

# Bahnpost



Mitglied im Deutschen  
Bahnkunden-Verband

3. Ausgabe 2012

## Verkehrs- & Gesellschaftspolitisches Informationsblatt

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



### **Erfolgreiche Premiere auf der Werdauer Waldeisenbahn**

Mitglieder des Eisenbahnfördervereins EFWO „Friedrich List“ e.V. gaben sich mit Lutz Lochau vom Leipziger Dampfdrasinenteam, an der Werdauer Waldeisenbahn ein Stelldichein, bevor die Rückfahrt mit Dampfdrasine DT2 001 am Abend des 01. September 2012 im Gleis 1 des Haltepunkt Werdau-West nach Langenbernsdorf startete. Insgesamt wurden an zwei Fahrtagen Anfang September 2012 mehr als 120 Kilometer Laufleistung mit der Dampfdrasine auf dem 8,5 Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Werdau-West, Langenbernsdorf und Teichwolframsdorf auf der Werdauer Waldeisenbahn zurückgelegt. Erfolgreich absolvierten Dampfmaschine und Maschinisten die ersten öffentlichen Premiärefahrten auf einem solchen Streckenabschnitt. Damit die Fahrten auch reibungslos und sicher durchgeführt werden konnten, investierte der EFWO Eigenmittel im vierstelligen Bereich in die Aufbereitung der Streckeninfrastruktur und nötigen Sichtdreiecke an den Bahnüberwegen, organisierte neben dem Fahrtenprogramm die benötigten Wasser- und Holzvorräte und war selbst mit den zusätzlichen Fahrten mit der betreuten Handhebeldrasine des TEV Weimar e.V. im Bereich Langenbernsdorf – Teichwolframsdorf beschäftigt. Das Konzept für diese bisher einmalige Veranstaltung ist aufgegangen und sorgte für viele Fahrgäste. Die Begeisterung der Mitwirkenden und der Fahrgäste stärkte den Optimismus, der für die Zukunft dringend benötigt wird.

### ***Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband (DBV)***

**Eisenbahnförderverein  
Westsachsen/Ostthüringen  
"Friedrich List" e.V.  
[www.efwo-friedrich-list.info](http://www.efwo-friedrich-list.info)**

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

# Nachrichten

Trotz eingelegter Sonderfahrten mit der Dampf- und Handhebeldräisine konnte der Ansturm am Bahnhof Langenbernsdorf nicht bewältigt werden.



## 700 Gäste bei Sonderfahrtenprogramm auf der Werdauer Waldeisenbahn

Das durch den Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. am 1. und 2. September 2012 organisierte Fahrtenprogramm, welches im Rahmen der 29. Schienenverkehrswochen des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) auf der Werdauer Waldeisenbahn durchgeführt wurde, erfuhr eine mehr als erwartete Resonanz. Ca. 700 Fahrgäste wurden an beiden Tagen mit zusätzlich zum regulären Fahrplan eingelegten Sonderfahrten zwischen den Bahnstationen Werdau-West, Langenbernsdorf und Teichwolframsdorf auf der Werdauer Waldeisenbahnstrecke mit der Dampfdräisine und einer Handhebeldräisine befördert. Dennoch konnten leider nicht alle Interessenten in den Genuss einer Mitfahrt gelangen, da hierfür die Kapazitäten einfach nicht ausreichten. Mit dieser Veranstaltung wurden mehrere Prämieren gemeistert. Dank der Leistung des Maschinenbauingenieurs Lutz Lochau und seinen Kollegen konnte eine neu konstruierte Dampfdräisine mit Beiwagen erstmals für öffentliche Fahrten auf einer Eisenbahnstrecke zum Einsatz gelangen. Hierdurch war es möglich geworden, erstmals auch Fahrgäste zum Werdauer Waldtag aus Richtung Werdau nach Langenbernsdorf zu befördern. Mit und bei dieser Veranstaltung wurde wieder eindeutig das Interesse der Wiederinbetriebnahme der Ende Mai 1999 „stillgelegten“ Eisenbahnstrecke Werdau – Wünschendorf/Elster von der Bevölkerung bekundet. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. plädiert weiterhin für die schrittweise Reaktivierung der Werdauer Waldeisenbahn und führte auch die Petitionspostkartenaktion zum Lückenschluss zur Wiederherstellung der Verbindung Werdau – Werdau/West an einen der Informationsstände am Bahnhof Langenbernsdorf weiter, die großes Interesse bei der Bevölkerung findet. Für die Organisation waren mehr als fünf Wochen Arbeit von den Vereinsmitgliedern des EFWO an der Strecke im Ehrenamt geleistet worden. Der Eisenbahnförderverein EFWO „Friedrich List“ e.V. möchte sich bei nachfolgenden Unterstützern herzlich bedanken, ohne deren Hilfe die Durchführung wesentlich schwerer zu meistern gewesen wäre: Lutz Lochau und Kollegen des Dampfdräisenteams aus Leipzig, Thüringer Eisenbahnverein e.V. Weimar, Motorgeräte Fachbetrieb Stefan Weiss - Langenbernsdorf, Gaststätte „Zum Leubnitzer“, Anhänger Jaschke – Zwickau, Fleischerei Holzmüller, Gleisbau- und Signaltechnik Dittrich – Werdau sowie alle ehrenamtlichen HelferInnen und Sympathisanten. EFWO „Friedrich List“

