

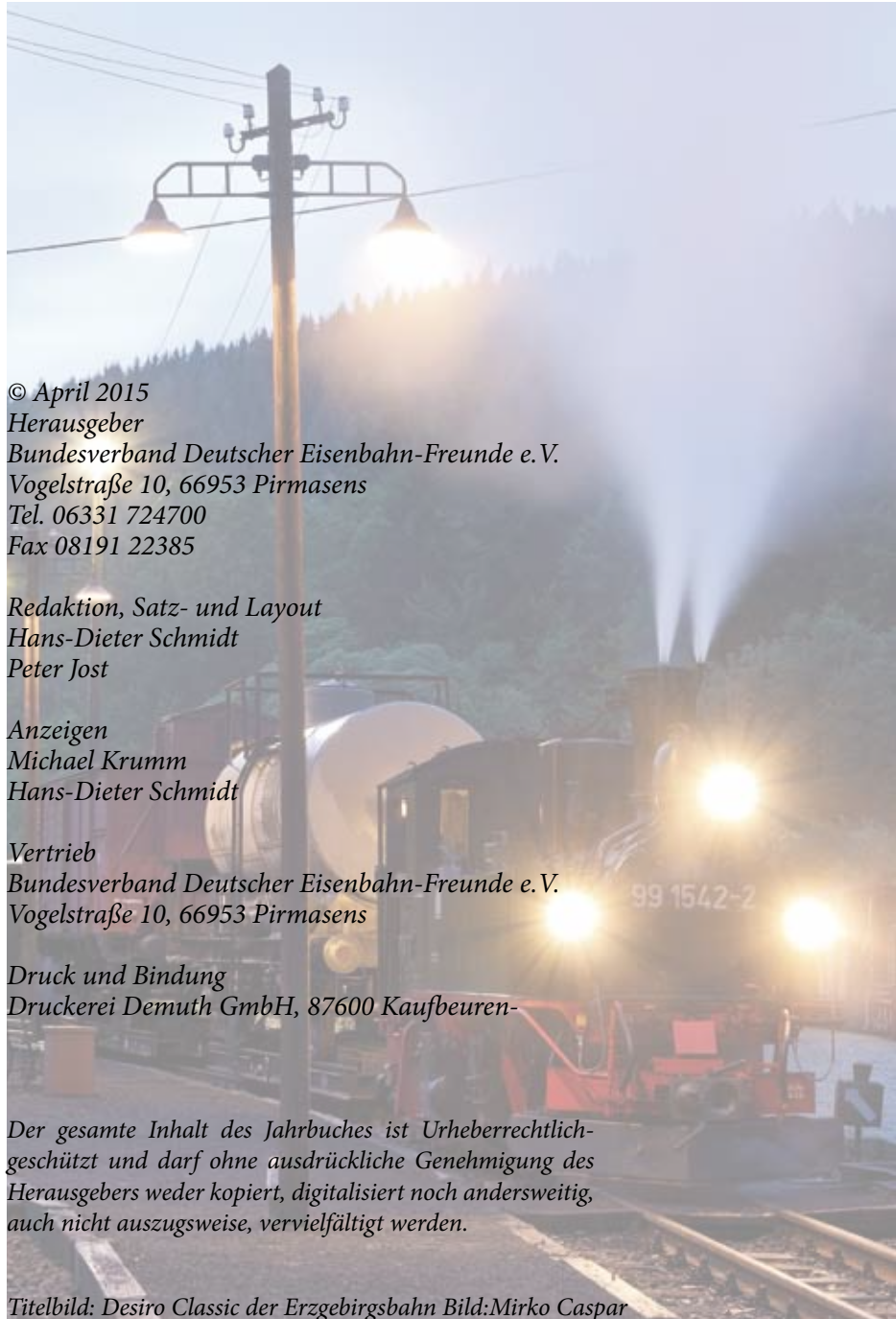
# Eisenbahnfreunde unterwegs

## Chemnitz



**BDEF**

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.



© April 2015

Herausgeber

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Vogelstraße 10, 66953 Pirmasens

Tel. 06331 724700

Fax 08191 22385

Redaktion, Satz- und Layout

Hans-Dieter Schmidt

Peter Jost

Anzeigen

Michael Krumm

Hans-Dieter Schmidt

Vertrieb

Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V.

Vogelstraße 10, 66953 Pirmasens

Druck und Bindung

Druckerei Demuth GmbH, 87600 Kaufbeuren-

*Der gesamte Inhalt des Jahrbuches ist Urheberrechtlich geschützt und darf ohne ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers weder kopiert, digitalisiert noch andersweitig, auch nicht auszugsweise, vervielfältigt werden.*

*Titelbild: Desiro Classic der Erzgebirgsbahn Bild:Mirko Caspar*

# Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Impressum	2
Grußworte	4
Chemnitz, die Stadt - Unsere Gastgeberin	10
Chemnitz und Umgebung – Der schienengebundene Verkehr	23
Das Chemnitzer Modell	36
Von der Lokremise zum Museum	42
Die technischen Museen	50
Die Geschichte des SMV	56
Das Erzgebirge	60
Wir gehen auf Fahrt - Die Rundfahrten des Verbandstages	70
Das Schloss Augustusburg	76
Modelle aus dem Erzgebirge – Die Firma Auhagen	78
Dankeswort der Redaktion	86
BDEF - Jahresbericht 2014	89
Vorteile, Service, Vergünstigungen	100
Vorstand BDEF	103
Die Vereine des BDEF	105
Die fördernden Mitglieder des BDEF	218
Inserentenverzeichnis	270



gutes Nachschlagewerk, nicht nur über unsere Mitglieder, sondern auch über die führenden Modellbahn- und Zubehörhersteller, die Fachverlage und -zeitschriften und die Messgesellschaften in allen Bereichen unseres Hobbies. „Die kleine Bibel“ des BDEF sollte ständiger Begleiter jedes

Liebe Freundinnen und Freunde der Eisenbahn/Modelleisenbahn, liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr führt uns der 58. Verbandstag vom 13. – 17. März 2015 nach Chemnitz in eine Stadt der Moderne und der Industriekultur zugleich. Die Innenstadt bietet viele Facetten, in denen sich Moderne und Modernität widerspiegeln. Gleichzeitig ist die Stadt eines der bedeutendsten Zentren deutscher Industriekultur.

Wir werden diesen Verbandstag gemeinsam mit unseren sächsischen Freunden erleben, die ein interessantes Programm für die Eisenbahnfreunde zusammengestellt haben, das Allen eine wunderschöne Zeit hier und im Erzgebirge bieten wird. Der gemeinsame Verbandstag ist die logische Folge einer langen Freundschaft und der Vertiefung der Zusammenarbeit in den letzten Jahren und er findet in dem Jahr statt, in dem BRD und DDR seit 25 Jahren wiedervereint sind.

Das hier vorliegende BDEF-Jahrbuch 2015 ist für alle Eisenbahnfreunde wieder ein

BDEF-Mitglied sein.

Die Erstellung dieses Jahrbuches lag in den Händen unseres neuen Pressereferates mit Hans-Dieter Schmidt und Peter Jost, die die Aufgabe mit viel Enthusiasmus und unermüdlichem Einsatz bewältigt haben. Dafür sagen wir den Beiden unseren herzlichen Dank. Es ist wieder ein gelungenes Werk.

Ebenso danke ich allen Text- und Bildautoren innerhalb und außerhalb des BDEF, die dieses Buch mitgestaltet haben, insbesondere den Autoren und den Organisatoren aus Chemnitz und allen anderen Autoren für die interessanten Berichte aus der Region.

Für den Verbandstag wünsche ich allen Teilnehmern eine gute Anreise, viel Freude bei den einzelnen Programmpunkten und viel Spaß bei der Lektüre dieses Buches, das auf der nächsten Seite gleich mit einem Highlight beginnt.

  
Michael Krümm  
Vorsitzender BDEF



Liebe Leserinnen und Leser,  
liebe Modellbahnfreunde,

ich heiße alle Delegierten, Mitglieder und Gäste des ersten gemeinsamen Verbandstages vom Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV) im Freistaat Sachsen herzlich willkommen. Ich wünsche Ihnen tolle Eisenbahntage in Chemnitz und Schlössel, und dass Sie dabei die Zusammenarbeit unter dem Motto „wir sind uns grün“ weiter vertiefen. Mein Dank geht an erster Stelle an die Organisatoren und die vielen ehrenamtlichen Helfer in beiden Verbänden!

Der Freistaat Sachsen ist Eisenbahnland: Hier wurde in Deutschland die erste funktionstüchtige Dampflokomotive „Saxonia“ gebaut. Sie fuhr auf der ersten deutschen Fernbahnverbindung zwischen Dresden und Leipzig. Heute setzt

Bombardier die lange Tradition des Wagon- und Lokomotivbaus in Sachsen fort. Die Doppelstockzüge und Straßenbahnen aus Görlitz und Bautzen sind „Made in Saxony“.

Gelegentlich werde ich auf meine Namensähnlichkeit mit der Firma Tillig Modelleisenbahnen aus Sebnitz in Sachsen angesprochen. Über die Jahre ist mir dabei bewusst geworden, dass Politik und Modelleisenbahn sehr viel mehr gemeinsam haben, als es auf den ersten Blick den Anschein hat: Beiden geht es — im Großen wie im Kleinen — um das Gestalten. Und auch wenn am Ende in der Welt der Politik nicht jeder Traum Wirklichkeit wird, anders als auf so mancher Modelleisenbahnanlage, so bleibt der Wunsch, es immer wieder anzupacken und noch ein Stück besser zu machen.

Wie beim Modellbahnbau hat man auch in der Politik die größten Erfolgchancen, wenn man Gleichgesinnte sucht und sich zusammen für etwas einsetzt. Und das ist meine Bitte an Sie alle: Engagieren Sie sich weiter. Für Ihr Hobby, für Ihren Verband, aber auch darüber hinaus: in Ihrer Nachbarschaft, am Arbeitsplatz, in der Kirchengemeinde, in der Politik. Nicht nur die Verkehrspolitik und die Eisenbahn brauchen täglich Mitstreiter. Unser Gemeinwesen und unsere Demokratie leben vom Mitmachen!

