

Bahnpost



Mitglied im Deutschen
Bahnkunden-Verband

1. Ausgabe 2010

Verkehrs- & gesellschaftspolitisches Informationsblatt

Herausgeber: Eisenbahnförderverein - Westsachsen - Ostthüringen - "Friedrich List" e.V.



Die Waldbahn-Brigade im September 2009 am Haltepunkt Werdau/West

Werdauer Waldeisenbahn setzt Impulse für die Region

„Frühlingserwachen auf der Werdauer Waldeisenbahn“ unter diesem Motto startet der Eisenbahnförderverein EFVO „Friedrich List“ e.V. im Mai 2010 mit Draisinensonderfahrten in die Waldbahn-Saison 2010. An drei Wochenenden wird der Streckenabschnitt Werdau/West über Langenbernsdorf nach Teichwolframsdorf erstmals seit Einstellung des Eisenbahnbetriebes durchgängig befahren werden, wofür auch den Winter über Arbeitseinsätze an der Strecke durchgeführt wurden. Ein wahres Mammut-Vorhaben wird mit dem Muskelkraft betriebenen Eisenbahnfahrzeug des Thüringer Eisenbahnvereins aus Weimar in Angriff genommen, denn die Bergfahrt durch den Werdauer Wald in Richtung Teichwolframsdorf hat es in sich. Der seit 2007 an der Werdauer Waldeisenbahn aktiv arbeitende Eisenbahnförderverein möchte mit dieser Aktion weiterhin Druck ausüben, um auf die dringend benötigte Betriebsgenehmigung hinzuwirken. Die gute Zusammenarbeit zwischen dem Streckenpächter, der Deutschen Regionaleisenbahngesellschaft GmbH und dem EFVO „Friedrich List“ e.V. ist hierfür unerlässlich, Gleisvermessung, Bewuchsregulierung sowie Arbeiten an vorhandener Eisenbahninfrastruktur und Verkehrssicherung sind Aufgaben welche in diesem Jahr auf dem Plan stehen um die Strecke fit zu machen für größere Anforderungen. Weiter Informationen im Innenteil dieser Bahnpostausgabe. Bahnpost-Red:

Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV)

Eisenbahnförderverein
Westsachsen/Ostthüringen
"Friedrich List" e.V.
www.efwo-friedrich-list.info

**Die Werdauer Waldeisenbahn
wurde nicht aus Spaß,
sondern als Alternative gerettet!**

Nachrichten

Forst auf Abwegen! Dreierbrücke vom Forst nicht gebraucht?

Anfang April 2010 mussten Mitglieder des EFWO feststellen, dass an den Kilometern 4,45 und 5,0 die dort befindlichen illegalen Bahnübergänge von einem schweren Kettenbagger im Zuge von Wegebaumaßnahmen im Auftrag des Sachsenforstes überquert wurden. Eventuelle Schäden am Bahnoberbau durch die Querung der Gleise nahm man scheinbar billigend in Kauf. Die Schienen in diesem Bereich sind nicht durch Übergangsplatten gesichert, somit liegen die Baggerketten mit der vollen Last des Baggers direkt und punktuell auf der Schiene auf – mit entsprechenden Folgen. Das man im Werdauer Wald durch die Bahn durchaus z.T. Umwege zurückzulegen hat, um von der einen Seite des Waldes auf die Andere zu kommen, ist klar und seit fast 140 Jahren Usus. Um hier vertretbare Verhältnisse zu schaffen, bauten unsere Vorfahren u.a. die Dreierbrücke, welche ja, wie im Zuge des Abrisses vom Sachsenforst mantraartig gepredigt wurde, nicht benötigt werde. Über die dubiosen Umstände des Abrisses der Dreierbrücke und die quasi spontane Einsturzgefährdung, die bestanden haben soll, nachdem die Brücke bis zuletzt mit 30 t belastbar war, wurde bereits in der Bahnpost berichtet. Fakt ist, man wollte als Sachsenforst die kurze Verbindung durch die Dreierbrücke nicht. Anstatt dessen nutzt man jetzt illegale Bahnübergänge, ohne Rücksicht auf Verluste. Diese hier u.a. auch mit Harvestern bereits mehrfach praktizierte illegale Lösung der Bahnquerung des Forstes ist nicht akzeptabel und wird ggf. rechtliche Schritte nach sich ziehen. Besteht seitens des Forstes der Wunsch der Querung der Bahn, muss dies bei der DRE GmbH, der Pächterin der Strecke, beantragt werden und muss im Rahmen der geltenden Gesetzgebung erfolgen.

Eisenbahnförderverein EFWO "Friedrich List" e.V.



Illegale Überquerungen mit schweren Landwirtschafts-, oder Forsttechnischen Gerät sorgen für hohen Schaden und einer teuren Ertüchtigung der Gleisanlagen. Bild: Archiv-AG-Bahnpost:

Zum Fortbestand der Bahnpost

Liebe Leserinnen und Leser der Bahnpost, aufgrund finanzieller Belastungen, welche der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. mit dem Werdauer Waldbahnprojekt aufbringt, muss die Arbeitsgemeinschaft AG „Bahnpost“ Änderungen beim Vertrieb der Bahnpost vornehmen. Bereits die letzten Ausgaben der Bahnpost konnten aufgrund fehlen-der finanzieller Mittel nicht mehr auf dem Postweg verschickt werden, da das Kontingent der AG „Bahnpost“ zugunsten der Werdauer Waldeisenbahn deutlich reduziert wurde. Die Bahnpost, welche seit 2001 herausgegeben wird, konnte bisher kostenfrei bezogen werden, wobei die Finanzierung durch Zuschüsse des EFWO und freiwillige Spenden erfolgt. Die Abonnenten können die Bahnpost weiter beziehen, wenn sie sich mit einem Unkostenbeitrag für das Jahresabo von 6,-EURO ab 2010 einverstanden erklären. Die AG „Bahnpost“ benötigt diesen Betrag zur Deckung der beim Versand anfallenden Portokosten (4x1,45 €). Anderenfalls wird der Bahnpostversand ab der Ausgabe 2.2010 generell eingestellt werden. Es besteht auch die Möglichkeit die Bahnpost kostenfrei online im pdf-Format zugestellt zu bekommen. Hierzu schicken Sie bitte eine e-mail an: EFWO.Friedrichlist@googlemail.com. Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „Bahnpost“ bedanken sich für Ihr Verständnis und hoffen, dass sie uns als interessierter Leser weiterhin treu bleiben. Bahnpost-Red:

Erfolgreicher Streik bei der City-Bahn Chemnitz

Am 19.April.2010 standen von 4 bis 9 Uhr alle Züge der vier Strecken der City-Bahn Chemnitz still. Der vom Arbeitgeber ab 5 Uhr eingerichtete Schienenersatzverkehr mit Bussen blieb aufgrund zu geringer Beförderungskapazitäten und der viel längeren Fahrzeiten so gut wie wirkungslos.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hatte zu dem fünfstündigen Streik aufgerufen, weil die Arbeitgebervereinigung Öffentlicher Nahverkehrsunternehmen (AVN) nach wie vor Dumpinglöhne bezahlt und ein akzeptables Angebot verweigert. Bereits am 23. Februar und am 18. März 2010 hatte die GDL erfolgreiche Streiks bei der City-Bahn Chemnitz durchgeführt. Bei den Arbeitskämpfmaßnahmen standen alle Züge still, um den Druck auf den Arbeitgeber zu verstärken. Auf seine Bereitschaft, die Tarifverhandlungen auf Basis der GDL-Forderungen fortzusetzen, würde die GDL mit der Aussetzung weiterer Streiks reagieren und erneut verhandeln. Daran hat der Arbeitgeber aber nicht das geringste Interesse. Bleibt das so, sind weitere Streiks unvermeidlich. GDL-Pressemitteilung vom 19.04.2010
Weitere Informationen unter www.gdl.de

Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

Der Wiederaufbau des alten Bahnhof's von Werdau/West

Gesellschaftliches Kulturgut in Form des alten Bahnhof's von Werdau/West wieder aufzubauen, zu schützen und zu bewahren, das ist das Ziel, welches das EFWO-Kollektiv-Werdau/West mit Ullrich Münzberg als Projektleiter seit Januar 2010 umsetzt. In der Tat hat sich einiges getan am alten Bahnhof von Werdau/West.