## Fernbusse in Deutschland (DBV – Bundesvorstand)

Das Präsidium des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) hat sich in seiner Sitzung am 15.09.2012 mit der Einigung der Koalitions- und Oppositionsparteien auf die Zulassung von Fernbussen in Deutschland beschäftigt. Grundsätzlich ist konkurrierenden Verkehrsangeboten im Fernverkehr nichts entgegenzuhalten; so auch nicht der Zulassung von Fernbusverkehr. Nicht jedoch unter diesen Bedingungen. Um eine echte Konkurrenz zu schaffen, müssen auch für alle Verkehrsträger dieselben Wettbewerbsbedingungen gelten. Dies ist bei dem Vorhaben der Parteien nicht gegeben. So wird es dem Bus ermöglicht, auf öffentlich subventionierten Verkehrswegen kostenlos und zu Dumpingpreisen Fernverkehre anzubieten, während die Eisenbahnen für den Verkehrsweg bezahlen müssen. Autobahnen und Bahnstrecken sind beides Bundesverkehrswege. Klare Forderung des DBV ist es, daß entweder die Busse mautpflichtig oder den Eisenbahnen die Strecken ebenfalls zur kostenfreien Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Mogelpackung ist der vermeintliche Schutz des subventionierten Regionalverkehrs bis zu 50 km. Seit Abschaffung des mittleren Fernverkehrs bei der Bahn (z.B. Interregio) vor mehr als sieben Jahren sind die Aufgaben des mittleren Fernverkehrs schon längst (unberechtigterweise) auf den von den Ländern finanzierten Regionalverkehr übergegangen, der sich daher schon lange nicht mehr auf 50 km beschränkt, sondern bis zu 250 km abdeckt (z. B. Südbrandenburg oder Bayern). Die Fernbusbranche nutzt für die Darstellung der Sicherheit des Busverkehrs gern die Statistik des Gesamtbusverkehrs. Bei Selektion der Statistik auf Stadt-/Regionalbusse einerseits und Fernbusse andererseits wird deutlich, dass der Fernbus das unfallträchtigste Verkehrsmittel ist. Während im Nahverkehr die Busfahrer mit anderen Geschwindigkeiten und festen Dienstzeiten zur Sicherheit beitragen, ist der Fernbusfahrer dem im Fern-Fuhrgewerbe fast üblichen Stress ausgesetzt. So könnte auf den Busfahrer ein Druck ausgeübt werden, um die Busunternehmen möglichst von Nachteilen aus den gesetzlichen Fahrgastrechten freizuhalten. Während die Sicherheitsfahrschaltung eines Schienenfahrzeugs bei Indisposition des Lokführers den Zug automatisch zum halten bringt, ist in einer ähnlichen Situation des Busfahrers der Bus meist nicht zu retten. Besonders der immer stärker werdende Verkehr auf Autobahnen und Fernstraßen führt oft zu stundenlangen Staus, durch die beim Busfahrer Ermüdungen eintreten können, die eine Weiterfahrt als unverantwortlich erscheinen lassen. Es wäre zu wünschen, dass die Medien über das Vorhaben nicht nur berichten, sondern zu einer umfassenden Diskussion beitragen würden. Angesichts der offenkundigen Einigkeit fast aller Bundestagsparteien sollte ein öffentlicher Druck zur Schaffung fairer Voraussetzungen aufgebaut werden.