A handwritten signature in blue ink, which reads "Stanislaw Tillich".

Stanislaw Tillich  
Ministerpräsident des Freistaates Sachsen



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Eisenbahnfreunde und Modellbahnliebhaber,

ich begrüße Sie sehr herzlich zum ersten gemeinsamen Verbandstag des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahn-Freunde e. V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e. V. (SMV). Es freut mich besonders, dass Sie anlässlich dieses erstmaligen Ereignisses in Chemnitz und im Erzgebirgs-kreis – hier in Jöhstadt-Schlössel – zu Gast sind. Mit der Museumseisenbahn, die auf der traditionsreichen Strecke der Preßnitz-talbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach verkehrt, wartet sozusagen vor der Haustür ein einmaliges Schmalspur-Erlebnis.

Die Eisenbahn galt als Inbegriff und Wegbereiter des industriellen Fortschritts im 19. Jahrhundert. Sie ermöglichte einen schnellen und sicheren Transport von Gütern und Waren in großen Mengen. Auch im Erzgebirge zeugt das dichte Schienennetz, eingebettet in die reizvolle Mittelgebirgs-landschaft, von einer Industriekultur, welche die Erzgebirger mit Leidenschaft und Überzeugung vorangetrieben haben. Heute steht die Fortbewegung auf den Gleisen für Mobilität in unserem Alltag und insbeson-

dere auf den Traditionsstrecken der Region für ein Lebensgefühl einer vergangenen Zeit, das touristisch erlebbar wird. Hier denke ich etwa an die Fichtelbergbahn, die Erzgebirgische Aussichtsbahn von Schwarzenberg bis Annaberg-Buchholz oder an die Museumsbahn Schönheide.

Aber nicht nur das Rauchen, Zischen und Fauchen alter Dampflokomotiven lassen die Augen der Fans glänzen, auch die kleine Welt der Modelleisenbahn übt eine große Faszination aus. Viele Modellbahntenthusiasten engagieren sich in Vereinen und leben ihr Hobby aktiv aus, beispielsweise indem sie Ausstellungen und Tauschbörsen organisieren. Ganz gleich, was den Einzelnen antreibt – sei es, ein gemeinsames Ziel mit Gleichgesinnten zu verfolgen oder sich beim Basteln an der Modellbahnanlage selbst zu verwirklichen – Sie alle tragen dazu bei, die Erinnerung an einstige Historie mit Leben zu erfüllen und das Miteinander im Gemeinwesen zu bereichern.

Ich wünsche Ihnen einen ereignisreichen Verbandstag und konstruktive Gespräche, die Ihre bisherige Zusammenarbeit bekräftigen und weiter ausbauen. Mit Blick auf den 25. Jahrestag der Deutschen Einheit freut es mich, zu sehen, dass das Gefühl der Verbundenheit im gesellschaftlichen Leben weiter positiv voranschreitet.

Genießen Sie die Zeit im schönen Erzgebirgskreis.

Mit einem herzlichen Glück auf!

Ihr

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'F. Vogel'.

F. Vogel  
Landrat des Erzgebirgskreises



Sehr geehrte Eisenbahnfreunde,

zum ersten Mal laden der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. und die Sächsische Modellbahner Vereinigung zu einem Gemeinsamen Verbandstag. Ich darf Sie herzlich in Chemnitz begrüßen. Für viele Eisenbahnfreunde wird die Stadt keine Unbekannte sein.

Richard Hartmann baute hier 1848 eine Dampflokomotive, die den Lokomotivbau in Deutschland konkurrenzfähig machte. Und das, obwohl es bis dato nicht einmal Schienen zum Hauptbahnhof gab. Dank Erfindungsreichtum und Technikbegeisterung entwickelte sich Chemnitz Anfang des 20. Jahrhunderts zu einer der erfolgreichsten Industriestädte Europas. Die lange und facettenreiche Industrietradition ist an vielen Orten noch sichtbar, besonders deutlich im Industriemuseum, das ab Sommer mit einer neuen Dauerausstellung Industrie im Wandel präsentiert. Das Straßenbahnmuseum und das Sächsische Fahrzeugmuseum bieten inter-

essante Einblicke in seltene Sammlungen. Und das Sächsische Eisenbahnmuseum und das Technikmuseum Seilablaufanlage Chemnitz Hilbersdorf, die auch während der geplanten Landesausstellung 2018 in den Blickpunkt rücken sollen, bewahren ein wichtiges Stück sächsische und Chemnitzer Eisenbahngeschichte.

Auch im Kleinen ist die Leidenschaft für Bahn und Schienen in Chemnitz groß. Regelmäßig zeigen Vereine, darunter der Arbeitskreis Modellbahn Chemnitz und Modelleisenbahnclub Chemnitz-Rottluff, ihre Modelleisenbahnen der Öffentlichkeit. Jung und Alt lassen sich davon begeistern. Kinder und meistens schon die Enkel stehen an den Modellbahnplatten und bestaunen Bahnen, die durch die liebevoll gestalteten Landschaften brausen. Stundenlang tüfteln die Vereinsmitglieder dafür an ihren Anlagen, überraschen mit authentischen Orten, einfallsreichen Details und technischen Raffinessen.

Wie das Modellbahn-Hobby Menschen zusammenbringt und verbindet, wird auch der Verbandstag am 14. bis 17. Mai zeigen. Ich wünsche allen Gästen eindrucksvolle und spannende Tage in Chemnitz und lade Sie herzlich ein, wiederzukommen. Sie werden sehen, dass Chemnitz eine Menge zu bieten hat.

Freundliche Grüße

Barbara Ludwig  
Oberbürgermeisterin der Stadt Chemnitz



*Detlef Müller, MdB*

*Mitglied des Ausschusses für die Angelegenheiten der Europäischen Union*

Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Freundinnen und Freunde der Modellbahnen,

ich freue mich, Ihnen für den Gemeinsamen Verbandstag des Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner Vereinigung e.V. (SMV) meine herzlichen Grüße zu übermitteln - ein Gruß von den großen an die kleinen Eisenbahnen gewissermaßen:

Als gelernter Eisenbahner und Lokführer (von V60 über 243 bis 642) habe ich nicht nur eine Leidenschaft für die großen Loks und Wagen, auch die aller kleinsten haben es mir angetan: Natürlich bin auch ich stolzer Eigentümer einer Modellbahn, die liebevoll gepflegt und ständig erweitert wird.

Seit 1990 bin ich Mitglied der SPD, seit 1994 bis heute im Chemnitzer Stadtrat, seit 2014 bin ich in der zweiten Legislaturperiode Mitglied des Deutschen Bundestages. Arbeit, Politik und Familie lassen wenig Raum für stille Momente. Aber wenn es sie gibt, dann gibt es für uns Modell-

bahnenthusiasten doch wenig Schöneres, als an unseren Schätzen herumzutüfteln.

In Ihrer Bitte um ein Grußwort haben Sie Willy Brandt mit seinen berühmten Worten zitiert: „Jetzt wächst zusammen, was zusammen gehört.“ Willy Brandt bezog sich hier zwar auf die Deutschen in der Bundesrepublik und der DDR. Aber wenn er Modellbahner gewesen wäre (wer weiß?), dann hätte er ganz sicher dasselbe im Stillen und mit einem Schmunzeln für die Zusammenarbeit von BDEF und SMV mitgedacht.

Ich wünsche Ihnen auch weiterhin gute Zusammenarbeit und vor allem viel Freude und „Dampf“ bei Ihrem und unserem schönen Hobby.

Es grüßt Sie herzlich

Ihr

Detlef Müller, MdB



Liebe Teilnehmer des diesjährigen Bundesverbandstages!

Das Treffen der Eisenbahnfreunde aus Anlass des jährlichen Verbandstages um den Himmelfahrtstag hat bereits eine lange Tradition.

Das interessante und vielseitige Programm in und um Chemnitz enthält für alle Eisenbahnfreunde mit ihren zum Teil sehr unterschiedlichen Interessen spannende Themen.

Die Exkursion ins Erzgebirge auf geschichtsträchtigen, ingenieurtechnisch anspruchsvollen und landschaftlich sehr reizvollen Strecken mit dem Besuch der Schmalspurbahn wird am Sonnabend sicherlich ein Höhepunkt sein. Aber auch die übrigen Ausflüge nach Schwarzenberg, Besuche bei verschiedenen Museen, die Straßenbahnrundfahrt in Chemnitz u.v.m. verheißen ein schönes und eindrucksvolles Rahmenprogramm in einer Region mit einer langen Industriegeschichte. So ist Chemnitz untrennbar mit dem Namen Richard Hartmann

verbunden, einem Eisenbahn pionier, der mit seiner Sächsische Maschinenfabrik in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts eines der bedeutendsten Lokomotivbauunternehmen in Deutschland führte.

Die Deutsche Bahn AG freut sich über das Interesse der Eisenbahnfreunde an der großen Bahn. Den Teilnehmern des diesjährigen Verbandstages wünschen wir erlebnis- und abwechslungsreiche Tage im Süden von Sachsen! Den Delegierten wünschen wir dazu einen erfolgreichen Verlauf ihrer Tagung!

Herzlichst

Ihr

Ingulf Leuschel

# Chemnitz – die Stadt, unsere Gastgeberin



*Chemnitzer Oper bei Nacht. Aufnahme Markus Peschel*

Dieses Jahr ist Chemnitz, die Kulturstadt, die Industriestadt und die Stadt der Moderne unser Gastgeber, der uns zum jährlichen Verbandstag, der Delegiertenversammlung des BDEF und gemeinsamen Unternehmungen mit den Mitgliedern der Sächsischen Modellbahner Vereinigung (SMV) willkommen heißt. Grund genug, diese einladende Gemeinde näher vorzustellen.