Zur Situation am Bahnhof von Werdau/West

Das sich im Bahnhofsgelände befindliche, fachwerksmäßig errichtete Stationsgebäude von Werdau/West wurde durch die Familie Dost aus Werdau über viele Jahrzehnte liebevoll instand gehalten und gepflegt. Mit der Einstellung des Eisenbahnbetriebes am 29. Mai 1999 begann leider ein Zeitalter des Vandalismus und des naturbedingten Verfalls, da sich niemand mehr um die Gebäude kümmerte. Mit der Übernahme der Werdauer Waldeisenbahn durch die Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH im Jahr 2007 wurde das Bahnhofsgelände von Werdau/West zum 1. Januar 2008 in die Verantwortung des Eisenbahnförderverein EFWO "Friedrich List" e.V. übernommen. Keine zwei Monate später wurde das Stationsgebäude Werdau/West durch Brandstiftung stark beschädigt. Ein Täter wurde zwar ermittelt und Anfang 2010 zu einer mehrjährigen Haftstrafe auf Bewährung verurteilt, jedoch ist zum aktuellen Sachstand an die Erstattung des finanziell entstandenen Schadens (rund 16 000,- EURO) vorerst nicht zu denken. Auch die Spendenaktion vom EFWO "Friedrich List" e.V. über ein Spendenkonto bei der Sparkasse Zwickau scheiterte zu allem Unglück, als das Spendenkonto mehrfach durch Dritte illegal belastet wurde. Hierzu wurde durch den EFWO "Friedrich List" e.V. eine Strafanzeige gestellt, das Spendenkonto wurde aufgelöst, da keine Gewissheit über die Sicherheit bei der Sparkasse mehr vorhanden ist. "Das unter Denkmalschutz stehende Bahnhofsgelände von Werdau/West soll als Anziehungspunkt für Touristen, Schulklassen und als Begegnungsstätte für viele andere Menschen dienen.", so Ullrich Münzberg, der mit der Ertüchtigung des Museumsbahnhof's Werdau/West im Zusammenspiel mit der Werdauer Waldeisenbahn das Länderübergreifende Eisenbahnprojekt, als durchaus wichtig zu wertenden Motor für die Region sieht. Tourismus als Wirtschaftsförderung im ländlichen Raum, Bildungsangebote, welche junge Menschen an das Verkehrsmittel Eisenbahn heranführen soll; sowie die Vorhaltung eines Stück Kulturgutes und Geschichte für die Stadt Werdau, wobei man sich von offiziellen Stellen der Denkmalschutzbehörde, dem Landkreis Zwickau und der Stadt Werdau Unterstützung wünschen würde.

Bahnpost-Red



Stadt Zwickau ist neuer Eigentümer des ehemaligen RAW Zwickau

seit Februar 2010 ist die Stadt Zwickau nach dem Kauf des Areals Eigentümer des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerkes Zwickau. Zum März dieses Jahres wurden die Verkehrssicherungsleistungen der DB AG gekündigt und liegen somit in der Verantwortung der Stadt Zwickau. Seither will die Stadt, so wurde es schriftlich mitgeteilt, einen neuen Vororttermin zur Zukunft der im Areal befindlichen technischen Denkmale wie Fahrzeuge und Maschinen welche sich teilweise im Eigentum des Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. bzw. im Pflegevertrag der BSW Freizeitgruppe „Historische Werkstätten & Eisenbahntechnik“ befinden, vereinbaren. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. hofft auf Vernunft und zurecht eingefordertes Entgegenkommen von Seiten der Stadt Zwickau bei der Umsetzung diverser Fahrzeuge und Maschinen. Um einen Rechtsstreit zu vermeiden, ist der Verein gerne bereit Kompromisse zu finden, jedoch wird man es nicht in Kauf nehmen, wie bisher mit den Folgeschäden und finanziell aufgezwungenen Belastungen alleine da zu stehen. Die Stadt Zwickau hatte in der Vergangenheit versucht, mit Halbwahrheiten und Abwendungen von bekannten vorhandenen Problemen, sich aus der Verantwortung zu ziehen. Der EFWO „Friedrich List“ e.V. besteht allerdings auf sein Recht, da der Verein den derzeitigen Zustand nicht verschuldet und nicht zu verantworten hat.

Bahnpost-Red:

AG-Bahnpost im Gespräch:

Landrat des Partnerlandkreises wirbt für seine historische Eisenbahn

Glauchau/Kulmbach/Neuenmarkt-Oberfranken. Obwohl ihr Auftritt vor den heimischen Medien nur am Rande des ersten Spaten-Stichs für das neue Güterverkehrszentrum in Glauchau stattfand, ließen es sich der Landrat des Landkreises Kulmbach Klaus Peter Söllner (Freie Wähler) und sein Team nicht nehmen, die Eisenbahnfans aus dem Landkreis Zwickau persönlich zum Dampf-Festival „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ ins Deutschen Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt (DDM) und auf die „Schiefe Ebene“ einzuladen. Anlass für den Zwischenstopp im Ringlokschuppen des früheren Bahnbetriebswerkes Glauchau war eine Werbetour für das Dampf-Spektakel am kommenden Pfingstwochenende, welche die Gäste aus Oberfranken am gleichen Tag noch bis nach Berlin führte. Denn schon 1984 bildete der Landkreis Kulmbach zusammen mit dem bayrischen Regierungsbezirk Oberfranken sowie der Marktgemeinde Neuenmarkt einen Zweckverband, der die Trägerschaft des inzwischen europaweit bekannten DDM und seiner Angebote inne hat. In der Folge wurde Landrat Söllner nicht nur von hauptamtlichem Museums-Personal begleitet. Vielmehr schlüpfte eine junge Verwaltungsfachangestellte aus dem Landratsamt in Kulmbach ersatzweise in die Rolle der „Kohlenhof-Prinzessin“, der Sympathie-Trägerin der technisch-historischen Sammlung und des dazu -gehörigen touristischen Gelegenheitspersonenverkehrs. Nicht zuletzt zählt der Landkreis Kulmbach nach wie vor zu den Partnerlandkreisen des neu gebildeten Landkreises Zwickau. Nach Angaben des Teams aus Oberfranken war die Verbindung schon unmittelbar nach der Wende mit dem früheren Landkreis Zwickauer Land geknüpft worden. Weil die Enthusiasten aus Glauchau die mit ihrer Personenzug-Dampflokomotive 35 1097 das große Fest im DDM bereichern können, ergab sich auch die Gelegenheit noch drei brisante Fragen an Landrat Söllner zu stellen:

Bahnpost-Red: „Hat sich der Beitritt zum Zweckverband für den Landkreis gelohnt?“

Söllner: „Auf jeden Fall. Durchschnittlich 50 000 Besucher im Jahr sprechen ihre eine Sprache.“

Bahnpost-Red: „Wie haben sich das Eisenbahnmuseum und seine Angebote auf die Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Neuenmarkt ausgewirkt?“

Söllner: „Ohne dieses Museum hätte der Standort nicht seine heutige Bedeutung. Besonders spürbar ist der Effekt bei kleinen Betrieben der Gastronomie und Hotelwesen, der Dienstleistung sowie des Handwerks!“

Bahnpost-Red: „Welche Möglichkeiten nutzen Sie unter den heutigen Rahmenbedingungen, um das DDM zu halten und seine Angebote auszubauen?“

Söllner: „Am Anfang konnten wir auf die Zonen-Rand-Förderung zurück greifen. Denn ohne das Engagement von Regierungsbezirk, Landkreis und Kommune hätten wir die Fahrzeugsammlung nicht in der Region halten können. Heute hat man auch vor Ort die Bedeutung der Einrichtung begriffen. Deshalb lassen sich in gemeinsamer Arbeit verschiedene Förderprogramme auf regionaler Ebene für die kommenden Aufgaben erschließen.“

Bahnpost-Red: Wir bedanken uns für das Gespräch.

