegen, um nach Schkeuditz zu fahren. Allerdings ließen Aushänge vermuten, dass das nicht so recht klappen würde und wir „SEV mit KOM des Kombinats LVB“ fahren müßten. Offen blieb jedoch, wo der Umstieg stattfinden müsse. Zunächst waren wir aber erst einmal in der Bahn, die auch gleich hinter dem Hauptbahnhof wegen einer Baustelle Umleitung



*Abbildung 1:
Betriebshof der LVB (links) und
Feuerwache (rechts) in Schkeuditz*

fahren mußte. Immerhin kamen wir noch rechtzeitig vor dem Umstieg in den Ersatzbus an der Haltestelle Möckern-Markt wieder auf die Stammstrecke der Linie 11 zurück. Im Bus jedoch durften wir die Staus im Donnerstagsnachmittagsautoverkehr genießen, sahen allerdings auch zahlreiche Baumaßnahmen an der Straßenbahnstrecke. Angekommen in Schkeuditz bin ich dann zum ehemaligen Straßenbahndepot gegangen, in dem gerade eine größere Modell-

bahnausstellung aufgebaut wurde. Die Betriebshofhalle selbst kann wegen der zu schmalen Toreinfahrten nicht mehr für den Straßenbahnbetrieb genutzt werde; dementsprechend ist die Zufahrt vom Straßenbahnnetz abgekoppelt. Wegen meines allgemein bekannten Desinteresses an Modelleisenbahnen war ich nicht in der Halle selbst, sondern habe mich darauf beschränkt, die Kehrschleife (um ein Haus herum geführt) abzugehen. Das dauerte nicht lange, so dass wir mit demselben Ersatzbus (mit FahrerIn) zurück fahren konnten. An der Haltestelle Möckern-Markt sind wir dann wieder in die Straßenbahn Richtung Hauptbahnhof steigen. Der Rest des Nachmittags habe wir im Schatten in der Leipziger Innenstadt zugebracht – und mußten mit ansehen, wie ein Hitzeopfer mit einem Krankenwagen von einer Eisdiele abtransportiert wurde.



*Abbildung 2:
Tw 1050 + Bw beim Einsetzen in der
Haltestelle Möckern-Markt*

Freitag, den 26. Juni 2026 – Bad Dürrenberg

Um für meine Frau die Mitreise noch etwas interessanter zu gestalten und weil ich selbst bisher zu wenig von Bad Dürrenberg gesehen hatte – ich war meistens nur am Bahnhof bzw. an oder mit der Halle-Merseburger Überlandbahn unterwegs –, hatte ich mich für diesen „privaten“ Zusatztag entschieden. Wir wollten diesen in Bad Dürrenberg verbringen. Allerdings hatte ich bereits am Vortag feststellen müssen, dass es aktuell keine Bahn-, sondern nur

eine Busverbindung nach Bad Dürrenberg gäbe. Diese lief unter der Linienbezeichnung „S 6“ gekennzeichnet und war – wie sich herausstellte – infolge Gleisbauarbeiten auf der Strecke erforderlich. Zwar trafen wir rechtzeitig am Busbahnhof ein (wo die in der elektronischen Anzeige angezeigte Abfahrtszeit bereits wieder ausgeblendet worden war), hätten aber fast den Bus verpasst, weil praktisch gleichzeitig und parallel zum eintreffenden Bus ein LKW durch den Busbahnhof fuhr, der bis auf einige Sekunden – die Linienanzeige an der Busfront komplett verdeckte.... Die kurze Sichtung des Zeichens der „S6“ reichte jedoch aus um den SEV-Bus zu identifizieren und zwei andere potentielle Fahrgäste auch noch zu alarmieren. Mit dem Bus haben wir dann im lebhaften Zick-Zack-Fahren (nur für die Bahn gibt es eine halbwegs geradlinige Verbindung zwischen Start und Ziel) und über u.a. eine sehr obskure Straße die Ersatzhaltestelle am Bahnhof Bad Dürrenberg erreicht. Dort konnte ich dann auch erfreut feststellen, dass trotz der gesperrten Saalebrücke die Überlandbahn fährt, denn zu einer Rückfahrt mit dem SEV-Bus hatten wir keine Lust mehr.