## **Die Geschichte der Stadt Chemnitz**

Eine Gegend, die in der Frühzeit bis etwa ins 11. Jahrhundert von dichten Wäldern geprägt war, in die sich vielleicht Jäger verirrt, war die heutige Landschaft, in der wir uns treffen. Durchziehende Slawen gaben

den Gewässern der Gegend ihre Namen, deren heutige deutsche Formen Chemnitz = Steinbach, Würschnitz = Hügelbach und Zwönitz = klingender Bach bedeuten. Im Zuge der beginnenden Besiedelung mit Dörfern der dortigen Gegend im 11. Jahrhundert, definitiv überliefert im 12. Jahrhundert im Jahr 1143 mit der Verleihung des Marktrechts an das Benediktinerkloster, spricht man von einem „Ort, Chemnitz genannt“ (locus Kameniz dictus). Das Kloster entstand um 1136 unter Kaiser Lothar III. Dieser Termin von 1143 diente 1893 für die 750-Jahr-Feier. Entsprechend dem damaligen Erkenntnisstand der Forschung beging man 1965 die 800-Jahr-Feier. Rechnet man von hier aus weiter, wäre eigentlich dieses Jahr das nächste Jubiläum

fällig, die 850-Jahr-Feier. Nach neuesten Erkenntnissen sind wir für dieses weitere Jubiläum um drei Jahre zu früh, es findet erst 2018 statt.

Zwischen 1171 und 1174 wurde Chemnitz von Kaiser Barbarossa zur Stadt erhoben. Aus der Ursprungssiedlung mit einer Fläche innerhalb der Stadtmauer von lediglich 22 Hektar ist heute eine Großstadt mit etwa 22.000 Hektar Fläche entstanden. Zahlreiche Brände und Zerstörungen trafen das Gemeinwesen im Lauf der Geschichte, deren jüngste mit dem verheerenden Luftangriff vom 3. März 1945 zu benennen ist. Auf die politische Geschichte der Stadt wollen wir nur insoweit eingehen, wie der Name der Stadt geändert wurde. Zwischen 1953 und 1990 gab es anstelle der Stadt Chemnitz den Ort Karl-Marx-Stadt in Anlehnung an einen der Gründerväter des Leninismus-Marxismus. Diese Umbenennung, die aufgrund eines Beschlusses des Zentralkomitees der SED und der Regierung der DDR erfolgte, ohne dass die betroffene Bevölkerung dazu ihre Meinung äußern konnte, begründete der damalige Ministerpräsident Otto Grotewohl mit den starken Traditionen der Arbeiterbewegung in Chemnitz

und den Leistungen der Stadt beim Wiederaufbau. Noch heute kann man an einigen Stellen den Zeitzeugen in Form von Denkmälern begegnen. In der DDR war Chemnitz Bezirksstadt des Bezirks Chemnitz, mit der Umbenennung des Bezirks Karl-Marx-Stadt. Mit der Wende und der folgenden Wiedervereinigung wurde der Name der Stadt nach dem überwiegenden Willen der Bevölkerung wieder in Chemnitz geändert.

### Die Entwicklung der Stadt und ihrer Industrie im Lauf der Jahrhunderte

1357 wurde der Stadt das Bleichprivileg verliehen, das Chemnitz zu einer Zentralstellung in der Textilproduktion und im Textilhandel der Markgrafschaft werden ließ. So wurde zum Beispiel um 1400 etwa 130.000 m<sup>2</sup>



*Denkmal mit Parolen des real existierenden Sozialismus*

Leinentuch bearbeitet. 1393 erhielt die Stadt ebenfalls das Salzhandelsrecht, das bedeutete, dass kein Privatmann, sondern nur die Stadt selbst Salz verkaufen durfte. Im 16. Jahrhundert wird der Stadt reger Handel auch mit fernerer Orten in Böhmen und dem heutigen Franken bescheinigt, darunter an wesentlicher Stelle neben dem bereits genannten Textilhandel der Getreidehandel. Im auslaufenden 15. und beginnenden 16. Jahrhundert bildeten sich vermehrt die Vorstädte außerhalb der Stadtmauern heraus, so wuchs dort in dieser Zeit die Anzahl der Grundstücke von 103 auf 252, in der ummauerten Stadt blieb sie gleichzeitig nahezu konstant. Mit dem Fund von Silber in Schneeberg entstanden in den Vorstädten Saigerhammer und Kupferhütten. Im 17. Jahrhundert ging die erzgebirgische Silberproduktion zurück, Weberei und Tuchmacherei waren die bestimmenden Gewerbezweige. So betrug etwa das Produktionsvolumen um 1630 circa 300.000 Barchent und Wollzeuge sowie 140.000 Meter Tuch. Dies änderte sich schlagartig mit dem Fortschreiten des Dreißigjährigen Krieges. Unter wechselnder Besatzung und massiven Zerstörungen litt in dieser Zeit die Stadt, die Einwohnerzahl sank auf weniger als ein Viertel. Am Ende des Krieges waren nur noch 270 von 960 Häusern bewohnbar, die Produktion lag praktisch darnieder. Erst um 1730 waren die letzten Kriegsschäden beseitigt, die Produktionsstellen der Tuchmacher waren dagegen recht schnell wieder in Gang gebracht worden.

Ein neuer Gewerbezweig wurde im 18. Jahrhundert die Strumpfwirkerei, die Stadt wurde zum Mittelpunkt des Manufakturwesens und der Webfabrikation, gleichzeitig nahm die Differenz zwischen Arm und Reich zu. Im letzten Drittel des Jahrhunderts beginnt die maschinelle Produktion und verändert die Stadt und ihre Umgebung. Chemnitz entwickelt sich zu einem Zentrum der Kattundruckerei in Sachsen. Diese Fabriken waren hauptsächlich im Süden der Stadt am Chemnitzfluss, besonders in der Vorstadt Aue zu finden. Zu den größten zählte eine Manufaktur, die 1.200 Arbeiter beschäftigte. Der Haupterwerbszweig blieb jedoch bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Baumwollweberei. Darin war die Mehrzahl der Einwohner tätig.

Im Zuge der Napoleonischen Kriege, dem Fall der Kontinentalsperre und der Einführung von Schutzzöllen durch Preußen, Russland und Österreich befand sich die sächsische Wirtschaft auf einer Talfahrt, da wichtige Märkte weggebrochen waren. Erst der Anschluss Sachsens an den Deutschen Zollverein eröffnete neue Märkte und erlaubte auch Chemnitz einen erneuten wirtschaftlichen Aufschwung.

Im 19. Jahrhundert erfolgten die Gründungen von Maschinenfabriken, die den Ruf Chemnitz als Industriestadt begründete. Den Anfang machte 1811 ein Johann Samuel Schwalbe, der als Begründer des Chemnitzer Spinnereimaschinenbaus gilt. Es folgten Manufakturen für Textilmaschinen und mechanische Webstühle. Aus



WIR WÜNSCHEN IHNEN EINEN INTERESSANTEN &  
SPANNENDEN VERBANDSTAG 2015 IN CHEMNITZ.

*E. Stahnke*

Eric Stahnke, Direktor Hotel an der Oper



**SCALA**  
DAS RESTAURANT

**MOZART**  
DIE BAR

**HOTEL AN DER OPER**  
★★★★

**HOTEL AN DER OPER CHEMNITZ**  
STOLZER PARTNER DES BDEF E.V.

[www.hoteloper-chemnitz.de](http://www.hoteloper-chemnitz.de)



sky  
SPORTSBAR



RECHENFACH  
CHEMNITZ (BDEF)

einer von Ihnen ging der für Eisenbahn- und Modellbahnfreunde bedeutendste Fabrikant hervor, Richard Hartmann, ein gebürtiger Elsässer. Dieser begründete 1837 die bekannte Dampfmaschinen-, Lokomotiv- und Wagenschmiede, produzierte ab 1848 Lokomotiven und war als erster damit in Sachsen erfolgreich. Zuerst für die königlich-sächsische Staatseisenbahn, später auch war er auf allen Kontinenten erfolgreich. Bis in die 20er Jahre produzierte er 4.699 Lokomotiven, deren bedeutendste, zugleich letzte Schöpfung die sächsische XX HV, die spätere Baureihe 19, eine Schnellzuglokomotive des Typs 1'D 1'h4v, sein sollte, von der 23 an die Bahn geliefert wurden. Begünstigt wurde die Industrialisierung durch die Einführung der Dampfkraft, die 1822 erstmals in der Kattundruckerei Pfaff und Sohn zum Einsatz kam und fortan das äußere Bild der Stadt mit einem charakteristischen Schornsteinwald veränderte. So erhielt Chemnitz den Beinamen „sächsisches Manchester“.

Die Industrialisierung führte durch den verstärkten Bedarf an Arbeitskräften zu deutlichem Zuzug von außerhalb. So wuchs die Einwohnerzahl von 11.000 im Jahr 1801 bis 1871 auf über 68.000. Nicht vergessen werden darf auch die 1836 erfolgte Gründung der Königlichen Gewerbschule, des Vorläufers der heutigen Technischen Universität. 1877 wird ein neues Gebäude am Schillerplatz eingeweiht, ein Jahr später erfolgt die Zusammenlegung der Technischen Spezialschulen der Stadt zu den Technischen Staatslehranstalten.

Großstadt wurde Chemnitz im Jahr 1883, dem Jahr in dem die Einwohnerzahl mit 103.000 die magische Grenze überschritt. Grund für das starke Ansteigen der Einwohnerzahl waren auch die zahlreichen Eingemeindungen, die nach 1888 ins Auge gefasst und später mit gewissem Zögern vollzogen wurden. So wird die Fläche der Stadt Chemnitz im Jahr 1900 mit 36,5 km<sup>2</sup>, die Einwohnerzahl mit 207.000 angegeben. Der Höchststand war mit über 360.000 im Jahr 1930 erreicht. 1936 verlegt die Auto-Union ihren Sitz nach Chemnitz. Im gleichen Jahr wird das erste Teilstück der Autobahn Chemnitz – Hohenstein – Ernstthal eröffnet.