Jörg Höbald für die Bahnpost-Redaktion:



SEM-Hilbersdorf 17.03.2010 Fast 90 Jahre geballter Berufserfahrung hauchen der Dampflokomotive 35 1097 aus dem früheren Bahnbetriebswerk Glauchau im Sächsischen Eisenbahnmuseum wieder Leben ein. Bild: Jörg Höbald

35 1097 wieder unter Dampf

Glauchau/Chemnitz. Die Personenzug-Dampflokomotive 35 1097 der Interessengemeinschaft „Traditionslok 58 3047“ Glauchau e.V. wurde am 17. März 2010 im Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf wieder angeheizt. Dort hatte die Maschine während der Winterperiode neue Radreifen erhalten. Am 18. März 2010 erfolgte dann die Überführungsfahrt ins frühere Bahnbetriebswerk in Glauchau. Die 35 1097 wird am 1. Mai 2010 beim Tag der offenen Tür im Ringlokschuppen Glauchau präsentiert. Am 2. Mai 2010 ist die Maschine vor dem Sonderzug Glauchau-Bad Schandau der Interessengemeinschaft „Traditionslok 58 3047“ Glauchau e.V. im Einsatz. Am 22. Mai 2010 übernimmt 35 1097 um ca. 9. 27 Uhr in Gößnitz den Sonderzug Berlin-Neuenmarkt/Wirsberg zum Dampf-Festival „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ im Deutschen Dampflokomotiv-Museum Neuenmarkt sowie auf der „Schiefe Ebene“. Weitere Informationen sind unter: www.dampflokmuseum.de und www.dampflokglauchau.de zu finden. Jörg Höbald



Rost 18.03.2010 014 Timing a' la Landkreis Zwickau! Zwei Tage nach dem Besuch der Gäste aus Oberfranken erreicht das derzeitige „Flaggschiff“ unter den heimischen Traditionslokomotiven aus eigener Kraft das frühere Bahnbetriebswerk Glauchau. Bild: Jörg Höbald

Friedrich's Waldeisenbahn

Frühlingserwachen auf der Werdauer - Waldeisenbahn



"Friedrich" wünscht unseren Freunden
der Eisenbahn allzeit gute Fahrt!



Draisinenfahrten zwischen den Bahnstationen Werdau/West, Langenbernsdorf und Teichwolframsdorf

Fahrtage im Mai 2010:

**Samstag und Sonntag
den 08. / 09. Mai 2010**

**Samstag und Sonntag
den 15. / 16. Mai 2010**

zu Pfingsten

**Samstag, Sonntag und Montag
den 22. / 23. / 24. Mai 2010**

© Eine Veranstaltung des Eisenbahnförderverein
EFWO Friedrich List" e.V. in Zusammenarbeit mit
dem Deutschen Bahnkunden-Verband DBV e.V.

Informationen zu den Ausflugsfahrten:

Fahrplan: Werdau/West — Langenbernsdorf — Teichwolframsdorf

Ab Werdau/West	08.30 Uhr	10.30 Uhr	12.30 Uhr	14.30 Uhr	16.30 Uhr
An Langenbernsdorf	08.50 Uhr	10.50 Uhr	12.50 Uhr	14.50 Uhr	16.50 Uhr
Ab Langenbernsdorf	08.55 Uhr	10.55 Uhr	12.55 Uhr	14.55 Uhr	16.55 Uhr
An Teichwolframsdorf	09.10 Uhr	11.10 Uhr	13.10 Uhr	15.10 Uhr	17.10 Uhr

Fahrplan: Teichwolframsdorf — Langenbernsdorf — Werdau/West

Ab Teichwolframsdorf	09.20 Uhr	11.20 Uhr	13.20 Uhr	15.20 Uhr	17.20 Uhr
An Langenbernsdorf	09.35 Uhr	11.35 Uhr	13.35 Uhr	15.35 Uhr	17.35 Uhr
Ab Langenbernsdorf	09.40 Uhr	11.40 Uhr	13.40 Uhr	15.40 Uhr	17.40 Uhr
An Werdau/West	10.00 Uhr	12.00 Uhr	14.00 Uhr	16.00 Uhr	18.00 Uhr

Fahrpreise und Hinweise!

Werdau/West — Langenbernsdorf: eine Fahrt = 5,-€, Ermäßigt 3,-€ / Hin und zurück = 9,-€ / 5,-€

Werdau/West — Teichwolframsdorf: eine Fahrt = 8,-€, Ermäßigt 4,-€ / Hin und zurück = 15,-€ / 8,-€

Ermäßigung erhalten Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre. Zur Mitfahrt ist angemessene und wetterfeste Kleidung angebracht. Es steht eine begrenzte Platzkapazität für Mitfahrt zur Verfügung. Eine Vorreservierung wird empfohlen und wird telefonisch unter 0173 4339778 entgegen genommen. Die Fahrten können Betriebsbedingt kurzfristig entfallen.

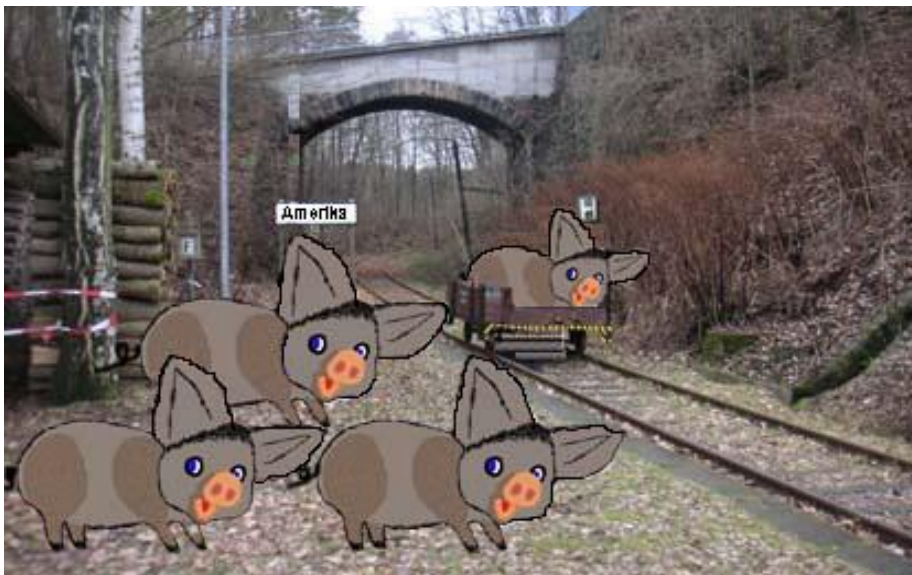
Für Verschmutzung an Kleidung etc. wird keine Haftung übernommen.

Friedrich's Waldeisenbahn

Grüße von der Muldentalbahn

Über die Bahnpostredaktion erhielt ich kürzlich Post von meinen Freunden, den Ferkelchen von der Muldentalbahn. Sie grüßen uns Alle recht herzlich und haben mir fest versprochen auch die Werdauer Waldeisenbahn zu besuchen, wenn endlich das Ferkeltaxi fährt.. Ich möchte diese Gelegenheit zum Anlass nehmen, unseren benachbarten Kollegen des Limbach-Oberfrohaer Eisenbahnverein e.V. die nötige Kraft, und Erfolg für die Wiederbelebung der Muldentalbahn zu wünschen. Aus dem Zwickauer Landkreis könnte man sich wirklich etwas mehr Unterstützung auch für diese Eisenbahnstrecke wünschen! Die nachfolgende Episode soll sich auf der Muldentalbahn in Amerika zugetragen haben. Euer Friedrich ;-)

Was soll der Handwagen ? Wir warten auf ein Ferkel-Taxi ! ...