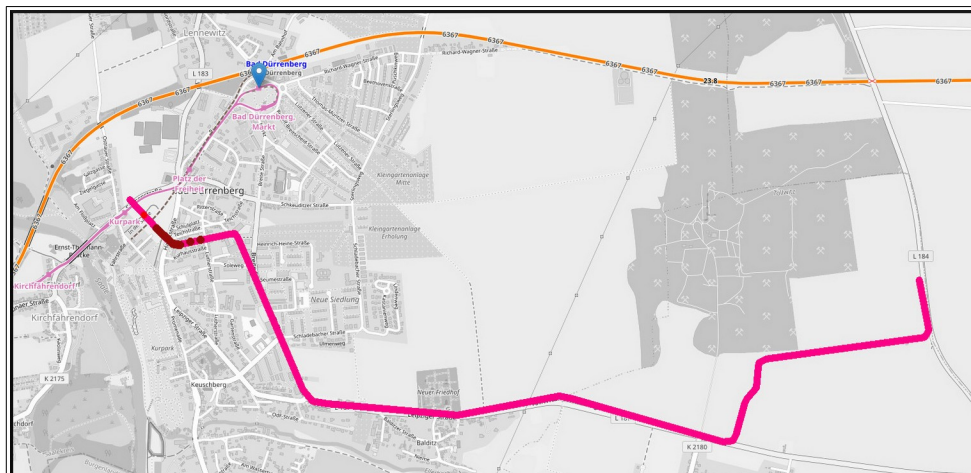


Abbildung 3:

Verlauf der ehemaligen Kohlebahn zu Saline in Bad Dürrenberg. Der derzeit noch vorhandene Tunnelteil ist in an der etwas dunkleren Markierung zu erkennen. Gelb markiert ist die DB-Strecke; die Überlandbahn erkennt man am dünnen pinken Strich.

Karte: „<https://www.openrailwaymap.org/>“

Vom Bahnhof aus sind wir dann zum Kurbezirk gegangen, wo das längste deutsche Gradierwerk steht. Der Weg führte uns am Nordportal des Tunnels der ehemaligen Kohlebahn vorbei. Dieser Tunnel soll mit einem Eröffnungsjahr von 1836 der älteste deutsche Eisenbahntunnel¹⁾ sein; er war bis 1935 in Betrieb und diente der Braunkohlenförderung zur Saline. Vor etlichen Jahre war ich im Rahmen einer FdE-Exkursion in diesem Tunnel. Derzeit ist aber der Tunnelmund nicht erreichbar, weil großräumig abgesperrt.

Im Kurbezirk selbst haben wir uns zunächst die beiden Gebäude über den

1 siehe „https://de.wikipedia.org/wiki/Tollwitz-Dürrenberger_Eisenbahn“

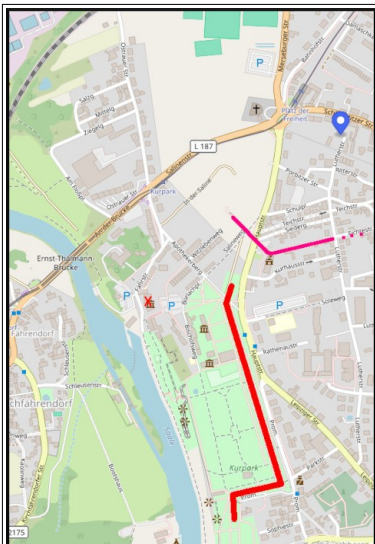


Abbildung 4: Kurbezirk von Bad Dürrenberg mit dem rot eingezeichneten Gradierwerk. Pink markiert ist der Tunnelbereich der Kohlebahn.
Karte: OpenStreetMap

Förderanlagen (Borlachturm und Witzlebenturm) angesehen. Dabei habe ich auch das Heilwasser verköstigt – und gleich wieder ausgespuckt, weil 10% Salz dem guten Geschmack ziemlich abträglich sind. Danach sind wir das gesamte noch existierende Gradierwerk abgewandert und vom südlichen Ende dann oben am steilen Abhang (Saaleufer) zurückgegangen.