Schwere Schäden entstanden an Industrie- und Wohnbauten in den Jahren des Zweiten Weltkrieges, besonders seit 1944 und in verheerenden Luftangriffen im Februar und März 1945. Dabei wurden etwa 3.700 Menschen getötet und bis zu 80% der Innenstadt zerstört. 100.000 Menschen waren zu Kriegsende obdachlos.

Nach dem Ende des Krieges begann der Wiederaufbau der Industrie, zugleich aber in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone die Entnazifizierung, die zur Enteignung von nicht weniger als 127 Firmen führte. Die erneuten Eingemeindungen, die teilweise gegen den Willen der betroffenen Einwohner erfolgten, brachten der Stadt ab 1950 einen bedeutenden Zuwachs an Industrie. Die technischen Lehranstalten erhielten 1953 Hochschulstatus, 1986 wurde aus der Technischen Hochschule die Technische Universität.

Die Stadt, viertgrößte der DDR, entwickelte sich zu einem wichtigen Wirtschaftsstandort, in dem 20% der Industrieproduktion des gesamten Landes konzentriert waren.

Nach 1990 muss durch das Wegbrechen traditioneller Märkte, der Schließung der Werke wichtiger Arbeitgeber, darunter des Werkes der DR/DB, vom industriellen Niedergang mit hohen Arbeitslosenzahlen berichtet werden. Heute dominieren Betriebe mit mittelständischem Charakter die Stadt. Mehr als 600 Industriebetriebe mit über 30.000 Beschäftigten haben sich heute in den hellen, weiträumigen Gewerbegebieten am Stadtrand niedergelassen. Mit weiteren Eingemeindungen ab 1994 nach der Gebietsreform erreicht die Stadt Chemnitz, der Mittelpunkt eines Regierungsbezirks, heute eine Einwohnerzahl von rund 245.000.

### **Rundgang durch das heutige Chemnitz**

Wir beginnen unseren Rundgang

durch die Innenstadt am denkmalgeschützten Hotel an der Oper, unserer Unterkunft während des Verbandstages, die im Stil des so genannten „sozialistischen Klassizismus“ errichtet wurde. Verlassen wir das Haus und wenden uns nach rechts, treffen wir nach kurzer Zeit auf die im Stil der Gründerzeit errichteten Ursprungsgebäude der Technischen Universität an der Straße der Nationen, auf deren Dach die sächsische Krone an deren Gründung als königliche Gewerbschule erinnert. Dem Vernehmen nach war diese auch zu Zeiten der DDR nicht entfernt. Dieser Teil der Universität bedeckt ein komplettes Straßenquadrat mit seiner Rückseite bis zum Hauptbahnhof, den wir aber gesondert besuchen wollen.

Wir wenden uns auf die gegenüberliegende Seite und treffen auf den ZOB, den Zentralen Omnibusbahnhof direkt im Anschluss an eine der in der Stadt zahlreichen Grünanlagen, die ebenso wie die nach dem Krieg er-



*Das Hotel an der Oper*



*Blick zum ZOB neben dem Schillerplatz*

richteten breiten Straßen das heutige Stadtbild auflockern. Nunmehr kehren wir unsere Richtung um und gehen entlang der Grünanlage Schillerplatz bis zur Oper, die auf dem früheren Stadtanger rechts von der Petrikirche und dem Günnewig-Hotel Chemnitzer Hof, links von der Städtischen Kunstsammlung flankiert wird. Das Opernhaus wurde von 1906 bis 1909 nach Plänen des Architekten Möbius in neubarocken Formen erschaffen. Es beherrscht den Opernplatz mit seinem Kuppelbau und darüber ragendem Bühnenhaus, in historisch nachempfunderer äußerer Hülle 1992 rekonstruiert. Ebenfalls vom Stadtbaurat Möbius entworfen wurde das Gebäude der Kunstsammlungen, das 1909 eröffnet, 1995 saniert wurde und über 80.000 Exponate präsentiert. Die Kirche wurde 1885 bis 1888 nach Entwürfen des Leipziger Architekten Hans Enger errichtet. Sie besitzt eine Ladegast-Orgel, die 1888 eingebaut wurde. Das Hotel Chemnitz wurde als jüngs-

tes Gebäude des Theaterplatzes 1930 im Stil des Neuen Bauens geschaffen.

Weiter folgen wir der Straße der Nationen vorbei an Büro- und Wohn-Nachkriegsbauten im Stil des sozialistischen Klassizismus bis zur einmündenden Brückenstraße mit dem hier rechtsseitig gelegenen Karl-Marx-Denkmal. Dieses vom sowjetischen Bildhauer Lew Kerbel geschaffene Monument zählt zu den größten Portraitbüsten der Welt, von den Einheimischen der „Nischel“ genannt. Der Bronzekopf ist 40 Tonnen schwer und hat eine Höhe von 7,10 Meter. Gegenüber fällt unser Blick auf die 1974 eingeweihte Stadthalle und das weithin sichtbare Hochhaus des Hotels Kongress, heute Mercure.

Vor dem Denkmal stehend wenden wir uns nun nach links, folgen der Brückenstraße über die Kreuzung mit der Straße der Nationen und treffen dort vor der Sparkasse auf

## Für „Kleine, Mittlere und Große“ – Starke Zugpferde für Ihr Hobby in den drei Spurweiten H0, TT und N

**You Tube** [www.youtube.com/user/hornbyinternational](http://www.youtube.com/user/hornbyinternational)

**f facebook** [www.facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen](http://www.facebook.com/Arnold.Modelleisenbahnen)

# HORNBY HOBBIES

## Rivarossi®

**H0** 1 : 87

**HR2598 HR2599 HR2600 HR2601**

Vollverkleidete Schnellfahrtdampflokomotive 61 002 der DRB im Ablieferungszustand. Um für die außergewöhnliche Lok zu werben, brachte Henschel ein überdimensional großes Fabrik Schild an der Lok an.



Abbildung zeigt Fotomontage

HR2598: Analog mit 21-poliger Schnittstelle,  
UVP 279,90 €

HR2599: Digital mit Sound,  
UVP 399,00 €

HR2600: Wechselstrom-Digital-Ausführung,  
UVP 319,00 €

HR2601: Wechselstrom-Digital mit Sound,  
UVP 399,00 €

## ARNOLD®

**TT** 1 : 120

**HN9031** Elektrolokomotive BR 251 der DR, bordeauxrot mit breitem Zierstreifen.



Abbildung zeigt Fotomontage

HN9031: Analog mit next18-Schnittstelle,  
UVP 209,90 €

## ARNOLD®

**N** 1 : 160

**HN2298 HN2298S** Diesellokomotive BR 231 der DB AG, Betriebsnummer 231 018, Ausführung rot mit grauem Rahmen.



Abbildung zeigt Fotomontage

HN2298: Analog mit next18-Schnittstelle,  
UVP 169,90 €

HN2298S: Digital mit Sound,  
UVP 299,00 €



zahllosen Inschriften doch dem real existierenden Sozialismus vergangener Tage der DDR. Unser Blick sollte danach jedoch, bevor wir die Straße überqueren auf das konvex gekrümmte, dem ehemaligen Verlauf der Brückenstraße angepasste Gebäude des Kaufhauses Schocken fallen. Dieser siebengeschossige Stahlbetonskelettbau mit stufenförmig zurückgesetztem Dachgeschoss wurde nach Entwürfen von Erich Mendelsohn, einem der namhaftesten Architekten des 20. Jahrhunderts, 1929/30 erbaut und beherbergt heute das Haus der Archäologie.

*Karl-Marx-Monument „Nischel“ genannt*

einige kleinere Denkmäler, die heute vielleicht etwas überholt anmuten, huldigen ihre Darstellung und ihre

Unser nächstes Ziel im Verlauf der Bahnhofsstraße nach Überqueren der Kreuzung ist die moderne Zentralhaltestelle der Busse und Bahnen der



*Das ehemalige Kaufhaus Schocken*



*Teil der zentralen Haltestelle*

Chemnitzer Verkehrs Aktiengesellschaft. Dieses Verkehrsbauwerk mit acht Bahnsteigen an zwei senkrecht zueinander laufenden Positionen entfaltet eine ganz besondere Wirkung unter Beleuchtung bei Nacht. Gegenüber den Haltestelleninseln in der Bahnhofsstraße befindet sich das Kulturkaufhaus „DAStietz“. 1912 als Warenhaus für die Kaufleute

H. und C. Tietz vom Düsseldorfer Architekten Wilhelm Kreis errichtet und 1913 eröffnet, erlitt das Haus 1945 schwere Kriegsschäden. Nach dem Krieg instandgesetzt und weiter als Kaufhaus genutzt, darunter von Kaufhof nach 1990, wurde es 2004 als kommunales Kulturkaufhaus mit Stadtbibliothek, Volkshochschule, Neuer Sächsischer Galerie



*Kulturkaufhaus DAStietz*



### *Neues Rathaus*

und dem Naturkundemuseum mit dem berühmten Versteinerten Wald seiner heutigen Nutzung übergeben.

Wir verlassen DAStietz und erblicken gegenüber den imposanten Neubau der Galeria Kaufhof mit dem überkragenden Glasdach, das Teile der weiteren Bahnsteige der Zentralhaltestelle überbrückt. Entlang der Seite dieses Stahl-Glas-Baus gelangt man zum Markt, der auf dem Rundgang einzigen Stelle, wo mit dem Alten und Neuen Rathaus sowie dem Jugendstilhaus und dem Siegertschen Haus ein Hauch des alten Chemnitz erhalten geblieben ist. Das Alte Rathaus wurde am Ende des 15. Jahrhunderts erbaut, mehrfach umgestaltet. Beachtenswert sind das Renaissanceportal mit den Halbfigu-

ren von Judith und Lucretia am Turm des Rathauses. In ihm finden wir auch ein figürliches Glockenspiel, das die Geschichte der Stadt zeigt. Der hohe Turm hat seinen Ursprung bereits im 12. Jahrhundert als einstmaliger befestigter Wohnsitz des Stadtvogts, heute dient er als Wirkungsstätte für den Türmer. Das Neue Rathaus, nach Plänen des Stadtbaurats Möbius Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet und 1911 eingeweiht, schließt an das Alte Rathaus an. Durch die Bauweise im Stil des Historismus und des Jugendstils ist ein harmonisches Miteinander garantiert. An der Ecke zum Markt befinden sich das Stadtwappen und ein fünf Meter hoher Roland. Die Fassade des Jugendstilgebäudes an der Ecke Bretgasse ist heute denkmalge-

schützt, das Siegertsche Haus ist ein viergeschossiges Bürgerhaus aus dem 18. Jahrhundert mit reicher barocker Fassade, das nach Zerstörung im Krieg in den Jahren 1953/54 mit originaler barocker Fassade wieder aufgebaut wurde. Der Markt selbst macht seinem Namen alle Ehre, da hier tagtäglich viele Händler ihre Waren feilbieten. Die restlichen Teile des Marktes werden von Neubauten heutigen Baustils dominiert, darunter die Vorderfront der Galeria Kaufhof, eröffnet 2001, und das Einkaufszentrum „Galerie Roter Turm“ mit Terracotta-Fassade, das 2000 eröffnet wurde.