Muldentalbahn: LOEV e.V. plant Fahrten zum 135 Jährigen Jubiläum

Im Sommer (Termin wird noch bekannt gegeben) sollen Fahrten auf dem Ast zwischen Glauchau und Wolkenburg stattfinden. Zu den Deutschen Schienenverkehrs-Wochen des DBV soll es Sonderzugfahrten aus Anlass des 135-jährigen Jubiläums der Muldentalbahn geben. „Bis dahin ist die Betriebsaufnahme auf dem Streckenabschnitt vollzogen“, so der Streckenbetreiber.

LOEV e.V.

Frühlingserwachen auf der Werdauer - Waldeisenbahn

"Friedrich" wünscht unseren Freunden der Eisenbahn allzeit gute Fahrt!

Draisinenfahrten zwischen den Bahnstationen Werdau/West, Langenbernsdorf und Teichwolframsdorf

Fahrtage im Mai 2010:

Samstag und Sonntag den 08. / 09. Mai 2010

Samstag und Sonntag den 15. / 16. Mai 2010

zu Pfingsten Samstag, Sonntag und Montag den 22. / 23. / 24. Mai 2010

© Eine Veranstaltung des Eisenbahnvereins EFWO Friedrich List e.V. in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Bahnkunden-Verband DBV e.V.

Informationen zu den Ausflugsfahrten:

Fahrplan: Werdau/West — Langenbernsdorf — Teichwolframsdorf

Ab Werdau/West	08.30 Uhr	10.30 Uhr	12.30 Uhr	14.30 Uhr	16.30 Uhr
An Langenbernsdorf	08.50 Uhr	10.50 Uhr	12.50 Uhr	14.50 Uhr	16.50 Uhr
Ab Langenbernsdorf	08.55 Uhr	10.55 Uhr	12.55 Uhr	14.55 Uhr	16.55 Uhr
An Teichwolframsdorf	09.10 Uhr	11.10 Uhr	13.10 Uhr	15.10 Uhr	17.10 Uhr

Fahrplan: Teichwolframsdorf — Langenbernsdorf — Werdau/West

Ab Teichwolframsdorf	09.20 Uhr	11.20 Uhr	13.20 Uhr	15.20 Uhr	17.20 Uhr
An Langenbernsdorf	09.35 Uhr	11.35 Uhr	13.35 Uhr	15.35 Uhr	17.35 Uhr
Ab Langenbernsdorf	09.40 Uhr	11.40 Uhr	13.40 Uhr	15.40 Uhr	17.40 Uhr
An Werdau/West	10.00 Uhr	12.00 Uhr	14.00 Uhr	16.00 Uhr	18.00 Uhr

Fahrtreise und Hinweise!

Werdau/West — Langenbernsdorf: eine Fahrt = 5,- €; Ermäßig: 3,- € / Hin und zurück = 9,- € / 5,- €
 Werdau/West — Teichwolframsdorf: eine Fahrt = 9,- €; Ermäßig: 4,- € / Hin und zurück = 15,- € / 9,- €

Ermäßigung erhalten Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre. Zur Mitfahrt ist angemessene und wetterfeste Kleidung angebracht. Es steht eine begrenzte Platzkapazität für Mitfahrt zur Verfügung. Eine Voreservierung wird empfohlen und

Draisinenfahrten auf alter Bahnstrecke durch den Werdauer Wald

Der Eisenbahnförderverein Friedrich List e.V. will im Mai mit Draisinen-sonderfahrten die alte Bahnstrecke zwischen Werdau und Wünschendorf wieder beleben. An drei Wochenenden solle der Abschnitt Werdau/West über Langenbernsdorf bis Teichwolframsdorf erstmals seit Einstellung des Eisenbahnbetriebes im Mai 1999 wieder durchgängig befahren werden, teilte der Verein am Montag mit. Die Draisine mit Muskelantrieb wird vom Thüringer Eisenbahnverein aus Weimar zur Verfügung gestellt. Seit 2007 versuchen Eisenbahnenthusiasten aus der Zwickauer Region die im Jahr 2000 stillgelegte Bahnstrecke zu erhalten und schrittweise wieder für Ausflugsverkehr herzurichten. Die Eisenbahnstrecke Werdau - Weida - Mehltheuer mit dem stillgelegten Abschnitt bis Wünschendorf war einstmals die kürzeste Verbindung zwischen Zwickau und Gera. Sie diente dem Personenverkehr von Westsachsen nach Ostthüringen sowie später auch verstärkt dem Güterverkehr von und zum Ronneburger Wismut-Revier. Gleichzeitig konnte die Trasse bei Störungen der Hauptstrecken Plauen - Zwickau oder Zwickau - Leipzig als Umleitung genutzt werden. Zeitweise fuhren die Schnellzüge München - Dresden sowie die Interregios Chemnitz - Aachen bei Bedarf durch den Werdauer Wald. ddp/lsm/ple



8 Kilometer beträgt eine Fahrstrecke zwischen Werdau/West und Teichwolframsdorf, beim Frühlingserwachen auf der Werdauer Waldeisenbahn im Mai 2010. Anfang 2009 war die Strecke hier im Bild zwischen Langenbernsdorf und Teichwolframsdorf noch zugewachsen. Erst durch die Arbeit des EFWO „Friedrich List“ e.V. wurde dies geändert.

Damals war's

An der ehemaligen Endstelle vor dem Rathaus in Oelsnitz / Erzgebirge erinnert heute ein 1:3 Modell des Triebwagens Nr. 5, Baujahr 1913 an die frühere Überland-Straßenbahn.



Überland-Straßenbahn: von Jörg Höbald Hohenstein-Ernstthal-Oelsnitz/Erzgebirge

Hohenstein-Ernstthal: Vor 50 Jahren wurde die Überland-Straßenbahn vom Bahnhof Hohenstein-Ernstthal über Oberlungwitz, Hermsdorf, Gersdorf und Lugau zum Rathaus in Oelsnitz/Erzgebirge still gelegt. Konkret verkehrten in der Nacht vom 26. zum 27. März 1960 die letzten durchgehenden Personenzüge. Am 17. April 1960 endete schließlich der restliche Güterverkehr zwischen der Uhlig-Mühle in Hermsdorf und dem Güterbahnhof in Hohenstein-Ernstthal. Als offizielle Gründe für die Umstellung auf Busverkehr wurden seinerzeit der schlechte Zustand der Gleise, Fahrzeuge und Stromversorgungsanlagen genannt. Nicht zuletzt hatte es vor den Abschiedsfahrten eine heftige Diskussion über die Möglichkeiten zur Modernisierung des relativ kleinen Verkehrsbetriebes sowohl unter den Fachleuten als auch in der Öffentlichkeit gegeben. Doch am Ende setzten sich diejenigen Politiker innerhalb der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands durch, die zum Sachsenring-Rennen des Jahres 1960 auch im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs das internationale Niveau zeigen wollten. Schließlich wurden ja zum gleichen Zeitpunkt in Westeuropa wesentlich modernere Straßen- und Kleinbahnen reihenweise abgerissen. Doch in den Kreisen Hohenstein-Ernstthal und Stollberg der sozialistischen Deutschen Demokratischen Republik (DDR) fehlten im Frühjahr 1960 für derartige Maßnahmen schlichtweg die einsatzfähigen Kraftomnibusse. So kam es dazu, dass nach dem Vollzug der Stilllegung zwischen Hohenstein-Ernstthal und Oelsnitz/Erzgebirge die Kapazitäten zur Sicherung des Arbeiterberufs- und Schülerverkehrs fehlten. Doch der Frust der kleinen Leute sorgte dafür, dass die interessante Bahn bis heute im Gedächtnis blieb. Schließlich mussten vor allem die Bürger aus Hermsdorf, Oberlungwitz und Gersdorf seit 1897 kämpfen, bis sie am 13. Februar 1913 endlich ihren eigenen Anschluss an das sächsische Bahnnetz in Besitz nehmen konnten. Wegen des staatlichen Desinteresses hatte nämlich die Sächsische-Überlandbahn-Gesellschaft auf Initiative der Kommunalpolitiker aus den Anliegergemeinden am Ende doch noch privates Kapital für die seinerzeit moderne Anlage aufbringen können. Zugleich senkte das 1000-Volt - Gleichstromsystem die Baukosten und Wagen mit geschlossenen Plattformen, Doppelspitzensignal und Druckluftbremsen zeigten, dass die Ingenieure aus der freien Wirtschaft ihr Fach beherrschten.