Abbildung 5: Gradierwerk mit dem rekonstruierten Antrieb der Förderpumpe oben drauf.

Nach dem Mittagessen beim „Griechen“ (im Freien, auch wenn die Kommunikation der Fliegen untereinander gut funktionierte) und dem Auffüllen der Trinkflaschen mit der angebotenen Holunderlimonade

(sehr empfehlenswert) ging es dann hinunter zum Saaleufer und zurück, diesmal über die Fährstraße zur Haltestelle „Kurpark“ der Überlandbahn (Hallenser Straßenbahn). Jedoch verschonte uns hier der SEV mit KOM auch nicht: wegen Baufähigkeit ist eine Saalebrücke der Überlandbahn gesperrt und von „Schkopau am Schloß“ bis zur Kehre Ammendorf muß in einen Bus umgestiegen werden. Dafür kamen wir unmittelbar am Hallenser Hauptbahnhof an. Hier gab es wieder eine Fahrplanänderung, diesmal zum Positiven: wegen eines Böschungsbrandes nördlich von Halle endete die S-Bahn aus Richtung Leipzig ausnahmsweise bereits in Halle. Daher konnten wir – nach einer Rückfrage bei der Zugführerin wegen einer irreführenden Anzeige am Bahnsteig – mit nur kurzer Wartezeit und bequem nach Leipzig zurück fahren. Der Zug soll übrigens 60 Minuten Verspätung gehabt haben – weiß der Teufel, wie der das geschafft hat.

Sonnabend, den 27. Juni 2026 – Kohlebahn I

Sagt Euch der Name „Regis-Breitingen“ nichts? – Ignoranten! Von diesem Ort noch nichts gehört zu haben ist etwa so, wie die Namen „Rheine“, „Saalfeld“ oder „Gelsenkirchen-Bismarck“ noch nie gehört zu haben. Falls Ihr mehr darüber lesen wollt, empfehle ich Euch das Buch von Frank Barteld¹⁾ „Kohlebahnen im Meuselwitz-Rositzer Revier“, in dem auf die Geschichte und den Bahnbetrieb der Braunkohlenbetriebe in diesem Bereich (TGB Schleenhain, TGB Groitzscher Dreieck, Braunkohlenwerk Regis u.a.) eingegangen wird.

1 Der Verlag Barteld in Berga/Elster (www.barteld-verlag.de) hat u.a. auch über andere mitteldeutsche Braunkohlebetriebe Bücher herausgebracht.