Wir verlassen dieses Ensemble historischer und moderner Bauten und gehen wieder in Richtung unseres Ausgangspunktes entlang der Straße der Nationen. Rechter Hand vorbei an der Galeria Kaufhof, linker Hand dann die „Galerie Roter Turm“, den selbst wir am Ende des Gebäudes mit Blick nach links sehen können. Dieser „Rote Turm“ diente nach seiner Errichtung Ende des 12. Jahrhunderts als Bergfried, später als Sitz des Stadtvogtes, als Verlies sowie als Teil der Chemnitzer Stadtbefestigung. Er ist das älteste Wahrzeichen der Stadt. Gleich danach auf der linken Seite die Stadthalle, später das Denkmal von Karl-Marx,



*Markt und altes Rathaus*

an dem wir bereits verweilt. Nach der Kreuzung mit der Brückenstraße sollten wir nicht nur die Straßenseite nach rechts wechseln, sondern auch den Verlauf der Straße bis zum Hotel mit den zahlreichen Wohnblöcken des sozialistischen Wohnungsbaus in uns aufnehmen; Zeitzeugen, die der damaligen Überzeugung entstanden, dass Innenstädte bewohnt und belebt sein sollten.

Natürlich bietet die Stadt Chemnitz noch vieles Sehenswürdiges, das aber meist abseits unserer gewählten Besichtigungsrouten liegt. Wer die Zeit dafür findet, sollte die Schlossteichanlagen, das Schloss, die Gründerzeitwohnquartiere auf dem Kaßberg,



Kaufcenter „Galerie Roter Turm“

die Markthalle und auch die Park-eisenbahn im Kuchwald besichtigen. Hilfreich kann auch sein, sich mit den Unterlagen der Stadt-Info (am Markt) vertraut zu machen und einzelne Ziele, zu Fuß oder mit den Straßenbahnen und Bussen der

Chemnitzer Verkehrs AG zu erkunden.

*Text und Bild Hans-Dieter Schmidt*

*Literaturhinweise:*

*Die Geschichte der Stadt Chemnitz,*

*G. Viertel/S. Weingart, Wartberg-Verlag, 2002.*

*Homepage der Stadt Chemnitz*

*www.chemnitz.de*

Inland Katalog: 3,50 € Aufbaumanleitung: 10,00 €  
 Katalog+Aufbaumanleitung: 12,00 € bar/ Briefmarken/ Übew.  
 Ausland Katalog: 5,50 € Aufbaumanleitung: 15,00 €  
 Katalog+Aufbaumanleitung: 17,00 € bar/ Überweisung

Modelloberleitungen und Stromabnehmer  
 Friedhofstraße 42 • D - 73110 Hartenhofen  
 Tel. +49 (0) 71 64 3195 • Fax +49 (0) 71 64 5786

**www.SOMMERFELDT.de**

# Chemnitz und Umgebung

## Der schienengebundene Verkehr

### Die geschichtliche Entwicklung des schienengebundenen Verkehrs in Sachsen

Während in der Frühzeit und im Mittelalter Gespanne als Tierzug oder das Verbringen von Waren auf Schusters Rappen dominierten, kann bereits Mitte des 19. Jahrhunderts der Eisenbahnverkehr in Sachsen entstehen. Dominierend dabei die Eröffnung der ersten Fernstrecke Deutschlands vor 176 Jahren, die von Leipzig nach Dresden führte. Bedeutende weitere Streckeneröffnungen, die auch den Großraum Chemnitz betreffen, sind

- 1869 Dresden – Hainichen
- 1872 Leipzig – Limbach
- 1875 Adorf – Marienberg/Reitzehain.
- 1875 die Strecke nach Stollberg und
- 1902 die nach Wechselburg.

Während die erste Fernverbindung von Leipzig nach Dresden noch privat geplant und gebaut wurde, erkannte das Königreich sehr schnell, dass Schienenverbindungen nach Bayern, Böhmen und Schlesien sowie eine Nord-Süd-Strecke dringend erforderlich waren. 1841 schloss das Königreich Verträge mit dem Königreich Bayern und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg über eine Verbindung von Leipzig nach Hof. Diese Strecke konnte nach Kostenüberschreitungen in Staatsbesitz übernommen und 1847 bis Reichenbach im Voigtland und 1851 bis Hof eröffnet werden. Bis 1847 folgte die Strecke nach Görlitz, damals auf preußischem Gebiet, um Anschluss nach Schlesien zu

gewährleisten. Bezeichnend ist, dass es im Königreich Sachsen nie ein Eisenbahngesetz gegeben hat, so dass jedes Vorhaben einzeln vom Landtag genehmigt werden musste. Dennoch wurde bereits 1862 eine Streckenlänge von 525 Kilometern erreicht. Bis 1865 folgten Verbindungen von Leipzig nach Großkorbetha und Bitterfeld, die die Anbindung von Magdeburg und Berlin sicherstellten.

Rückschläge erfuhren die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen durch den Krieg Preußen – Österreich, da Sachsen Verbündeter der unterliegenden Österreicher war. Neben der Zerstörung der Elbbrücke bei Riesa als Kriegsfolge, musste der Verlust des Bahnhofs Görlitz und der der Schlesischen Bahn an Preußen hingenommen werden.

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde Sachsen von einem dichten Eisenbahnnetz überzogen. Das normalspurige Netz wurde dabei durch eine hohe Zahl schmalspuriger Strecken und Betriebe ergänzt, die besonders im Raum Oschatz – Lommatzcher Pflege, in der Umgebung von Dresden und entlang des Erzgebirges und in der Lausitz entstanden. Einige von ihnen dienen heute noch nach wie vor dem Öffentlichen Personen-Schienen-Verkehr, andere sind als Museumsbahnen Zeugnis der vergangenen Epochen.

Nicht vergessen werden sollen bedeutende Bauwerke. Der Dresdner Hauptbahnhof, der zwischen 1891 und 1901 als Kopf- in der unteren Ebene und als Durchgangsbahnhof in der oberen Ebene erbaut wurde sowie der damals größte Kopfbahnhof Europas, der Leipziger Hauptbahnhof, der 1915 eröffnet werden konnte und drei nebeneinander liegende liniengebundene Bahnhöfe ersetzte. Beide Bahnhöfe überstanden den zweiten Weltkrieg mit schweren Zerstörungen sowohl der Bauwerke als auch der Gleisanlagen und wurden in ursprünglicher Größe wieder aufgebaut.

Namhafte Brückenbauten entlang der Strecken im Vogtland, wie die berühmte Göltzschtalbrücke machen darüber die Eisenbahnen in Sachsen zu einem Ausflugsziel ersten Ranges.

### Verkehrsverbund Mittelsachsen

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) umfasst das Gebiet der Landkreise Mittelsachsen, Zwickau und Erzgebirgskreis sowie der Stadt Chemnitz. Partner in diesem Verkehrsver-

bund sind DB Regio, die Erzgebirgsbahn (EGB), die Chemnitzer Verkehrs AG (CVAG), die City-Bahn Chemnitz GmbH (CB) und Regiobus Mittelsachsen GmbH. Gegründet wurde 1997 der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) von den drei Landkreisen und den kreisfreien Städten des Verbundgebietes Mittelsachsen. Dieses Gebiet umfasst die Stadt Chemnitz und die Landkreise Erzgebirgskreis, Zwickau sowie Teile des Landkreises Mittelsachsen, die ehemaligen Kreise Freiberg und Mittweida.

Die Nahverkehrspläne für den Nahverkehrsraum Zwickau/Chemnitz werden durch die ZVMS erstellt, ebenso obliegt dem Zweckverband die Koordinierung des grenzüberschreitenden Leistungsangebots und der anzuwendenden Tarife. Seit 2004 wird die Aufgabenerfüllung durch den Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS) sichergestellt.

Das Verbundgebiet mit 4.683 km<sup>2</sup> Fläche und 28 Verkehrsunternehmen reicht heute von Leisnig und Döbeln im Norden bis an die Grenze zur

Tschechischen Republik, von Werdau im Westen bis Freiberg im Osten.

Im ZVMS sind 4.400 Mitarbeiter beschäftigt, sind über 110 Millionen beförderte Fahrgäste zu verzeichnen, werden mit 140 Straßenbahnen insgesamt sieben Linien

## MODELLBAHNLAND ERZGEBIRGE



Erlebnisswelt  
für Groß und Klein!

<b>Öffnungszeiten:</b> <b>Di – So: 10 – 17 Uhr</b>	09488 Thermalbad Wiesenbad / OT Schönfeld Mittelweg 4 (direkt an der B 95) Tel. 03733 596357 <a href="http://www.modellbahnland-erzgebirge.de">www.modellbahnland-erzgebirge.de</a>
---	--

# Aller guten Dinge sind drei:

**Lenz** 

**Modell**  
*plus*  
by Lenz

**Digital**  
*plus*  
by Lenz

Zum Beispiel hier im Bild vereint:

Lenz Spur 0: Köf DB Epoche 3 und X 05

Modell plus: Köf DR Epoche 3

Digital plus: Handregler LH100, Zentrale LZV100



Für die Nuller: **Lenz Spur 0**, die Wiederbelebung der großartigen Spur. Das begeisternde Kompletprogramm mit vielen ausgezeichneten Modellen und mit einem beeindruckenden Preis-/Leistungsverhältnis.