Fortsetzung →→→

Fortsetzung: Demgegenüber bekam die meterspurige Überland-Straßenbahn keine Genehmigung zum Transport regelspuriger Güterwagen auf Rollwagen bzw. Rollböcken. Dafür war nach Ansicht der staatlichen Bahnbükratie im Königreich Sachsen die Steigung zwischen der Uhlig-Mühle und Hohenstein-Ernstthal zu groß. Durch den aufwändigen Umlade-Betrieb am Güterbahnhof Hohenstein-Ernstthal wurde aber den Industriellen im Tal des Lungwitz-baches der Anreiz genommen, die Überland-Straßenbahn durch Zweigstrecken auszubauen. Demgegenüber verdiente die Staatseisenbahn weiter am Güterumschlag auf Fuhr-Werke sowie auf die ersten Lastkraftwagen in Wüstenbrand, Hohenstein-Ernstthal sowie Oelsnitz /Erzgebirge. Am Ende schränkte das nationalsozialistische Regime die Bereitstellung von Material für die Straßenbahnen in ganz Deutschland soweit ein, dass auch zwischen Hohenstein-Ernstthal und Oelsnitz / Erzgebirge die Möglichkeiten zur nachhaltigen Sicherung des Personenverkehrs ausblieben. Die Folge war jene Debatte in der jungen DDR, die vor allem um die Umstellung der Überland-Straßenbahn auf das übliche 600 Volt -Gleichstromsystem kreiste. Heute erinnern die historische Turmlore am Bahnhof Hohenstein-Ernstthal, Denkmale in Gersdorf und Oelsnitz/Erzgebirge, eine kleine Ausstellung im Steinkohlenbergbaumuseum Neuoelsnitz, viele Modelle sowie eine ganze Reihe von Veröffentlichungen an das einst so beliebte Verkehrsmittel. Unklar ist, ob die historische Wagenhalle sowie der kleine Güterschuppen der früheren Überlandstraßenbahn langfristig genutzt werden und so erhalten bleiben. Jörg Höbald



Seit Juli 2009 hat die Turmlore Nr. 40 als letztes vollständig erhaltenes Original-Fahrzeug der Überland-Straßenbahn ihren Platz am Bahnhof Hohenstein-Ernstthal gefunden und ist inzwischen auch überdacht. Nach 1960 war der Arbeitswagen bei der Kirnitzschalbahn im Einsatz und sollte dann ins geplante Überland-Bahn-Museum in Kreischa. Da dieses Projekt am Desinteresse konservativer Lokalpolitiker im Lokwitzgrund scheiterte, wurde die Turmlore von den Bürgern und der Stadtverwaltung Hohenstein-Ernstthal nach Hause geholt.

Bilder © Jörg Höbald

Gegen das Vergessen!

Bundesregierung: Keine Hilfe für "Reichsbahn"-Opfer

Die Bundesregierung lehnt finanzielle Hilfen für die letzten Überlebenden der Massendeportationen mit der "Deutschen Reichsbahn" kategorisch ab. „Raum für Leistungen gleich welcher Art gibt es nicht“, teilte das Bundesministerium für Finanzen jetzt mit. Auch die Deutsche Bahn AG, die historische Erbin der "Deutschen Reichsbahn" ist, treffe "keine rechtliche Verpflichtung", heißt es in einem Schreiben an den gemeinnützigen Verein "Zug der Erinnerung". Man habe alles getan und müsse einen Schlussstrich ziehen. Der "Zug der Erinnerung", der eine mobile Ausstellung über die etwa 3 Millionen "Reichsbahn"-Opfer durch die deutschen Bahnhöfe fahren lässt, hatte die Bundesregierung um eine humanitäre Geste gebeten. Zahlreiche Deportierte, die als Kinder und Jugendliche den Leidensweg über das europäische Schienennetz antraten, leben im hohen Alter unter schwierigen sozialen Bedingungen. Inzwischen appellieren 21 Opferorganisationen aus vier Ländern an die deutsche Öffentlichkeit. In einer Erklärung, die am vergangenen Wochenende in Warschau verabschiedet wurde, heißt es: "Ohne die 'Deutsche Reichsbahn' und ihre Massentransporte wären die Morde, die Ausbeutung und die unmenschlichen Leiden der Opfer unmöglich gewesen. Die Wagen der 'Deutschen Reichsbahn' wurden für Hunderttausende zu rollenden Särgen. Wir sind Überlebende dieser Todestransporte. Für unseren Weg in Vertreibung, Gefangenschaft und Vernichtung hat die 'Deutsche Reichsbahn' Kilometer für Kilometer Gebühren erhoben. An den Massenverbrechen hat sie sich bereichert (...) Die historischen Nachfolger der 'Deutschen Reichsbahn' müssen ihrer moralischen und finanziellen Pflicht endlich nachkommen. PE: Verein „Zug der Erinnerung“ e.V.

**Kein Naziaufmarsch
am 1. Mai 2010 in Zwickau!
Naziaufmärsche Blockieren
ist unser Recht!**

Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.
unterstützt den Aufruf des VVN-BdA-Zwickau
Mach mit! www.vvn-bda-zwickau.de

Draisinenfahrten gegen das Vergessen!

Aus Anlass des 65. Jahrestages der Befreiung vom Hitlerfaschismus verkehrt am 8. und 9. Mai 2010, die Draisine auf der Werdauer Waldeisenbahn im Gedenken an die Opfer der Todeszüge und Todesmärsche welche bis 1945 durch die Nazis auch im Einzugsbereich der Werdauer Waldeisenbahn durchgeführt wurden. Im Jubiläumsjahr „175 Jahre Deutsche Eisenbahn“ soll so auch an die antifaschistischen WiderstandskämpferInnen erinnert werden. Jene Eisenbahnerinnen und Eisenbahner die unter Einsatz ihres Lebens, für eine gerechte und humane Welt gegen die Nazis kämpften. Es soll an die Menschen erinnert werden, die bei der Deutschen Reichsbahn Zwangsarbeit unterm Hakenkreuz leisteten und für einen sinnlosen Krieg ums Leben kamen. Den Toten zu Ehren, den Lebenden zur Mahnung! Angesichts wieder erstarkender rechter Kräfte, wie mit dem Einzug der NPD in den Sächsischen Landtag oder dem Einzug der NPD in den Zwickauer Stadtrat, heißt es aus der Geschichte endlich Lehren zu ziehen und gegen die braune Brut aufzustehen und zu handeln. Es darf nie wieder geschehen! In diesem Zusammenhang unterstützt der EFWO „Friedrich List“ e.V. auch den Appell der internationalen Opferorganisationen Aussöhnung und Gerechtigkeit in welcher es heißt: „Wir erwarten von der Deutschen Bahn AG und ihrer Eigentümerin, der Bundesrepublik Deutschland, dass sie die „Reichsbahn“-Opfer angemessen ehren. Den bedürftigen Überlebenden, die in hohem Alter sind, muss schnelle und großzügige finanzielle Hilfe zuteil werden. Aussöhnung und Gerechtigkeit sind ein Gebot der Stunde.“

www.zugdererinnerung.de - Eine Unterschriftenliste liegt am Draisinenwochenende am 8. und 9. Mai 2010 in Werdau/West hierzu aus. EFWO „Friedrich List“ e.V.