Pressemeldung des DBV-Präsidium vom 15.09.2012

# Technische Denkmale sind Kulturdenkmale

## Die Wieder-Gängerin vom Brückenberg



**Tot gesagte leben länger:** Der Schienentrabi des VSE rollte am 29. und 30. September 2012 auf Initiative des Fördervereins „Brückenbergbahn“ zum 140. Jubiläum auf einem Teilstück der denkmalwürdigen ehemaligen Zwickauer Werksbahn. *Foto Bahnpost-Red:*

### Kurzer Einblick zur Brückenbergbahn

Die als Zwickauer Brückenbergbahn bekannte Anschlussbahn wurde unter der Betriebsführung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn im September 1872 eröffnet. Diese Güterverkehrsstrecke mit Anschluss an den Zwickauer Hauptbahnhof diente dem Transport von Kohle aus dem Zwickauer Steinkohlerevier aus den Schächten um Pöhlau. Hier entstand im Verlauf der Geschichte und größer werdenden Güterverkehrsbedarf ein Sammelbahnhof. Die mit enormer Steigung angelegte Bahn verband die Schächte mit einzelnen Gleisanschlüssen. Einige dieser Schächte wurden im Laufe der Geschichte stillgelegt und die Flächen industriell umfunktioniert, andere neue Schächte wurden erschlossen und ebenfalls an die Bahn angeschlossen. Der VEB „Steinkohlenkokereien August Bebel“ zählte zu DDR-Zeiten zu den größten Nutzern der Strecke. Zudem wurde ein Metalleichtbaukombinat und Betonplattenwerk an die Bahnstrecke mit eigenen Gleisanlagen angeschlossen. Die Länge der Brückenbergbahn war ca. 7 km lang. Mit der politischen Wende in der DDR kam für viele Betriebe an der Brückenbergbahn das Aus. Der Bedarf an der Güterbahn sank. Als letztes wurde ein Kraftwerk am Brückenbergschacht III noch mit Eisenbahnverkehr bedient. 1998 wurde auch dieser Betrieb geschlossen. Das Schicksal der Brückenbergbahn war so besiegelt. Teile der Strecke wurden demontiert. Seit 2006 gibt es verschiedene Bemühungen, die Brückenbergbahn wieder für Touristische Verkehre auf einem Teilstück zwischen Pöhlau in Richtung Zwickau zu aktivieren.