Für die H0er: **Modell plus**, die preisgünstigen Lokmodelle mit unglaublichen Ausstattungen und Funktionen.

Und für alle: **Digital plus**, die Mehrzugsteuerung. Das Original: digital, einfach, gut. Mit dem schnellen, sicheren XpressNet™. Mit der intelligenten USP-Schaltung für unterbrechungsfreien Fahrbetrieb. Mit ABC, der einfach genialen Zugbeeinflussung für Bremsen, Pendelzug- und Blockstreckenbetrieb. Mit RailCom®, der bidirektionalen Kommunikation. Und, klar, mit Lok-/Schaltdecodern, Meldebausteinen usw...

Lenz-Elektronik GmbH · Vogelsang 14 · 35398 Gießen · Tel.: 06403 - 90010 · [www.lenz-elektronik.de](http://www.lenz-elektronik.de)

befahren; verkehren 1.000 Busse auf 381 Buslinien sowie 60 Eisenbahnzüge auf 25 Linien des Schienen-Personen-Nahverkehrs (SPNV). Zu den Gesellschaften im VMS gehören unter anderem DB Regio mit der Tochter Erzgebirgsbahn, die Vogtlandbahn, die CVAG mit der Citybahn, auf die wir im Folgenden noch näher eingehen.

### Chemnitz als Verkehrsknotenpunkt

Nach dem Ausbau vieler Verbindungen ins Umland, verfügte zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Region Chemnitz über ein weit verzweigtes, dichtes Verkehrsnetz. Neben neun Hauptstrecken konnten zahlreiche Nebenstrecken besonders ins Erzgebirge zu dieser Zeit genannt werden. Heute ist durch Rationalisierung davon weniger zu sehen, besonders die fehlende Anbindung an den schnellen Fernverkehr muss als mehr als bedauerlich berichtet werden. So ist Chemnitz zwar im-

mer noch ein Verkehrsknotenpunkt, allerdings beschränkt sich dies in erster Linie auf den Nahverkehr. Seine Bedeutung im überörtlichen Verkehr hat deutlich abgenommen. Will man heute in Fernzüge einsteigen, muss man zuvor in umliegende Großstädte reisen, wie Leipzig oder Dresden.

### Der Chemnitzer Hauptbahnhof

Chemnitz verfügt insgesamt über sieben Bahnhöfe, der zentrale Mittelpunkt des Eisenbahnverkehrs in der Stadt ist der Hauptbahnhof, der zugleich als größter Bahnhof der Stadt in der Bahnhofskategorie 2 der DBAG einen überregionalen Verkehrsknoten darstellt, wenn er auch heute durch die Verkehrspolitik der DBAG seit 2006 jeglichen Fernverkehrshalt verloren hat. Zuggattungen, wie ICE und EC/IC sucht man heute vergeblich auf den Fahrplänen.



Hauptbahnhof Chemnitz

## SPANNENDE NEUHEITEN IN SICHT. IN DREI SPURWEITEN



Diesellok V 90 der DB, Best.-Nr. 41500 – 41504

 SCHÖNSTE DETAILS FÜR DEN SCHWEREN RANGIERDIENST:  
 DIESELLOK V 90 DER DB

1964 wurde die erste von später insgesamt 511 gelieferten Lokomotiven der Baureihen V90/290 und 291 von M&K bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzt. Für den schweren Rangier- und Übergabedienst entwickelt, ist die Lokomotivfamilie bis heute zuverlässig im Einsatz. Bald rangiert sie auch in HO. Als Formneuheit in höchster Originaltreue mit schönsten Details.

Neben der Diesellok V 90 der DB kommen 2015 viele weitere Formneuheiten auf die Modellbahnschienen. In den Spurweiten HO, O und N. Loks und Steuerwagen, Personen- und Güterwagen. Jedes einzelne Modell in höchster Originaltreue mit faszinierenden Details. Weitere Ausführungen und Epochenversionen sowie alle weiteren Neuheiten finden Sie unter [www.brawa.de](http://www.brawa.de). Hier geht's per Klick auch zum Neuheitenprospekt.


 TRAXX Elok BR 186 der DB AG  
 Best.-Nr. 43928 – 43933

 Elok E 75 der DRG,  
 Best.-Nr. 43200 – 43203

 Steuerwagen VB 147 der DB,  
 Best.-Nr. 45241

 Gedeckter Güterwagen  
 Gmhs 50 der DB,  
 Best.-Nr. 43250

 Personenwagen  
 Bu/Cu/CDu der K.K.St.B.,  
 Best.-Nr. 45610 ff.

 Personenwagen AB4ste-37/55  
 und Bye-35/50 der DRG,  
 Best.-Nr. 46150 ff.

 Schiebedach- / Schiebewandwagen  
 Tbis 869/875 der DB, 3er-Set  
 Best.-Nr. 48967

 Kesselwagen 2-achs. „EVA“ der DB,  
 Best.-Nr. 37250

 Gedeckter Güterwagen G 10 der DB  
 Best.-Nr. 67400 ff.

1852 wurde in der aufstrebenden Industriestadt die erste Bahnstation eröffnet, die im Verlauf der im gleichen Jahr bis Chemnitz eingeweihten Bahnstrecke Riesa – Zwickau die Stadt mit der ersten deutschen Fernbahnstrecke Leipzig – Dresden verband. Diese Station, die nordöstlich der Stadt auf den so genannten Kopffeldern lag, besaß zuerst kein Empfangsgebäude, sondern nur Abfertigungsschuppen für den Güterverkehr. Erst zwei Jahre später errichtete man ein Empfangsgebäude für den Personenverkehr, das 1872 durch einen Neubau ersetzt wurde. Dieser Neubau erhielt eine Eingangshalle von 125m Länge, die heute noch zu bewundern ist.

1907 veränderte sich das Bild des Bahnhofs durch einen Lichthof an der Nordostseite, während von 1906 bis 1909 eine 174m lange, 14m hohe und 150m breite Bahnhofshalle entstand. Diese Halle überspannte nicht weniger als 20 Gleise, man erinnert sich zum Vergleich, der deutsche Kopfbahnhof Leipzig besaß zur Zeit seiner größten Ausdehnung 26 Bahnsteiggleise.

Die Bezeichnung des Bahnhofs wechselte mehrfach, bis 30.04.1904 war der Name Bahnhof Chemnitz geläufig, danach bis 30.06.2011 Chemnitz Hauptbahnhof, bis 09.05.1953 Chemnitz Hbf, dann bis zum 29.05.1990 Karl-Marx-Stadt Hbf, heute wieder Chemnitz Hbf.

Im zweiten Weltkrieg war der Hauptbahnhof Ziel mehrerer Luftangriffe mit geringen Schäden, erst beim Luftangriff am 05. März 1945 erlitt er

schwere Zerstörungen, bei denen Teile des Empfangsgebäudes ausbrannten. In den 50er Jahren gab es Pläne für eine völlige Umgestaltung des Bahnhofs, die jedoch nicht realisiert wurden. 1972 wurde die alte Bahnhofshalle abgetragen. Der Neubau, der eine gewisse Ähnlichkeit mit der Hallenkonstruktion von München nicht ableugnen kann, begann 1973 und wurde 1976 vollendet. Jetzt handelt es sich um eine freitragend ausgeführte, zweischiffige Halle. Sie ist 13m hoch, je 148m lang und 72m sowie 66m breit. Im Südwesten schloss ein weiteres Hallenteil an, das die durchgehenden Gleise überspannte. Insgesamt sind im Chemnitzer Hauptbahnhof mehr als 25.000m<sup>2</sup> überdacht. Die Bahnsteighalle wurde 1992 bis 1994 umfassend saniert.

Welche Bedeutung der Bahnhof hatte, lässt sich aus einer zum Winterfahrplan 1974/75 veröffentlichten Zahl ablesen. Damals wurden fast 300 Personenzüge pro Tag hier abgefertigt. 2003 beginnt für den Bahnhof durch den Bau der künftigen Verknüpfung der Straßenbahngleise mit den Bahngleisen über die Bahnsteige 3 und 4 im Zuge des Chemnitzer Projekts eine neue Ära, die Vergleiche mit dem Karlsruher Modell zulässt. Die derzeitige Nutzung der anderen Gleise im Hauptbahnhof ist Gleis 1 und 2 Straßenbahnen der CVAG und der CityBahn; Gleise 5– 9 als Kopfgleise für die Verkehre nach Leipzig, Riesa, Burgstädt, Hainichen und Olbernhau. Die Gleise 10 bis 14 sind Teil der durchgehenden Bahnstrecke Dresden – Werdau; mit der östlichen

Der **Eisenbahn Amateur** für die Freunde der Eisenbahn –  
gemacht von Freunden der Eisenbahn!

**Der Eisenbahn Amateur ist im  
Abonnement konkurrenzlos günstig.  
Ein MUSS für alle Freunde  
von Schweizer Bahnen –  
die etwas andere Eisenbahnzeitschrift.  
Bestellen Sie das Abonnement jetzt!**



[www.eisenbahn-amateur.ch](http://www.eisenbahn-amateur.ch)

Mit dem  
**Eisenbahn Amateur**  
erhalten Sie jeden  
Monat die besten  
Informationen

- **Berichte über die Grosstraktion**
- **Jugendseite**
- **Modellbeschreibungen**
- **Neues in Kürze**  
Aktuelles aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen
- **Neu im Handel**
- **Börse – auch im Internet!**
- **... und vieles mehr!**

**EISENBAHN AMATEUR** für  12 /  24 Ausgaben ab Monat

Abonnementspreise: **12 Monate: CHF 115.–**  
(zahlbar bei Erhalt der Rechnung) **24 Monate: CHF 218.–**

Einsenden an: EA, Leserservice, Postfach 564, CH-8603 Schwerzenbach,  
Fax +41 43 422 70 71, E-Mail: [info@buehler-druck.ch](mailto:info@buehler-druck.ch)

Name/Vorname

Strasse

Land/PLZ/Ort

Datum/Unterschrift

Verbindung nach Dresden und Freiberg sowie der westlichen Verbindung nach Zwickau, Nürnberg und Göttingen. Die Gleise 15 und 16 außerhalb der Bahnsteighalle sind seit dem Jahreswechsel 2010/11 außer Betrieb, vorher dienten sie dem Verkehr der Erzgebirgsbahn nach Thalheim und Aue.