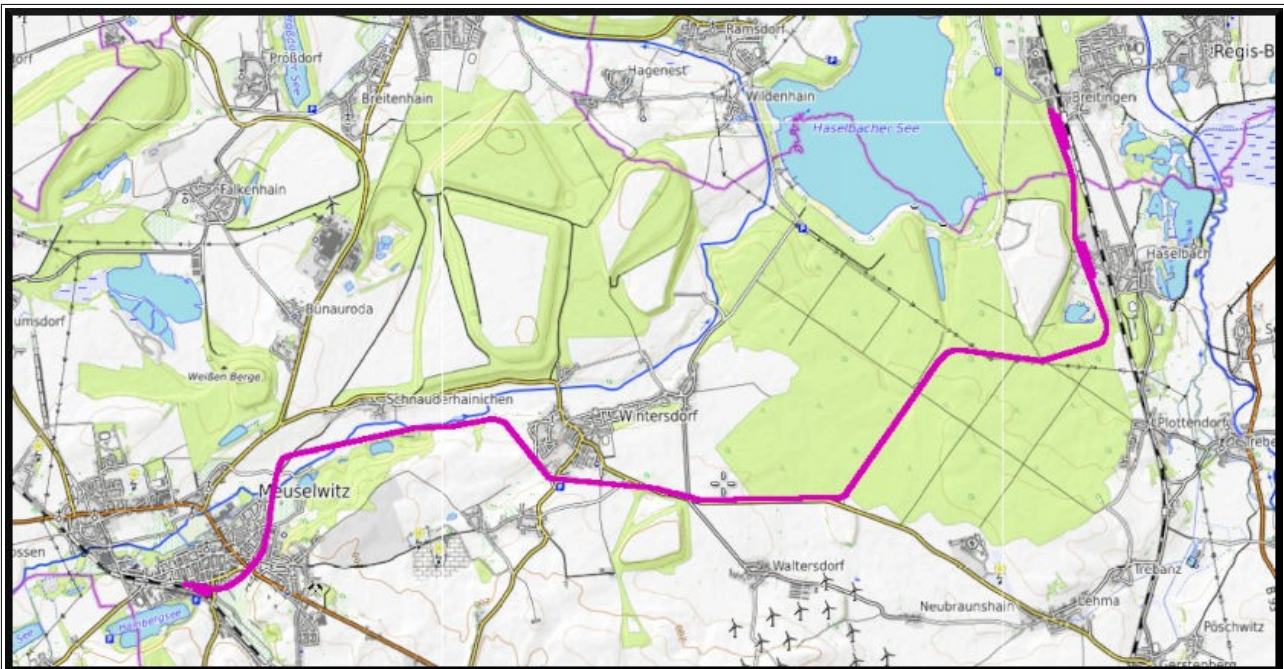


Abbildung 6:
Strecke der Kohlebahnen e.V. (pink markiert) von Meuselwitz nach Regis-Breitungen.
Quelle: OpenTopoMap

Die in obiger Karte eingezeichnete Strecke ist der klitzekleine Rest dessen, was im Revier mal als 900mm-spurige Bahnanlagen vorhanden war und bis zur Stilllegung (etwa 1994, Tagebau Schleienhain 1999) noch nicht umgespurt war. Bis auf den Bogen in Meuselwitz, d.h. von der Kurve am Nordende von Meuselwitz bis Regis-Breitungen, liegt die Strecke genau auf der Trasse der ehemaligen Bahnanlage des Braunkohlenwerks Regis. Lediglich die Strecke in Meuselwitz wurde auf der Trasse der ehemaligen Bahnstrecke Meuselwitz – Lucka – Groitsch – Zwenkau aufgebaut. Der Initiator wollte ursprünglich wohl nur einzelne Fahrzeuge des Schmalspurnetzes erhalten. Letztendlich kam es dann zu einem Museumsbetrieb auf der 14km langen Strecke Meuselwitz –



Abbildung 7: Birkpflug im Bahnhof Haselbach.

Regis-Breitungen (Ende beim gleichnamigen DB-Bahnhof). Meistens fahren an den Sonntagen zwei Züge pro Tag in der Relation Meuselwitz – Regis-Breitungen – Meuselwitz. Dabei wird auf der Rückfahrt etwa eine Dreiviertelstunde im Bahnhof Haselbach verbracht;

zu touristischen Zwecken ist dort im Stile eines potemkinschen Dorfes eine Westernstadt aufgebaut. Für den Eisenbahnfreund interessanter sind natürlich die dort hinterstellten schmalspurigen Wagen und der sog. Birkpflug. Letzterer wurde für Planierungsarbeiten im Gleisbereich eingesetzt. Es gab vier dieser Geräte.

Meine Frau und ich sind am Morgen mit der S5 direkt nach Regis-Breitingen gefahren und waren dort schon eine Stunde vor Abfahrt des Schmalspurzuges in der Hoffnung, noch die Ankunft desselben fotografieren zu können. Die „Reiseleitung“ und der vierte Fahrteilnehmer (drei weitere hatten aus verschiedenen Gründen kurzfristig abgesagt) kamen dann fast eine Stunde später. Sie waren nämlich mit dem nächsten Zug der halbstündlich verkehrenden S5 gefahren. Diese fährt jedoch planmäßig ohne Halt in Regis-Breitingen durch bis Altenburg und man steigt gemäß DB-Navigator dort in den Gegenzug um.