Zwickau. Ein Szenario, bei dem die Leichen von selbst wieder aus dem Keller kriechen und unangenehme Fragen aufwerfen, vermutet man eigentlich nur in den Filmstudios von Hollywood oder Babelsberg. Doch am 29. und 30. September 2012 wurden die Kommunalpolitik der Stadt Zwickau und der gleichnamige Landkreis von ähnlichem Horror heimgesucht. Was war geschehen? Das Schienentrabi-Team des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde führte auf dem Abschnitt: Reinsdorfer StraÙe-Sammelbahnhof Pöhlau der Brückenberg-Schacht-Bahn seine ersten Sonderfahrten durch. Doch zuvor war genau jene Strecke von der höchsten politischen Instanz in Zwickau für tot erklärt worden. Und es kam so, wie es kommen musste. Der Motor-Draisinen-Zug lockte vor allem Eisenbahnfans aus ganz Sachsen sowie Familien aus der Region an. Denn die Steilstrecke in einem Seitental der Zwickauer Mulde ist ein technisches Denkmal mit besonders landschaftlichen Reiz. Doch bei aller Freude der Ausflugsgäste und Touristen blieb ein Wehrmutstropfen, weil die Gleise der Brückenberg-Schacht-Bahn heute irgendwo zwischen dem Sammelbahnhof Pöhlau und der Bundesstraße 173 enden. So kann die Bergbahn nicht als „Senioren & Fahrrad-Aufzug“ zwischen der Innenstadt und dem Gewerbegebiet am ehemaligen Martin-Hoop-Schacht IV genutzt werden. Schließlich macht der Aufstieg zum „Viererschacht“ selbst Sportradlern auf einem Drahtesel mit allen Segnungen moderner Gangschaltungen keine echte Freude. Demgegenüber ist aber am Colombstein ein bekannter Aussichtspunkt ins Erzgebirge und Vogtland. Zudem könnte die Spitze des Brückenberges der Ausgangspunkt für bequeme Familien-Radtouren in den Mülsengrund, nach Glauchau und über den Mulde-Radweg zurück nach Zwickau sein, die sich nicht nur auf einen traditionellen Radler-Sonntag beschränken. Allein deshalb war ein medienwirksames Machtwort kaum geeignet, um Diskussionen über verspielte Chancen in Sachen Brückenbergbahn ein Ende zu setzen. Oder handelte es sich beim „Totenschein“ doch nur um eine Art von Versprecher? Wie dem auch sei. Informationsdefizite kommunaler oder regionaler Spitzenpolitiker über die vielfältigen Möglichkeiten der Nachnutzung still gelegter Schienenwege sind nicht nur ein Problem der Stadt Zwickau. Doch wenn es die Elite der großen Volksparteien in Sachsen vermeidet, solche Beispiellösungen, wie den Wernesgrüner Schienenexpress, den Schienentrabi im Muldental, die Kohlebahn im Altenburger Land oder die Erfolge bei den Wiederbelebungsversuchen auf der Werdauer Waldeisenbahn selbst in Augenschein zu nehmen, wie sieht es dann mit den kleinen Ortsschafts-, Gemeinde-, Stadt- und Kreisräten aus? Sie bekommen Beschlussvorlagen ausgehändigt, die von Fachämtern erarbeitet wurden. Wer klopft aber an diesen Stellen die Alternativen ab? Zugespitzt darf man deshalb vielleicht auch fragen: Wo beginnt hierzulande die Lobbyarbeit und wo hört sie auf? Und wie viel Wert hat noch das Engagement in Vereinen und für Demokratie?

*Bahnpost-Redaktion*

# Verkehr & Gesellschaft

## Neues Wahrzeichen - alte Denkstrukturen Die Grubenlampe auf der Schmirchauer Höhe



Höhenmarke als Kern der begehbaren Landkarte, die zum Nachdenken anregt.



Blick von der Schmirchauer Höhe auf den Betriebsbahnhof Beerwalde mit zwei SKL 25, die eben nicht nach Werdau-West fahren, wofür Fachleute mindestens 1000 Gründe nennen, die aber Otto-Normalausflügler nicht mehr nachvollziehen kann.

© Fotos - Bahnpost-Red:

**Werdau/Ronneburg.** Die Wismut-Kumpel haben sich ihr Denkmal gesetzt. Denn schon seit Mai diesen Jahres steht eine der größten Grubenlampen der Welt in 373 Metern Höhe auf der Schmirchauer Höhe oberhalb der neuen Landschaft von Ronneburg. Die Initiative zum Bau des ungewöhnlichen Aussichtsturms aus Stahl und Beton ging von den früheren Mitarbeitern des Ronneburger Uran-Bergbau-Reviers aus. Deshalb flossen in das neue Wahrzeichen nicht nur die einschlägigen Fördermittel. Vielmehr haben die Wismut-Bergleute aus ganz Thüringen und Sachsen für ihr Denkmal gespendet. Deshalb sind die Ehemaligen und selbst die Kinder der schon verstorbenen Kumpel zurecht stolz auf das neue Wahrzeichen. In der Folge drang auch die Nachricht von der Vollendung des Projektes im thüringischen Ausland eher über die gute alte Mundpropaganda als über die offiziellen Medien nach Westsachsen vor. Doch der rund drei Kilometer lange Aufstieg vom Gelände der Bundesgartenschau „Neue Landschaft“ in Ronneburg zur Schmirchauer Höhe erweist sich als steil. In der Folge organisiert der Bergbautraditionsverein Wismut ([www.bergbautraditionsverein-wismut.de](http://www.bergbautraditionsverein-wismut.de)) schon seit dem 2. Mai diesen Jahres mit Hilfe eines ortsansässigen Reisebüros sowie Busbetriebes Fahrten zur Schmirchauer Höhe, die immer Mittwochs stattfinden. Einerseits gibt es aber kritische Stimmen, was die Preise der zweistündigen Bustouren angeht. Andererseits ist der Mittwoch natürlich ein typischer Termin für aktive Senioren mit guter Rente. Demgegenüber gibt es aber auf der Schmirchauer Höhe mehr als nur den neuen Panoramablick. Schließlich informiert die begehbare Landkarte auf der Bergspitze schon seit längerem über den Uranerzbergbau im östlichen Thüringen und seine Folgen für die heimische Bevölkerung. Von daher ist die sanierte Halde ein Ort, der alle Generationen aus verschiedenen Blickwinkeln an die Geschichte des Kalten Krieges und seiner Folgen heranführen kann. So verwundert es nicht, dass in vielen Familien zwischen Gera, Chemnitz, Altenburg und Zwickau unabhängig von der professionellen Tourismus-Lenkung der Wunsch entstanden ist, die Schmirchauer Höhe besser in Ausflüge mit der ganzen Familie einbeziehen zu können. Schlechterdings reichte ja das Thema: Wismut in dieser Region entweder bis in den eigenen Haushalt oder zumindest in die Nachbarschaft. Zwar gibt es schon seit Jahren seitens der Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 in Glauchau das Angebot zur Wismutfahrt und auch am Tag der offenen Tür der Wismut GmbH kann noch Dampfzug und die Tour auf die Schmirchauer Höhe verbunden werden. Doch reicht dies aus, um den Wünschen der Familien gerecht zu werden, deren Angehörige sogenannte Pendler oder Selbständige sind? Immerhin ist die Schmirchauer Höhe inzwischen auch die Spitze des Eisberges der Probleme des Ausflugsverkehrs in der Region zwischen Pleiße- und Elster-Tal. Schließlich fehlen schon seit den Wochenenden der Sommersaison 1999 die Zugverbindungen von Werdau nach Seelingstädt Haltepunkt, Weida und zurück. Denn dadurch sind attraktive Familien-Rad-Touren aller Generationen zum Deutschen Landwirtschaftsmuseum Blankenhain, der Koberbachtalsperre aber auch ins Elstertal faktisch unmöglich. Wie sollen Vorschulkinder oder Senioren über 70 Jahren rund 50 Kilometer lange Radrunden mit langen Steigungen befahren? Von daher verwundert es auch nicht, dass in Seelingstädt der altherwürdige Gasthof schließen musste. Dabei ist es allzu bequem, die Schuld an diesem Zustand auf die Landes- und Kreisverwaltungen zu schieben, die seit Jahr und Tag nur Lobbyarbeit für ihre regionalen Busunternehmen sowie den Straßen- bzw. Radwegbau betreiben. Fakt ist auch, dass in den betroffenen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Hauptsache darüber geredet wird, wer mit wem kann und vor allem, was nicht geht. Leidtragende dieser Befindlichkeiten sind dann aber die Einheimischen und Gäste gleichermaßen.