## Die Erzgebirgsbahn

Die Erzgebirgsbahn ist ein Tochterunternehmen der DBAG und verbindet den Ballungsraum Chemnitz/Zwickau mit der Kammregion des westlichen und mittleren Erzgebirges. 16 moderne Triebwagen des Typs Siemens Desiro (Baureihe 642) bedienen 74 Bahnhöfe oder Haltepunkte auf den Strecken Chemnitz – Aue, Chemnitz – Bärenstein/Weipert, Chemnitz – Olbernhau-Grünthal und Zwickau – Johanngeorgenstadt. Am Wochenende werden Züge der EGB auch bis ins tschechische Karlovy Vary (Karlsbad) und nach Chomutov (Komotau) verlängert. Bei einer Gesamtlänge der deutschen Strecken von 217 Kilometern kann ein Gebiet mit vielen Ausflugszielen mit der EGB stressfrei erreicht werden. So besteht

auf der Strecke Chemnitz – Bärenstein – (Chomutov) in Cranzahl Anschluss an die Fichtelbergbahn, einer typischen sächsischen Schmalspurbahn zum Kurort Oberwiesenthal, der höchstgelegenen Stadt Deutschlands am Fuß des 1.214m hohen Fichtelbergs. Von der Strecke nach Olbernhau zweigt in Pockau-Lengefeld die Verbindungsstrecke nach Marienberg ab, dort befindet sich der Sitz unseres Fördermitgliedes Auhagen, von dem zahlreiche schöne Modelle die Anlagen der Modellbahner schmücken.

Dieses Gebiet bietet nicht nur eine abwechslungsreiche Landschaft mit Wäldern, Bergen und Tälern, sondern auch eine ebensolche Streckenführung. Hervorgehoben sei hier nur der Markersbacher Viadukt als Wahrzeichen der nicht mehr planmäßig befahrenen 24 Kilometer langen Strecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg. Diese Strecke dient regelmäßigen Sonderfahrten der Erzgebirgischen Ausichtsbahn (EAB).

Auch eines unserer vorgeschlagenen Ziele während der Tagung, die Stadt und Schloss Augustusburg, wird mit der Erzgebirgsbahn als Betreiber der

Werkzeuge · Maschinen Goldschmiedebedarf	 <small>seit 1895</small> <b>FISCHER</b> <small>GOLDSCHMIEDEBEDARF.DE</small>	Schmucksteine · Perlen Furnituren · Fassungen
<b>Werkzeuge und Zubehör für Modellbauer</b>		
Fordern Sie noch heute unseren <b>kostenfreien Katalog</b> an und besuchen Sie uns im Internet <a href="http://www.goldschmiedebedarf.de">www.goldschmiedebedarf.de</a> Über 17000 Artikel warten darauf von Ihnen entdeckt zu werden!		
<b>KARL FISCHER GMBH</b> Berliner Str. 18 · 75172 Pforzheim ☎ +49 7231 31031 · Fax +49 7231 310300 <a href="mailto:info@fischer-pforzheim.de">info@fischer-pforzheim.de</a> · <a href="http://www.fischer-pforzheim.de">www.fischer-pforzheim.de</a>		





*Standseilbahn von der gleichnamigen Stadt zum Schloss Augustusburg*

Drahtseilbahn erreicht. Diese Seilbahn überwindet einen Höhenunterschied von 168 Metern in acht Minuten bei einer Streckenlänge von 1.240 Metern. Die Bahn wurde am 24. Juni 1911 eröffnet, der Betrieb verfügt über eine in Europa einzigartige Fernsteuerung mit Überwachung und Steuerung des Türverschlusses, der Seilspannung und der Geschwindigkeit. So kann der Betrieb ohne Begleitung durchgeführt werden.

### **Die Vogtlandbahn**

Diese Bahngesellschaft ist zwar im unmittelbaren Raum um Chemnitz nicht vertreten, gehört jedoch dem Verkehrsverbund an. Sie ist Teil der Länderbahn wie auch alex, Oberpfalzbahn, trilex, Waldbahn und

Berchtesgadener Land Bahn (BLB). Die Länderbahn ihrerseits ist Teil der NETINERA Deutschland GmbH, ehemals Arriva Deutschland.

Die Vogtlandbahn verbindet Orte des Vogtlands, des südöstlichen Thüringens und Frankens, wie Zwickau, Bad Elster, Bad Brambach, Werdau, Reichenbach (Vogtl), Falkenstein (Vogtl), Plauen (Vogtl), Gera, Greiz und Hof. Besonderheiten sind unter anderem die in Zwickau vorhandene Anbindung in das Schienennetz der Straßenbahn vom Hauptbahnhof zum Zentrum oder auch die langjährigen Einsätze im Fernverkehr, um den von der Gesellschaft betriebenen Raum unmittelbar mit dem Fernverkehrszentrum Leipzig zu verbinden.

Die Fahrzeuge der Vogtlandbahn sind im Ursprung von Siemens erbaute RegioSprinter, später auch Desiro vom gleichen Hersteller und RegioShuttle RS1. Bei Fahrzeugmangel half schon einmal die ehemalige Dürener Kreisbahn, heute als Ruraltalbahnen firmierend, mit deren RegioSprintern aus. Dieser Fahrzeugtyp wurde übrigens ausschließlich von den beiden genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben.

### **Der öffentliche Personennahverkehr in Chemnitz – die CVAG und City-Bahn Chemnitz**

In der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde im Zuge der fortschreitenden Industrialisierung die Verkehrsanbindung ein entscheidender Faktor für die weitere Entwicklung der Stadt. Nach den Pferdedroschken für Personenfahrten in der Stadt und ins Umland wurde 1880 die erste Pferdebahn eröffnet, deren Strecke vorerst nur den Hauptbahnhof mit der Poststraße und

der Nikolaibrücke verband. 1893 fuhr die erste elektrische Straßenbahn vom Hauptbahnhof über den Markt nach Altendorf, die fünf Jahre später bis zum Gasthaus „Wiesenburg“ verlängert wurde. Eine weitere Strecke durch das Kappelbachtal zur Nikolaibrücke ermöglichte den Arbeitnehmern aus Reichenbrand, Neustadt, Siegmarsdorf und Schönau den Weg zur Arbeit. Die Straßenbahn erschloss auch die Gebiete, die den Chemnitzern aus ihrer eng bebauten und von Dunst und Smog geplagten Stadt zur Naherholung dienten. Mit den an anderer Stelle erwähnten Eingemeindungen dehnte sich das Straßenbahnnetz weiter aus.

In der Zeit nach dem ersten Weltkrieg wurde das Straßenbahnnetz kaum noch erweitert, während der Busverkehr deutlich zunahm. Damalige Pläne für eine Straßenbahn-Zentralhaltestelle und einen Zentralen Omnibusbahnhof existierten bereits, wurden aber erst nach dem zweiten Weltkrieg wieder aufgenommen. Ei-



*Variobahn der CVAG*

nen zentralen Bushalt verwirklichte man erstmals 1937 am Hauptbahnhof.

In der DDR kann von einem gut ausgebauten Verkehrssystem gesprochen werden, dass der zentralen Rolle von Chemnitz als Bezirksstadt entsprach. Da trotz fortschreitender Motorisierung immer noch viele auf die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs angewiesen waren, führte dies dennoch trotz der Fahrdichte des öffentlichen Verkehrs zu hoher Auslastung und in Spitzenzeiten zur Überlastung. Besonders die Verbindung zu den Neubaugebieten musste als nicht ausreichend angesehen werden. Der erste Abschnitt der Zentralhaltestelle wurde 1967 eröffnet, der Zentrale Omnibusbahnhof 1968. Dieser war damals die modernste Einrichtung ihrer Art in der DDR. Täglich etwa 500 Omnibusse fuhren zum Beispiel 1978 auf 46 Regionallinien von hier ab, damit wurden mehr als 680 Haltestellen erreicht. Fernlinien verkehrten in andere Orte der DDR und in die CSSR.

Das bis 1958 durchweg schmalspurige Straßenbahnnetz wird im genannten Jahr begonnen auf Normalspur umzustellen. Die erste Umspurung erfolgt an der Annaberger Straße. Am 08. Mai 1960 wurde der regelspurige Betrieb aufgenommen. Mit Einstellung des Fahrbetriebs auf der Linie 3 nach Rottluff endet 1988 endgültig der Schmalspurbetrieb.

Nach der Wende wird das Angebot an Regionallinien erheblich vermindert, das Straßenbahnnetz in und um

**TILLIG**  **BAHN**

**Tag der offenen Tür  
mit TT-Clubtreffen**  
... bei TILLIG Modellbahnen in Sebnitz

**Samstag 13. Juni  
2015**  
9<sup>00</sup> – 18<sup>00</sup> auf dem TILLIG-  
Firmengelände

**Zahlreiche Aktivitäten warten auf Sie:**  
Modellbahnausstellung • Familienfest  
auf dem Firmenhof • Workshop  
TILLIG-TT-Club •  
Werksbesichtigung • Sonderverkauf •  
Modellalterungen • Karussell / Kinder-  
spielecke u.v.m.

**Bis bald in Sebnitz –  
wir freuen uns auf Sie!**  
*.. Das Erlebnis für die ganze Familie*

www.tillig.com **TILLIG Modellbahnen GmbH**  
Fornstraße 1, 01250 Sebnitz, Tel.: +49 (0)35771 933-0, info@tillig.com

Chemnitz großzügig ausgebaut. 1999 und 2000 erfolgte die Eröffnung der neu gestalteten Zentralhaltestelle.