(Warschauer Erklärung) Gemeinsame Erklärung der internationalen und nationalen Organisationen der ehemaligen NS-Opfer

Vor 65 Jahren kapitulierte Nazi-Deutschland. Integraler Bestandteil des NS-Zwangsregimes war die „Deutsche Reichsbahn“. Sie verschleppte Millionen Menschen aus ganz Europa in den Tod oder in ein Sklavendasein. Ohne die „Deutsche Reichsbahn“ und ihre Massentransporte wären die Morde, die Ausbeutung und die unmenschlichen Leiden der Opfer unmöglich gewesen. Die Wagen der „Deutschen Reichsbahn“ wurden für Hunderttausende zu rollenden Särgen. Wir sind Überlebende dieser Todestransporte. Für unseren Weg in Vertreibung, Gefangenschaft und Vernichtung hat die „Deutsche Reichsbahn“ Kilometer für Kilometer Gebühren erhoben. An den Massenverbrechen hat sie sich bereichert. Auch 65 Jahre danach ist die Verbrechenbeihilfe der „Deutschen Reichsbahn“ nicht abgegolten. Eine angemessene Ehrung der Millionen, die von den Transporten mit der „Deutschen Reichsbahn“ nicht zurückkehrten, wäre längst an der Zeit gewesen. Den bedürftigen Überlebenden zu helfen, sollte selbstverständlich sein. In diesem Jahr feiern die „Reichsbahn“-Erben ihr 175. Jubiläum. Es ist höchste Zeit, dass sie sich der eigenen Geschichte stellen. Die historischen Nachfolger der „Deutschen Reichsbahn“ müssen ihrer moralischen und finanziellen Pflicht endlich nachkommen. Wir appellieren an die deutsche und internationale Öffentlichkeit, sich an die Seite der Überlebenden zu stellen und für Aussöhnung und Gerechtigkeit einzutreten.

Warschau, den 26. März 2010

Bahnpost-Briefkasten



Am Samstag den 29. Mai 1999, dem letzten Betriebstag auf der Werdauer Waldeisenbahn, legte der Antiabschieds Sonderzug „Friedenstaube“ der Initiative „29. Mai“ am Haltepunkt Trünzig einen Halt ein, bevor die Weiterfahrt in Richtung Wünschendorf/Elster, Gera erfolgte. Einen Tag später war es ruhig geworden, um die Eisenbahnstrecke durch den Werdauer Wald. Vandalismus, Verfall, Diebstahl und illegale Müllablagerungen entlang der Eisenbahnstrecke sorgen seither bis in die Gegenwart für Probleme, wovon die Kommunen und die Polizei entlang der Strecke leider die Augen verschließen und Verantwortung von sich weisen. Bahnpost-Red:

Dörflicher Wandel: *Leserbrief von Sandra Ludwig*

Wie der Kapitalismus einen einst blühenden Ort veränderte

Im kleinen Dörfchen Trünzig ist nichts mehr, wie es mal war. Damit geht es dem Ort nicht anders als vielen Gemeinden in Ostdeutschland nach der Wende. Nun kann man einwenden, bei so einem kleinen Ort könne man nicht viel erwarten. Aber es wohnen über 1000 Menschen hier und es gab einst eine Infrastruktur mit allem, was zu einem Dorf gehört. Meine Oma Else ist als Bäuerin stets mit dem Fahrrad ins Dorf zum Einkaufen gefahren und hat alles Nötige bekommen. Heute lebe ich in dem idyllischen Ort, habe durch meine fortschrittliche Einstellung auch nur ein Fahrrad, aber um einzukaufen, muss ich mindestens 5 Kilometer fahren. Zu den 2 kleinen Lebensmittelgeschäften kam Anfang der 80er Jahre eine neue Kaufhalle, um die Einwohner mit allem Notwendigen zu versorgen, angefangen von Lebensmitteln bis hin zu Kleidung, Schreibwaren oder Haushaltsbedarf. Heute gibt es keinen Laden mehr. Viele ältere Menschen, die kein Auto haben, sind entweder auf andere angewiesen oder müssen in die Nachbarorte fahren. Das schränkt aber die Lebensqualität ein. In der ehemaligen Schule „POS Adolf Hennecke“ habe ich meine halbe Kindheit verbracht. Die Freizeitmöglichkeiten, gefördert durch die Lehrerschaft, waren zwar begrenzt, aber vorhanden. Mitte der 80er Jahre gab es sogar noch einen großen Anbau. Noch gut erinnere ich mich an das Vorbereitungsjahr auf den Eintritt in die FDJ, bei dem wir interessante Gäste zu Besuch hatten, an unseren engagierten FDJ-Sekretär Herrn Schreiber, aber auch noch an die Schuldisco. Heute ist die gesamte Schule für den Lehrerbetrieb geschlossen. Dafür findet man im ehemaligen Chemieraum die Sparkasse, im Geographieraum das Gemeindezimmer und im Bioraum ein jetzt schon ehemaliger Quelleladen. So wird aus Bildung ein Geschäft. Den Kindergarten am Wald gibt es noch. Der Pfarrer wurde wegrationalisiert, das Pfarrhaus vermietet. Seine umfangreiche Bibliothek hatte mir als jungem Mädchen viel geboten. Sogar einen Schmied gab es einmal und die so bekannte „Heißmangel“. Die Ärztin hat die Praxis im letzten Jahr geschlossen. Selbstverständlich hatten wir eine Post im heute leerstehenden Gemeindehaus, zu einer Zeit, als es noch die Post gab, mit dicken Briefmarkenbüchern. Die Post ist schon lange weg, spärliche Briefmarken gibt es in den Nachbardörfern. Spärlich deshalb, weil man keine Auswahl mehr an schönen Marken hat und sich diese, wie so viele andere Dinge auch, schicken lassen muss. Schon mein Urgroßvater hatte im alten „Gasthof Waldorf“ jede Woche seine Skatfreunde getroffen. Über der Gaststube war der große Saal für Veranstaltungen der Gemeinde, der Schule für Tanz und Ausstellungen. An das „Fest der jungen Talente“ erinnere ich mich noch lebhaft, aber auch an die Kinovorstellungen. Der Saal war immer voll. Heute steht der Gasthof leer. Und es gibt auch keinen Bürgermeister mehr, denn Trünzig ist „eingemeindet“. Dadurch werden die Belange des Ortes natürlich weiter eingeschränkt. Von den wesentlichen Dingen, die einen Ort ausmachen, ist nichts mehr geblieben. Lediglich durch die Nähe zum angrenzenden Naherholungsgebiet „Werdauer Wald“ und seine ruhige Lage ist Trünzig beliebt. Einige Reiterhöfe entstanden. Die Busverbindung ist auf wenige Verbindungen reduziert, das hängt wohl auch mit dem Schulverkehr zusammen. Früher fuhr jede Stunde bis zum späten Abend ein Bus, auch am Wochenende. Heute kommt der letzte Bus um 18.00 Uhr an, am Wochenende gibt es überhaupt keine öffentliche Verkehrsverbindung. Für den Berufsverkehr sind die Verbindungen nahezu ungeeignet. Die Bahn wurde auch stillgelegt, aber ein ehrenamtlicher Bahnverein kämpft um die Wiederaufnahme des Betriebes auf privater Ebene. Von „blühenden Landschaften“ kann also nicht die Rede sein. Wenn man diese Metapher wörtlich nimmt, so hat die unmäßig und auf hohen Ertrag aufgebaute Landwirtschaft noch die letzten Feldblumen „weggespritzt“. Wenn man schon von „blühenden Landschaften“ spricht, so gab es diese in der Zeit der DDR! Da soll nun einer behaupten, diese Veränderungen habe nichts mit dem Kapitalismus zu tun! Wenn es im Sozialismus in einem Dörfchen alles nötige gibt, was soll dann daran schlecht sein? Ist es etwa besser, in der kapitalistischen BRD zu leben und absolut nicht mehr versorgt zu sein? Darauf kann keiner stolz sein! Nicht nur die Versorgung ist nicht vorhanden, nein, auch die damit verbundene Kommunikation der Einwohner hat sich dadurch negativ verändert. Die Leute sehen sich nicht mehr so oft, manche Zugezogene kennt man gar nicht. Neue Ideen für eine bessere Zukunft werden so nicht umgesetzt, ohne Kneipe schon gar nicht. In unserer Kreisstadt Werdau sieht es nicht viel anders aus. Die Armut in den Straßen und den Geschäften ist erschreckend. Wie überall sind die meisten guten Geschäfte weggebrochen. Fast jedes Mal, wenn ich in die Stadt komme, ist irgend ein Geschäft verschwunden, dafür eröffnet meist irgend ein Ramschladen. In einigen Geschäften ist das Licht aus und ich traute mich kaum über die Schwelle. Als ich es doch versuchte, wurde ich lautstark aufgefordert, nicht hereinzukommen. Einige andere Läden schalteten erst das Licht an, als ich eintrat. Diese neue Art der Armut war auch für mich neu. Am schlimmsten sind aber die Gesichter der Menschen, die zu studieren nicht schwer ist. Sie sind leer, ausgebrannt und hoffnungslos. Dabei haben doch die meisten Älteren ihre sichere Rente und im Gegensatz zu mir als jungen Menschen nur wenig Existenznöte. Fast habe ich den Eindruck, man habe die Menschen in der Wende ihrer Seelen beraubt. Das sollte sich ändern.