Drei Minuten vor der planmäßigen Abfahrt kam der morgendliche Museumszug an, gezogen von einer Tagebau-Ellok des Typs EL-3 (Baujahr 1953). Der Fahrstrom für die Ellok wird im angekuppelten Generatorwagen erzeugt, weil es keine Oberleitung mehr gibt.



*Abbildung 8:
In den Bahnhof Regis-Breitingen
einfahrender Museumszug.*



*Abbildung 10: Museumszug im
Bahnhof Regis-Breitingen.*



*Abbildung 9: Generatorwagen im
Bahnhof Haselbach.*

Der Endbahnhof ist mit Landesmitteln vor einigen Jahren im Rahmen einer Ausstellung neu gebaut worden. Damals wurde ein zweites Gleis gelegt, an dem der neue Bahnhof liegt. Somit ist es seitdem möglich, das jeweilige Triebfahrzeug an das andere Zugende umzusetzen. Dies erfolgte auch hier, wobei – wie leicht zu erraten ist – dann das erste Fahrzeug nicht die Ellok, sondern der Generatorwagen ist.

Da an diesem Tag für uns in den offenen Wagen kein Platz mehr war, wurden wir in einen der überdachten Wagen gebeten. Das hatte zwei Vorteile: wir waren im Schatten (zuvor hatte sich meine Kamera bereits über das Überschreiten der maximalen Betriebstemperatur beschwert) und wir saßen bei den Getränkeflaschen (Mineralwasser).

Den längeren Aufenthalt in Haselbach hat der Verfasser genutzt, um sich die dort abgestellten Fahrzeuge anzusehen und um seine Wasservorräte zu ergänzen.



Abbildung 11:
(Außergewöhnlich) kleiner Abraumwagen
ex BKW Borna, Tagebau Witznitz,
im Bf. Haselbach.

Gegen 12:30 Uhr ging es dann weiter bis Meuselwitz, wo wir an einem Bahnsteig im ehemaligen Güterbahnhof Meuselwitz ausgestiegen sind. Dort befindet sich der Betriebsmittelpunkt der Traditionsbahn (Lokschuppen und verschiedene Abstellgleise). Allerdings wird auch ein Gleis des ehemaligen Güterbahnhofs für das Abstellen alter Fahrzeuge aus dem Braunkohletagebau genutzt – dazu mehr im nächsten Kapitel.

Unter den im „Bw-Bereich“ abgestellten Fahrzeuge befinden sich:



Abbildung 12:
Warmluftberäumungsgerät, schräg von vorne.



Abbildung 13:
Warmluftberäumungsgerät, schräg von hinten.



Abbildung 14: Eigenbauschneesleuder
der Grube "Regis" (?).



Abbildung 15:
Normalspurige Ellok der Anschlußbahn der
Brikettfabrik Witznitz.

- Ein Heißluft-Schneeböser mit einem Wärme- und Winderzeuger auf Basis sowjetischer Technik – offizielle Bezeichnung: „Warmluftberäumungsgerät“.

- Eine Eigenbau-Schneesleuder (ex Grube Regis?). Diese ist nicht selbst-fahrend. Somit dient der Stromabnehmer lediglich dem Schleuderbetrieb.
- Eine Werksdiesellok sowjetische Bauart (Normalspur).
- Eine Dampfspeicherlok.
- Eine normalspurige Tagebau-Ellok, gebaut 1934 von Henschel und Siemens für die Grube „Theodor“ der Riebeckischen Montanwerke AG [das waren die mit den 2'zzzz2'- Zahnradlokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen für die „Otto-Scharf-Grube“] und zuletzt nach Umbau als Lok 4-1081 der Anschlußbahn der Brikettfabrik Witznitz genutzt. Die Lok war dort dank ihres niedrigen Dienstgewichts und bis 1990 im Einsatz.