Die Pressesprecher der Koordinierungsgruppe der Bundesweiten Montagsdemonstration gaben am 06. Oktober 2012 in Berlin folgende Presseerklärung über die Herstdemonstration gegen die Regierung heraus: "Delegationen der Montagsdemonstrationen aus vielen Städten Deutschlands – von Rostock bis München – Umweltschützer, rebellische Jugendliche, Industriearbeiter und viele mehr, trafen sich am Samstag den 6. Oktober 2012 zur 9. Herstdemonstration gegen die Regierung. In einem kämpferischen, vielfältigen und lautstarken Demonstrationzug zogen ca. 1000 Teilnehmer durch Berlin-Mitte und trafen auf viel Zustimmung unter den Passanten. Bei der Auftakt- und Abschlusskundgebung sprachen u.a. Vertreter örtlicher Montagsdemonstrationen, des Frauenverbands Courage, von Solidarität International, der Parteien MLPD und LINKE und Umweltinitiativen. Die Merkel-Regierung brüstet sich europaweit damit, dass die Arbeitslosigkeit in Deutschland geringer sei und die Weltwirtschaftskrise Deutschland nicht so schwer getroffen hätte, wofür v.a. die Hartz-Gesetze verantwortlich seien. Das entlarvten verschiedene Redner überzeugend und gingen in ihren Redebeiträgen darauf ein, dass die Zahl der Menschen in Deutschland, die trotz Arbeit an oder unter der Armutsgrenze leben müssen, beständig ansteigt und die Reallohneinkommen in Deutschland seit Einführung der Hartz-Gesetze enorm gesunken sind. In vielen Betrieben in Deutschland wird in den letzten Monaten wieder Kurzarbeit gefahren und sind Massenentlassungen und Werksschließungen angedroht. Die Montagsdemonstranten sehen es als ihre Verantwortung an, den Menschen in Deutschland helfen zu verstehen, dass es sich um ein europaweit koordiniertes Krisenprogramm handelt, mit dem die Folgen der Weltwirtschafts- und Finanzkrise auf dem Rücken der Bevölkerung abgewälzt werden sollen. Deshalb war die internationale Solidarität und der gemeinsame europaweite Widerstand ein großes Anliegen der Herstdemonstration der 9. Herstdemo. Es sprachen Vertreter der Bewegung „Sans Papiers“ aus Frankreich, griechische Stahlarbeiter und der Protestmarsch der Flüchtlinge schickten herzliche Grüße an die Herstdemo. „Egal wie weit wir kilometermäßig entfernt sind, wir fühlen uns sehr nah, denn wir haben die gleichen Ideen, dieselben Sorgen und leider auch das gleiche arbeiterfeindliche System.“ Die Montagsdemonstrationsbewegung fühlt sich als Bruder und Schwester der Massenproteste in Spanien, Griechenland und Portugal. Die SPD hat jetzt mit Peer Steinbrück einen ausgesprochenen Verteidiger der Agenda 2010 als Kanzlerkandidaten aufgestellt, der schon 2009 von Armut betroffene Eltern übelst als Faulenzer und Alkoholiker beschimpfte. Die Demonstrationsteilnehmer waren sich einig: Wir bleiben auf der Straße und aktiv gegen die Hartz-Gesetze – welche Regierung (ob schwarz/gelb oder rot/grün) auch immer diese volksfeindlichen Gesetze umsetzt! Die Montagsdemos haben wieder einmal bewiesen, dass sie keine Schönwetterdemonstranten sind. Das Unwetter, das in Berlin zahlreiche Bäume entwurzelte und zeitweise den S-Bahn und Fernverkehr der Berliner Stadtbahn zum Erliegen brachte, führte zwar dazu dass die Abschlusskundgebung früher abgebrochen werden musste. Aber es konnte die seit acht Jahren standhafte Montagsdemonstrationsbewegung nicht umhauen. Das brachten sie im Lied „Keiner schiebt uns weg!“ zum Ausdruck, mit dem der bewegende, kämpferische, optimistische gemeinsame Tag beendet wurde.“  
Koordinierungsgruppe der Bundesweiten Montagsdemonstration

# Verkehr & Gesellschaft

06.10.2012

9. Bundesweite Montags-Demo

- diese Aktion wird gern von den Medien  
„unter den Teppich“ gekehrt! -



**Eisenbahn  
besteht zu 10 Prozent aus  
Stahl und zu 90 Prozent aus  
Menschen!**

# Friedrich's Waldeisenbahn

Bei Anderen gelesen: (Blick) Zwickauer Land vom 5. September 2012

## Enthusiasten machen Dampf

**Dampfromantik** Draisinen-Fahrten waren ausgebucht

**B**is auf den letzten Platz ausgebucht, rollten die Draisinen am vergangenen Wochenende durch den Werdauer Wald. Dabei versetzte der Schienen-Kleinwagen mit echtem Dampftrieb nicht nur die Eisenbahnfans, Fachleute und Gäste des Wald-Festes in Erstaunen. Denn bis zum Einsatz beim Eisenbahnförderverein-Westsachsen-Ostthüringen „Friedrich List“ erdachten und bauten die Enthusiasten vom Dampf-Draisinen-Team aus Leipzig ein neues Fahrgestell für ihre interessante Lösungsvariante. So konnte der Mini-Dampf-Triebwagen beim Härtetest auf der sogenannten Waldbahn zeigen, dass stillgelegte Gleistrassen mit vergleichsweise geringem Aufwand wieder für touristische Zwecke genutzt werden können.



Dampfdrainse sorgt für Erstaunen .