Sandra Ludwig

Verkehr & Gesellschaft

Bürgerinitiative kämpft für Viadukt-Radweg

von Jörg Höbald

Verwaltungsgemeinschaft Wieratal. Schon im Februar dieses Jahres wurde im Kulturgut Quellenhof der Gemeinde Göpfersdorf (Verwaltungsgemeinschaft Wieratal) eine Bürgerinitiative gegründet, die sich für den Bau eines „Viadukt-Radwegs“ auf der ehemaligen Bahntrasse zwischen Nobitz, Beiern-Langenleuba und der Landesgrenze zwischen Thüringen und Sachsen stark macht. Auf diesem Teilstück der früheren Bahnverbindung: Altenburg-Narsdorf wurden bekanntlich im letzten Jahr von der Deutschen Bahn AG die Gleise heraus gerissen. Auf der Versammlung waren ein Staatssekretär des zuständigen Ministeriums der Regierung des Freistaates Thüringen, ein Vertreter der Stadt Penig und mehrere Kommunalpolitiker sowie rund 150 Gäste anwesend. Eingangs erklärte Günter Lichtenstein, dass man schon seit der Einstellung des Bahnverkehrs durch das Wieratal im Jahr 1995 mit der Idee schwanger geht, die Trasse in einen Radweg umzuwandeln. Dabei war es kein Geheimnis, dass Lichtenstein der Chef einer bekannten regionalen Baumarkt-Kette ist, die übrigens auch Fahrräder und Fahrrad-Zubehör vertreibt. Daneben gilt der Unternehmer als herausragender Förderer der Kunst im Altenburger Land sowie im heutigen Landkreis Zwickau und als geistiger Vater einer ganzen Reihe von kulturellen Veranstaltungen in der Verwaltungsgemeinschaft Wieratal. Nach der Einschätzung von ihm und seinen Mitstreitern bildet das Radweg-Projekt die einzige Möglichkeit, um die markanten Beton-Brücken, darunter den Wieratal- oder Frohnsdorfer Viadukt für den Tourismus in der Region zu erhalten. Dabei wird mit einem Kostenrahmen von rund 4 Millionen Euro gerechnet. Darunter ist ein Betrag von rund 1, 26 Millionen Euro, mit dem der „Nirkendorfer Viadukt“, der „Wieratal- oder Frohnsdorfer Viadukt“, die „Bahnhofsbrücke Beiern-Langenleuba“ sowie der „Heidelbergsmühlenviadukt“ zwischen Beiern und Niedersteinbach bei Penig soweit hergerichtet werden sollen, dass sie langfristig dem Radverkehr dienen können. Die Initiatoren des Radweg-Projektes gehen weiterhin davon aus, dass der Freistaat Thüringen rund 90 Prozent der Kosten für die Trasse zwischen den so genannten Paditzer Schanzen bei Nobitz und dem Heidelberg an der Landesgrenze zu Sachsen trägt. Auf die Anliegerkommunen würde demnach nur eine Last von rund 400 000 Euro verteilt auf mehrere Jahre zu kommen. Weil die Flächen der früheren Bahnverbindung: Altenburg-Narsdorf im sächsischen Bereich zwischen Niedersteinbach /Heidelberg und Narsdorf von der Deutschen Bahn AG schon an unterschiedliche Interessenten veräußert worden sind, hat die Stadtverwaltung Penig inzwischen schon eine Ersatztrasse zum Anschluss an den Mulderadweg vorgeschlagen. Sie soll vom Heidelberg über vorhandene Wege nach Thierbach im Tal der Zwickauer Mulde führen. Zudem bekommt der geplante „Viadukt-Radweg“ kräftigen Rückenwind von den Tourismus-Fachleuten des Altenburger Landes. „Radtourismus in Deutschland ist ein Wachstumsmarkt. Rund 9, 2 Milliarden Euro geben die Deutschen im Jahr für ihre Fahrräder aus. 186 000 Arbeitsplätze hat der Rad-Tourismus in Deutschland schon geschaffen. 21 Millionen Menschen in Deutschland nutzen im Urlaub das Rad. Das wird durch die Wirtschaftskrise in Zukunft noch potenziert“, sagte die stellvertretende Vorsitzende des Fremdenverkehrsverbands Altenburger Land, Christine Büring auf der Gründungsversammlung. Dass es mit dem Rad-Tourismus im Freistaat Thüringen aufwärts geht, zeigt nicht zuletzt auch die laufende Umwandlung der Schleizer Kleinbahn in einen so genannten Bahnradweg. In diesem Fall sind nun schon charakteristische Details des klassisch-modernen Ensembles aus Architektur und Technik rund um die Bleiloch-Talsperre verloren gegangen. Vor dem Hintergrund der Visionen von Besucherströmen in Größenordnungen des Elbe- oder Donauradweges erscheinen solche Verluste aber augenscheinlich als kleine Kollateralschäden, die vernachlässigt werden können. Laut Feststellung der Tourismus-Experten aus Thüringen steigt ja zunehmend auch die Generation der über 55-jährigen auf das Fahrrad. Von daher verwundern auch die Gerüchte nicht, dass sich die Oberhäupter der Gemeinde Remse und der Stadt Waldenburg in Sachsen mehr oder minder laut über ein „Umdenken“ hinsichtlich des Erhalts der Muldentalbahn äußern sollen. Fakt ist aber auch, dass oben genannten Baumarkt-Kette erst kürzlich eine Filiale auf dem Gebiet der Gemeinde Remse eröffnete, die wiederum eine Verwaltungsgemeinschaft mit der Stadt Waldenburg unterhält. Somit gibt es interessante Zufälle in unserer Welt.

Jörg Höbald



Als der Bahnmeister durch Remse kam, hat er sich ob des neuerlichen Gedankens eines Radwegs auf der Muldentalbahn schlichtweg schwarz geärgert.