Wir konnten auch ohne weiteres in den Rundschuppen. Dort stand nebst Anderem die Dampflok, die mit der wir am folgenden Tag u.a. fahren sollten – sollten. Die Uralten unter uns könnten die Maschine noch von früher her kennen. Es handelt sich nämlich um eine im Auftrag von Henschel durch Krauss-Maffei im Jahre 1944 gebaute Lok des Typs KDL10, die als Lok Nr. 2 in der Braunkohlengrube Altenburg IV des Borkener Braunkohlereviere bis 1963 eingesetzt war. In diesem Zusammenhang verweise ich auf die Literatur¹.



*Abbildung 16:
KDL10 ex Grube Altenburg IV
(PREAG Borken)*

Bereits am Vortag hatte sich herausgestellt, dass wegen (hitzebedingten?) Teilnehmermangels nur die „Vormittagstour“ gefahren werden sollte. Damit tauchte das Problem auf, wie man von Meuselwitz nach Regis-Breitingen zurückkommt, denn der Bahnhof Meuselwitz ist vom Personenverkehr befreit. Dank dem DB-Navigator und OpenStreetMapAndroid (OSMAnd) zeichnete sich aber dann doch eine Lösung ab, die von der Reisegruppe akzeptiert wurde. Der Navigator verwies auf eine im mehrstündigen Abstand verkehrende Verbindung hin, die vom „Busplatz“ aus – wo immer auch dieser liegen möge – nach Regis-Breitingen führen würde. Zudem würde die nächst mögliche Busfahrt „lediglich“ etwa 50 Minuten nach der theoretischen Abfahrt des Zuges der Kohlebahn fahren. Mittels OSMAnd hinter war auch die Lage des „Busplatzes“ schnell geklärt; er lag in Gehreichweite, d.h. in etwa 700m Entfernung. Da wir alle noch nicht zu Mittag gegessen hatten, sind wir sehr frühzeitig aufgebrochen und konnten – kurz vor dem Busplatz – das Mittagessen durch

¹ Hans Bickel: „Die Übertage-Geräte der Grube Altenburg“ in Hans Bickel/Horst Schönhut, „Nordhessischer Braunkohlentagebau: Die Grube Altenburg in Borken (Hessen)“, Seite 308, Magistrat der Stadt Borken (Hessen) [2002]

Kalorienbomben in einer Eisdiele ersetzen. Der Busplatz stellte sich dann als regulärer ZOB heraus; der klimatisierte Bus war pünktlich und auch die beiden verschiedenen Liniennummern der Busverbindung bedeuteten kein Umsteigezwang – in Lucka wurde nur die Zielangabe verändert. Das Warten auf den Zug im Bf. Regis-Breitingen war auch nicht weiter schlimm, da die S-Bahn pünktlich war.

Bei der Ankunft am Leipziger Hauptbahnhof und dem Gang zum Hotel haben wir dann die ersten liegen gebliebenen Straßenbahnen gesehen – und auch den Verursacher, die infolge der Hitze plastisch gewordene und aus dem Gleisbereich hervorgequollene Schienen-Vergußmasse.

Sonntag, den 28. Juni 2026 – Kohlebahn II

Für den Sonntag war an sich der Einsatz aller drei Traktionsmittel auf der Kohlebahn angekündigt. Leider wurde bereits einige Tage vorher der Einsatz der ex-Altenburger Dampflok abgesagt, da wegen der hohen Waldbrandgefahr deren Betrieb nicht gestattet war. Ersatzweise fuhr der Zug mit der Ellok an einem Ende und einer Diesellok am anderen Ende. Dadurch entfiel leider das Umsetzen der Lok im Bahnhof der Kohlebahn, was wir an sich fotografieren wollten. Ich merkte das allerdings noch rechtzeitig von Beginn der Rückfahrt.



Abbildung 17: Zug der Kohlebahn im Bahnhof Haselbach mit Lok 209 vorne und der Ellok mit Generatorwagen hinten.