Hinzu kam diesmal aber noch jene Portion an „Dampfromantik“,

die Eisenbahnfans und viele Ausflügler schätzen. Doch um so weit

zu kommen, mussten die Ingenieure vom Dampf-Draisinen-Team in

ihrer Freizeit viel Technik des 21. Jahrhunderts nutzen. **hüb**



## Leserpost an Friedrich

**Glosse:**

Hallo Friedrich, auch wenn es unsere führenden Politiker nicht wahrhaben wollen. Es gibt noch Glasnost in Rußland. Denn beim Surfen in der Internet-Video-Plattform:youtube fand ich kürzlich unter dem Schlagwort: „russian railway forces“ einen Clip, der die Einsatzkräfte der russischen Militäreisenbahner vorstellt. Dabei zeigt das martialische Filmchen vor allem, wie schnell und hart die Soldaten bei Angriffen auf Gleisanlagen reagieren können. Doch dem interessierten Zuschauer wird auch nicht vor-enthalten, dass die russischen Militäreisenbahner über den hierzulande bekannten Geländewagen vom Typ: U A S sowie den legendären LKW vom Typ: Ural verfügen. Das wäre nichts besonderes. Doch für die russischen Militär-Eisenbahner wurden beide Fahrzeugtypen mit ausgeklügelter Zwei-Wege-Technik versehen, so dass sie in Null-Komma-Nichts auch auf Schienen fahren können. Das dumme an der Geschichte ist nur, dass es die russischen Militäreisenbahner versäumt haben, ihre Technik vor dem Abzug aus Deutschland den geheiligten Reichsbahngleisen anzupassen und vor allem als schwere Schienenkleinwagen zuzulassen. Denn wer heute an Dinge denkt, die keine seit drei Ewigkeiten gültigen Reichbahn-Zulassungen haben, der wird bekanntlich auch vom Leben bestraft.

*Dein alter Keiler aus dem Muldental*

## Seminar auf der Waldeisenbahn

Die besten Wünsche für den Eisenbahnförderverein und die Wiederbelebung der Werdauer Waldeisenbahn widmete Ute Jenenchen von Prosa Wortvermittlung & Kommunikationsberatung und Teilnehmer eines Seminars an uns. Am 7. September 2012 wurde als Bestandteil eines Seminars für Teilnehmende Geschäftsführer (innen) der Thüringer Energieversorger und Partner die Handhebeldraisaine durch den EFWO wieder zum Einsatz gebracht. Nach der Rückfahrt von Teichwolframsdorf gab es am Bahnhof Langenbernsdorf bei Kaffee, Kuchen und Sekt aufschlussreiche und konstruktive Gespräche mit den Anwesenden. Von der Energieversorgung Greiz erhielt der EFWO eine Spende. Der Wunsch für eine weitere Zusammenarbeit beruht auf Gegenseitigkeit.

Bahnpost-Red:



Bahnhof Langenbernsdorf am 7.09.2012 ©Foto-UJ

PRosa  
Wortvermittlung



Unter den 140 Fahrgästen welche bei den Herbstsonderfahrten des EFWO am 13. & 14. Oktober 2012 teilnahmen, freute sich auch eine angemeldete Reise-Gruppe der St. Mauritiuswerkstatt aus Zwickau. Auch Friedrich war dabei.

# Bahnkunden - Informationen

## Barrierefreiheit bei der SVZ?!



### Von Uwe Adamczyk

Am 11. Juli 2012 wurden mit viel Aufwand die neuen mobilen behindertengerechten Rampen für niederflurige Straßenbahnen der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ) vorgestellt. Damit ging ein langgehegter Wunsch in Erfüllung, denn diese Rampen machen es möglich, dass ein sehr großer Kreis von mobilitätseingeschränkten Personen nahezu an allen Straßenbahnhaltestellen der SVZ Ein- und Aussteigen könnte. Insbesondere solche Haltestellen wie am Hauptbahnhof machen nun die Nutzung dieser Örtlichkeiten auch zu einem Gewinn für mobilitätseingeschränkte Personen.