Beiern-Abschied - Wirtschaftsförderung! Hier wird Platz geschaffen für einen ungeahnt dichten Strom fröhlicher Radler. Aufgenommen bei Boderitz, 15.11.2009. Jörg Höbald



Abschied-Ehrenhain - Die neue Trasse für die Radler der Generation 55-Plus bei Ehrenhain Oktober 2009. Jörg Höbald

Bahnkunden - Informationen

Fahrpreiserhöhung beim VMS fördert kein Umsteigen zum ÖPNV

„Ab dem 1. August 2010 gelten im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) neue Tarife. Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) hat in ihrer Sitzung am 9. April 2010 die Tarifänderung bestätigt“. So ist der Wortlaut einer Pressemeldung des Verkehrsverbundes Mittelsachsen vom 9. April 2010. Demnach steigen die Kosten für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs deutlich. Da nützt auch das Versprechen des VMS wenig, die Fahrpreise in den beiden kommenden Jahren konstant zu halten. So lange die politisch und geschäftlich Verantwortlichen befreundete Busunternehmen außerhalb des Schülerverkehrs mit Fahrten beschäftigen, die kaum oder gar nicht angenommen werden, sind steigende Betriebskosten kein Argument, um den Bürgern tiefer in die Tasche zu greifen. Vielmehr setzt sich die politische und die geschäftliche Führung des VMS selbst dem Vorwurf aus, keinen ÖPNV für die Fahrgäste, sondern lediglich Lobbyarbeit für ihre Busunternehmen zu betreiben. Schließlich werden die Mogelpackungen, bei denen die kommunale Pflichtaufgabe nur nach den Buchstaben der Gesetze erfüllt wird, nicht nur von Einheimischen, sondern auch von Besuchern aus den Altbundesländern kritisiert. Zugleich wälzt der VMS einen Großteil der Bemühungen die Stammgäste der öffentlichen Verkehrsmittel zurück zu gewinnen, auf ehrenamtliche Enthusiasten ab. Deshalb fragen jene Bürger, die ihre Freizeit der Schadensbegrenzung widmen, ob die Struktur von fünf Verkehrsverbänden in Sachsen noch tragbar ist? Nicht zuletzt gibt der VMS zu, dass seine Fahrgeldeinnahmen in den letzten vier Jahren gerade einmal um 4 Prozent gestiegen sind. Doch woher sollen die Mittel zur Kostendeckung auch kommen, wenn sich die politisch und geschäftlich Verantwortlichen seit über zehn Jahren als resistent gegenüber den verzweifelten Bitten angestammter Bahnkunden erweisen? Der Deutsche Bahnkunden-Verband fordert, die sächsischen Verkehrsverbände nach dem Standard der meisten Bundesländer durch eine schlanke Organisation zu ersetzen. Dieser Schritt würde nicht nur Verwaltungskosten sparen, sondern auch der Verfilzung dieses Bereichs entgegen wirken. In der Konsequenz unterstützt der Eisenbahnförderverein EFWO "Friedrich List" e.V. als Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband diese Forderung und ruft weiterhin alle politisch Verantwortlichen auf, endlich im Interesse der Fahrgäste zu handeln. Die angekündigte Fahrpreiserhöhung ist nicht hinnehmbar und das falsche Mittel, um Verkehr und Gesellschaft in Einklang zu bringen.

Beispiele für die Fahrpreiserhöhung zum 1. August 2010

Fahrscheinart:	Aktuell/ Erm.	Erhöhung	ab 1.8.2010/ Erm.
Kurzfahrstrecke	1,20 € / 0,80 €	0,20 € / 0,10 €	1,40 € / 0,90 €
1 Zone	1,70 € / 1,10 €	0,10 € / 0,10 €	1,80 € / 1,20 €
2 Zonen	2,80 € / 1,90 €	0,10 € / 0,00 €	2,90 € / 1,90 €
3 Zonen	4,10 € / 2,70 €	0,20 € / 0,20 €	4,30 € / 2,90 €
4 Zonen	5,40 € / 3,60 €	0,30 € / 0,20 €	5,70 € / 3,80 €
Tageskarten			
1 Zone	3,40 € / 2,20 €	0,40 € / 0,30 €	3,80 € / 2,50 €
2 Zonen	5,60 € / 3,80 €	0,50 € / 0,20 €	6,10 € / 4,00 €
3 Zonen	8,20 € / 5,40 €	0,80 € / 0,70 €	9,00 € / 6,10 €
4 Zonen	10,80 € / 7,20 €	1,20 € / 0,80 €	12,00 € / 8,00 €

PE vom 27.04.2010 EFWO „Friedrich List“ e.V.

Gleisanschlüsse im ländlichen Raum nutzen!

- I Sie sind Spediteur oder ein mittelständischer Betrieb im Einzugsbereich der Werdauer Waldbahn?
- I Sie haben Interesse an einen Umwelt bewussten Versand von Gütertransporten im überregionalen Bereich auf der Schiene?
- I Sie interessieren sich dafür, einen Gleisanschluss oder Verlademöglichkeit für das Verkehrsmittel Eisenbahn zu nutzen?
- I Sie möchten sich davon überzeugen, dass Güterverkehr auf der Schiene langfristig günstiger als der Lkw sein kann?

Mit der Werdauer Waldbahn können diese Möglichkeiten geschaffen werden.

Trauen sie sich, auf der Eisenbahnstrecke durch den Wald können sie in Zukunft bequem ihre Güter regional verladen und sicher an überregionale Ziele per Bahn befördern lassen!

Eisenbahnstrecke im ländlichen Raum nutzen!

- I Sie möchten umweltbewusste Naturausflüge für Schulklassen, Kinder- und Jugendeinrichtungen als festen Bestandteil der Bildungsarbeit zum Heranführen an das Verkehrsmittel Eisenbahn durchführen?
- I Sie sind interessiert an öffentlichen Personennahverkehr im Bereich Wünschendorf – Seelingstädt – Werdau /West um den Abkopplungsprozess im Ländlichen Raum zwischen Thüringen und Sachsen eine Alternative zu geben?

Was auf der Strasse im Stau steht, stressig ist und die Umwelt verpestet, kann auf Schienen in aller Ruhe mit Pünktlichkeitsgarantie im Nahverkehr überholt werden!

Werden sie Partner der Werdauer Waldbahn!
Wenden Sie sich vertrauensvoll an uns!
Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.
Kontakt: www.efwo-friedrich-list.info
Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH
Kontakt: www.regionaleisenbahn.de



Infoschnipsel:

Ich möchte

Informationen über den EFWO „Friedrich List“ e.V.

das Verkehrs- und Gesellschaftspolitische Infoblatt Bahnpost regelmäßig zugesendet bekommen.

Ich habe Interesse

an einer Mitgliedschaft im EFWO „Friedrich List“ e.V.

Absender:

Name, Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ / Wohnort _____

Ausfüllen, Ausschneiden und Abschicken an:

Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V.,
Äußere Schneeberger Strasse 14
08056 Zwickau

Bahnpost für Westsachsen und Ostthüringen – Impressum:

Herausgeber:

Arbeitskreis „Bahnpost“ des Eisenbahnförderverein
Westsachsen – Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.

Vertrieb:

Die Bahnpost ist über das Internet im pdf-Format kostenlos erhältlich. Die Bahnpost kann im Jahres- Abo gegen einen Spendenbeitrag von 6,- EURO bzw. gegen Zusendung von 4 Briefmarken zu 1,45 € bezogen werden. Die Bahnpost erscheint neben Extraausgaben vier mal im Jahr und kann über den EFWO „Friedrich List“ e.V. bezogen werden.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Bahnpost – Redaktion wieder. Nachdruck mit Angabe des Quellenverzeichnis erwünscht. Die Redaktion behält sich das Recht vor, Zuschriften sinnwährend zu kürzen.

Anschrift:

Eisenbahnförderverein

Westsachsen / Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.
Äußere Schneeberger Strasse 14, 08056 Zwickau

Ausgabe:

1/2010 vom 27. April 2010, 10. Jahrgang