An diesem Tag war ein zweiter offener Wagen eingestellt, in dem für uns Plätze reserviert waren. Ansonsten lief die Fahrt wie am Vortage ab. Während der Fahrt fiel mir wiederholt ein leichter Geruch wie nach einem Holzkohlengrill in größerer Entfernung auf, der in der Luft lag. Die Ursache klärte sich zwei Wochen später auf, als im Radio von einem Brand im Bereich des etwa 8km entfernten rekultivierten Tagebaus Groitzscher Dreieck berichtet wurde, bei dem der vermutlich mit Braunkohle verunreinigte Mutterboden bis zu einer Tiefe von 50cm in Brand geraten war. Der Brand war wohl schon an unserem zweiten Exkursionstag im Gange.

Diesmal hatte ich im „potemkinschen Westerndorf“ in Haselbach zu Mittag

gegessen. und mußte dies nicht in Meuselwitz nachholen. Es blieb also genug Zeit, sich dort die im Güterbahnhof abgestellten Fahrzeuge anzusehen.

Unter anderem befand sich dort eine schmalspurige Rückmaschine, die allerdings dringend restaurierungsbedürftig ist. So fehlt ihr z.B. der Stromabnehmer.

Für diejenigen, die diese Geräte nicht kennen:



Abbildung 18: Schmalspurige Rückmaschine im Bahnhof Meuselwitz

- Die Rückfunktion dient der seitlichen Verschiebung des Gleises im Tagebau – man hebt den Oberbau halt in der Mitte an und schiebt ihn zur Seite. Wegen dieses Rückvorgangs sind in Tagebauen die Oberleitungsmasten auf den Gleisschwellen befestigt.

- Im Gegensatz zu den entsprechenden Geräten im rheinischen Braunkohlenrevier hat diese Rückmaschine – wie auch die der LEAG im Lausitzer Revier – zudem in den Drehgestellen Raupenfahrwerke, um den Rücker bei Nichtgebrauch im Tagebau zur Seite hin abzustellen. Im Gegensatz zur Vorgehensweise bei Modellbahnen kann man sie nämlich nicht so einfach her Hand anheben und zur Seite stellen. Stattdessen werden die Raupenfahrwerke abgesenkt und die Rückmaschine mit ihnen zur Seite gefahren. Zuvor wurden natürlich Holzschwellen untergelegt, damit das Gerät nicht versackt oder Schienen beschädigt. Bei der demüthigen Exkursion nach „Schwarze Pumpe“ hatten wir derart abgestellte Rückmaschinen im Tagebau Welzow Süd gesehen.



Abbildung 19: Raupenfahrwerk der Rückmaschine.

Gegen 14:30 Uhr wurde dann der Zug für die Rückfahrt bereit gestellt. Wir sind ohne weiteren Halt nach Regis-Breitungen zurück gefahren, wo wir die fahrplanmäßig fahrende S-Bahn nach Leipzig bequem erreicht haben.

Montag, den 29. Juni 2026 – Rückfahrt

Der Montag wurde dann – hitzebedingt – der Tag des geregelten Chaos. Offensichtlich kann man für einen Fahrpreis von 10,48 € für zwei Personen auch nicht erwarten, dass man mit dem geplanten Zug wirklich fahren kann. Dementsprechend fiel der ICE 1746 Leipzig – Dortmund, mit dem wir fahren wollten, „witterungsbedingt“ aus, wie wir schon am Vortag erfahren hatten.

Alternativen gab es genug: z.B. mit IC nach Braunschweig und Umstieg in einen ICE. Da diese aber durchweg hoch ausgelastet waren, haben wir auch in Anbetracht der knappen Übergangszeit davon abgesehen.

Stattdessen wurde zunächst geplant, mit der S-Bahn nach Halle und weiter mit der RE 9 nach Kassel zu fahren. Dies scheiterte daran, dass

- eine der beiden Strecken nach Halle wegen eines Notarzteeinsatzes gesperrt war und
- der Bahnsteigzugang zum S-Bahnsteig im Leipziger Hauptbahnhof wegen Überfüllung des letzteren von Amts wegen gesperrt war (spielte da auch die Tatsache der Einstellung des Straßenbahnbetriebs eine Rolle?).