*Die neuen mobilen Rampen sind für mobilitätseingeschränkte Menschen und Fahrpersonal eine Erleichterung*

Doch Ende September erfuhr ich von einer internen Anweisung in der SVZ, nach der der Einsatz der mobilen Rampen an Haltestellen ohne eigenen Bahnsteig (also sogenannte straßenläufige Haltestellen) nicht zum Einsatz kommen darf, ohne dabei jedoch zu begründen warum. Lediglich verweist man als Argumentationshilfe darauf, dass dieses mit dem Behindertenverband abgesprochen sei. Wer hat denn da nun wieder etwas zu maulen gehabt oder musste seine Intelligenz zum besten geben? Der Bereich des öffentlichen Nahverkehrs in Zwickau ist nun nicht wirklich im Punkto Barrierefreiheit als ein leuchtendes Beispiel zu nennen. Sicher gab es in der Vergangenheit stückchenweise Ansatzpunkte um für mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern. Und gerade deshalb ist nicht nachvollziehbar, weshalb nun die Nutzung dieser mobilen Rampen wieder eingeschränkt werden soll.

Natürlich bilden diese Rampen kein Optimum, sie sind aber eine Hilfe für jene, die sonst gar nicht die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen können. Sie sind auch ein Beweis dafür, dass mit ein wenig gutem Willen und natürlich auch etwas Geld es eben möglich ist, die öffentlichen Verkehrsmittel auch einem weiteren Personenkreis zu erschließen. Gerade bei der gegenwärtigen altersmäßigen Entwicklung der Bevölkerung werden wir in Zukunft noch mehr an solchen Verbesserungen arbeiten müssen. An die Geschäftsführung der SVZ wird appelliert diesen Verwaltungsunsinn zurückzunehmen. Vielmehr sollte darüber nachgedacht werden, wie anstehende Probleme gelöst werden können als gleich wieder zu Beschränkungen oder Verboten zu greifen. Interessieren würde mich aber trotzdem die Argumentation des hier nichtbezeichneten Behindertenverbandes, welcher die Entscheidung offenbar befürwortet. Ich kann mich nicht entsinnen, dass wir in der Regionalen Arbeitsgemeinschaft der Behinderten in Zwickau solchen Vorschlägen unsere Zustimmung gegeben haben. Aber vielleicht sind es ja auch jene Organisationen, die von sich behaupten die Weisheit mit Löffeln gefressen zu haben und auf eine Zusammenarbeit mit anderen Verbänden und Institutionen mit beharrlicher Regelmäßigkeit verzichten.

*Uwe Adamczyk DBV-LV Sachsen*

## Gleisanschlüsse im ländlichen Raum nutzen!

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

Mit der Werdauer Waldeisenbahn 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 Eisenbahn befördern lassen!

## Eisenbahnstrecke im ländlichen Raum nutzen!

- Sie möchten umweltbewusste Naturausflüge für Schulklassen, Kinder- und Jugendeinrichtungen als festen Bestandteil der Bildungsarbeit zum Heranführen an das Verkehrsmittel Eisenbahn durchführen?
- Sie sind interessiert am 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](http://www.efwo-friedrich-list.info)**

Deutsche Regionaleisenbahngesellschaft GmbH

**Kontakt: [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de)**



**Wenn die Bahn nicht kommt....**

**Kommen Sie zu uns....**

Internet: [www.bahnkunden.de](http://www.bahnkunden.de)

## Der Werdauer Waldeisenbahnkalender 2013 der AG „Bahnpost“ ist da.

Für wahre Eisenbahnfreunde hat die AG „Bahnpost“ den Werdauer Waldeisenbahnkalender 2013 im Angebot. Gegen einen Spendenbeitrag von 10. Euro kann dieser per e-mail: [efwo.friedrichlist@googlemail.com](mailto:efwo.friedrichlist@googlemail.com) beziehungsweise über die Postfachadresse des EFWO „Friedrich List“ e.V. Postfach 20 03 02, 08003 Zwickau bestellt werden.

### 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.,  
Planitzer Straße 2, 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.  
Planitzer Straße 2, 08056 Zwickau

#### Ausgabe:

3/2012 vom 10. November 2012, 12. Jahrgang  
V.i.S.d.P. André Ackermann

Der Eisenbahnförderverein  
Westsachsen/Ostthüringen „Friedrich List“ e.V.  
ist Mitglied im Deutschen Bahnkunden-Verband

Im Internet finden Sie uns unter:  
**[www.efwo-friedrich-list.info](http://www.efwo-friedrich-list.info)**