Abbildung 18: SVT 137 225a+b - Bauart Hamburg -
im Leipziger Hauptbahnhof

Nächste Alternative war die Fahrt mit dem IC 2430 nach Halle. Da der Zubringerzug Verspätung hatte, habe ich dann erst einmal meiner Frau den bei den Museumsfahrzeugen im Hauptbahnhof hinterstellten SVT Bauart Hamburg gezeigt.

Bei der Rückkehr zum vorgesehenen Abfahrtsgleis des ICE 2430 mußten wir feststellen, dass zwischenzeitlich DB Fern-

verkehr mit dem Rotstift angerückt waren und gegen 10:15 Uhr den IC 2430 gestrichen hatten; es gab also keine Rückleistung zu dem verspätet eintreffenden Gegenzug.

Eine vom DB Navigator vorgeschlagene Alternative als Fahrt mit ICE nach Braunschweig und 7 Minuten Übergang in einen hoch ausgelasteten ICE Richtung Kassel haben wir wieder ausgeschlagen.

ICE-Verbindungen mit Umsteigen in Fulda hatte der DB-Navigator nicht im Angebot.

Nächste Alternative war der ICE 55 bis Erfurt (mit etwa +55 Minuten Verspätung) den wir noch erreichen konnten („Reserve“ war der ICE 837 nach Frankfurt). Mit etwa einer 1 Stunde Verspätung (zur ursprünglichen Abfahrt mit ICE 1746) sind wir dann tatsächlich in Leipzig los gefahren. Bis Erfurt konnte auf der Neubaustrecke noch Verspätung abgebaut werden. Somit hatte wir in Erfurt keine Probleme, sondern immer noch einen deutlichen Zeitpuffer für den Übergang in den RE 3658 Glauchau – Göttingen, der erwartungsgemäß mit „Mehdorns Alptraum“ gefahren wurde. Zwar war auch dieser Zug hoch ausgelastet, wir haben aber – ebenso wie im vorher genutzten ICE – dennoch zwei nebeneinander liegende Sitzpläne gefunden. Die Fahrt über Gotha nach Leinefelde auf der 612-Paradestrecke verlief wie erwartet – mit 160 km/h und unter voller Ausnutzung der Neigetechnik sind wir „durchgeheizt“, die Halte in Bad Langensalza – mit Anschluß an einen „Walfisch“ - und in Mühlhausen – Kreuzung mit Gegenzug – natürlich ausgenommen. Der nächstmögliche Anschluß in Göttingen mit dem ICE 89 nach München war jedoch ausgefallen. Dennoch mußten wir nur etwa 10 Minuten länger warten, um in den ICE 7 nach Basel SBB einsteigen zu können. Währenddessen sahen wir zwei Feuerwehrleute suchend um eine am Nachbarbahnsteig stehende ICE Garnitur herumgehen. Hatte da mal wieder ein Junkie auf der Toilette geraucht?

Gegen 14:46 Uhr waren wieder in Kassel-Wilhelmshöhe.

Text und Fotos: Dr. Ullrich Huckfeldt

Nachtrag:

Von unserem Goslarer Korrespondenten erhielten wir u.a. ein Foto, das die jetzt in Meuselwitz befindliche KDL 10 noch als Lok 2 des Tagebaus Altenburg IV auf dem Abstellgleis in Kleinenglis zeigt und von seinem Vater aufgenommen worden ist. Die Lokomotive ist später nach jahrelangem Aufenthalt auf einem Spielplatz in Groß-Krotzenburg von der Märkischen Museums-Eisenbahn in Hüinghausen bei Plettenberg übernommen worden, konnte aber nicht – wie beabsichtigt - auf Meterspur umgespurt werden. Daher gelangte sie dann später zum Verein Kohlebahnen e.V. nach Meuselwitz. Dort wurde sie wieder betriebsfähig hergerichtet.



*Abbildung 19: Lok 2 der PEAG in Kleinenglis.
Foto: Ing. Helmut Wagner, 30.5.1969*

Mein Dank gilt Dr. Claus-Tomas Wagner für das Foto und die Erläuterungen.

Ullrich Huckfeldt