Heute wird der innerstädtische Personen-Nahverkehr in Chemnitz durch die Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) sichergestellt. Diese gehört zum Konzern der Versorgungs- und Verkehrs-holding GmbH Chemnitz (VVHC). Täglich sind mehr als 30 Straßenbahnzüge der Typen Tatra und Variobahn sowie über 70 Omnibusse im Stadtgebiet innerhalb einer Fläche von 120 km<sup>2</sup> unterwegs, dabei werden jährlich etwa 40 Millionen Fahrgäste befördert, was einem Tagesschnitt von 111.111 entspricht. Der Verkehr wird auf fünf Straßenbahn- und knapp 30 Omnibuslinien abgewickelt. Zur Unterstützung der Fahrgäste unterhält

die CVAG ein Mobilitätszentrum, das an der Zentralhaltestelle eingerichtet ist.

Ein zukünftig bedeutsames Objekt konnte mit Unterstützung des Freistaats Sachsen begonnen werden, die Citybahn. Eine dem Karlsruher Modell ähnliche Verknüpfung von Straßen- und Eisenbahn, die dank der gleichen Spurweite beider möglich ist, soll Stadt und Umland noch besser miteinander verknüpfen. Bereits jetzt verkehrt die Linie 4 vom Hauptbahnhof Gleis 1 bis Altchemnitz als Straßenbahn mit modernen Variobahnen, die uns auch im vergangenen Jahr in Mannheim bereits begegneten, danach als Überlandbahn bis Stollberg. Betreiber dieser Linie ist die Citybahn Chemnitz GmbH. Von den

Für mehr Infos fragen Sie  
Ihren Fachhändler nach unserem  
**HERIS-JOURNAL 5** und dem Flyer 2015



**HERIS**  
*Journal 5*

NB/TT MIT MESSNEUHEITEN 2014

# HERIS

bringt für Sie die ganz besonderen

## MODELLEISENBAHNEN

zum Beispiel die

## RZD-Weitstreckenwagen



Photo: J. Buchmann/Le Train

oder bestellen Sie beide  
für € 5,50  
direkt bei:

**HERIS - Kaesbachstraße 17 - 41063 Moenchengladbach**



City-Bahn Chemnitz im Hauptbahnhof Chemnitz

Gleisen 5 bis 9, also dem Kopfbahn-  
hofsteil im Hauptbahnhof unterhält  
die CB weitere Verbindungen mit Ei-  
senbahnfahrzeugen vom Typ RegioS-  
huttle (RS 1). Die Zukunft sieht wei-  
tere Verknüpfungen über die Gleise 3  
und 4 des Hbf mit in Spanien bestell-  
ten neuen Zweisystemfahrzeugen vor.  
(siehe hierzu „Das Chemnitzer Mo-  
dell“).

Text und Bild Hans-Dieter Schmidt

#### Quellen:

- *Homepage und Flyer*
  - der CVAG,
  - der Vogtlandbahn,
  - der DBAG Regio,
  - des CM,
  - der Erzgebirgsbahn und
  - der City-Bahn Chemnitz
- *Geschichte der Stadt Chemnitz*

**JOWI** Maßgeschneidert für IHRE Anlage:  
**Hintergründe und Halbreiefgebäude für alle Spurweiten**

Hintergrundkuliszen in Fotoqualität in jedem gewünschten Druckformat  
Über 380 kombinierbare Motive zur Auswahl - Individuelle Gestaltung mit genauer Anpassung an das Anlagenprofil  
Alle Motive auch beleuchtbar mit echtem TAG-NACHT-EFFEKT lieferbar - ca. 50 USA-Motive

INTERNET: [www.modellbahn-hintergrund.de](http://www.modellbahn-hintergrund.de) Fon: (0049) 02324 99 12 41  
E-Mail: [jowi@modellbahn-hintergrund.de](mailto:jowi@modellbahn-hintergrund.de) (0049) 0176 211 805 32

...Landschaften von der Nordsee bis zu den Alpen...zahlreiche Industrie- und Märktmotive...Eingassung von Fandornmotiven möglich...Zerhöfbarer Druck auf Fototapete oder Kunststoffplatten...

## Das Chemnitzer Modell

### Ziel

Ergebnis des Chemnitzer Modells soll die weitere Verbesserung des Öffentlichen Personen-Nah-Verkehrs im Großraum durch Verknüpfung der Straßenbahnen mit der Eisenbahn und der Verknüpfung der jeweiligen Gleistrassen sein. Erzielt werden sollen weitere umsteigefreie Verbindungen vom Umland in die Stadt und umgekehrt. Auf der leistungsfähigen Bahntrasse sollen dabei Verkehrsströme gebündelt werden, somit ist das Chemnitzer Modell auch eine Verknüpfung der Verkehrsmittel Bahn und Omnibus. Das Zielnetz 2022 soll 225 Kilometer Straßen- und Eisenbahngleise umfassen und in fünf Stufen erreicht werden.

### Die Ausbaustufen

Eigentlich sind es ja sechs, rechnen

man die Stufe 0 dazu. Diese stellt sich seit Dezember 2002 mit dem Pilotprojekt Chemnitz – Stollberg als durchgehende Verbindung mit Fahrzeugen der City-Bahn dar. Die zu den Straßenbahnen bauartgleichen Fahrzeuge der City-Bahn sind dabei an den beiderseitigen Ein- und Ausstiegen erkenntlich, während die reinen Straßenbahnwagen des Typs Variobahn Einrichtungsfahrzeuge sind.

Als Stufe 1 wird die Einfahrt der Straßenbahnen und der City-Bahn in den Hauptbahnhof bezeichnet. Ein wichtiger Teilabschnitt wurde mit der ersten Einfahrt der Chemnitzer Straßenbahnen in die Gleise 1 und 2 des Hauptbahnhofs im Februar 2013 und der ersten Durchfahrt zur Wendeschleife im Juni 2014



realisiert. Abgeschlossen sein soll die Stufe 1 mit den durchgehenden Verbindungen über Gleis 3 und 4 des Hauptbahnhofs in und aus Richtung Hainichen, Mittweida und Burgstädt. Dies wird für Dezember dieses Jahres erwartet.

Im Zeitraum 2016 bis 2018 soll mit dem Ausbau Chemnitz – Thalheim/Aue zusammen mit dem Neubau einer Straßenbahnstrecke zwischen Bernsdorfer Straße/Turnstraße und Technopark/Fraunhofer Straße die Umsetzung der Stufe 2 erfolgen. Nach Beschluss des Chemnitzer Stadtrates im Januar 2014 wurden die Planung und die Federführung dieser Stufe an den

ZMVS übertragen, der dieses als Gesamtprojekt umsetzt.

Für die Stufen 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) und 4 (Norderweiterung Limbach – Oberfrohna) existiert bisher nur eine Vorentwurfsplanung. Diese Strecken befinden sich somit derzeit noch in keiner aktiven Planungsphase.

Für die Stufe 5 mit dem Ausbau Stollberg – Oelsnitz befindet sich die Entwurfs- und Genehmigungsplanung in Arbeit, wobei sich die Stadt Stollberg an den Planungskosten beteiligt.

Wir sehen, noch liegt viel Arbeit vor den Verantwortlichen, Planfeststel-

lungsverfahren und deren des-  
sen hof-  
fentlich  
ohne  
Verzö-  
gerung  
zu



reichender Abschluss, der in den als Baugenehmigung folgenden Planfeststellungsbeschluss mündet, dürften einige Zeit kosten.

Zum Projekt zählen auch die Verlegung und Errichtung neuer Haltepunkte der Bahn und Bushaltestellen sowie zweier neuer Kreuzungsbahnhöfe in Dittersdorf und Meinersdorf.

### Die Fahrzeuge des Chemnitzer Modells

Vorgesehen sind zurzeit acht dreiteilige Zweisystembahnen des Typs „Citylink Chemnitz“. Diese werden seit Frühjahr 2014 im spanischen Werk Albuixech der Vossloh Rail Vehicles/ Vossloh España S.A. unter regelmäßiger Begleitung durch Verantwortliche

der CVAG, der CBC, der VMS und der Technischen Aufsichtsbehörde gefertigt. Das Auftragsvolumen beträgt 42,3 Millionen Euro. Beteiligt an der Fertigung sind für die Steuerung die Firma Vossloh Kiepe, die Drehgestelle steuert Siemens Industrie GmbH aus Penig, die Fahrmotoren VEM Sachsenwerk GmbH aus Dresden bei.

Der erste fertige Citylink Chemnitz mit der Wagennummer 431 soll im Juni ausgeliefert werden und anschließend erste Testfahrten im vorgesehenen Gleisnetz durchführen.

Als Antrieb der Zweisystemfahrzeuge dienen vier Drehstrom-Asynchronmotoren von je 135 kW, zwei Powerpacks als Diesel-Generator-Einheit bestehend aus einem 6-Zylinder-Die-

### Zwei Klassiker, die auf Ihrer H0-Anlage nicht fehlen dürfen



T16.1: Automatische Kupplung in Normschacht, Glockenankermotor mit Schwungmasse, sensorbasierter Rauchausstoß - synchron zum LokSound, Speicherkondensator, Länge über Puffer 145,5 mm

E94: Motorgestütztes Heben und Senken der Dachstromabnehmer, zwei Glockenankermotoren mit Schwungmasse, Chassis und Aufbauten aus Metall, Länge über Puffer 213,8 mm

FLEISCHMANN Roco

Loks und Wagen versandkostenfrei nach Deutschland und Österreich

Hier kommt Freude ins Haus!

direct e-Shop

### e-Shop und Ersatzteilservice von Fleischmann und Roco

Genießen Sie 1. Klasse Service! In den e-Shops von Fleischmann und Roco erwarten Sie besondere Varianten, exklusive Modelle und das große Angebot der beiden führenden Marken. Und mit dem Ersatzteilservice ist jedes Teil einfach bestellt.

Die Lieferung erfolgt prompt, wie Sie es wünschen, zu Ihnen nach Hause oder zu Ihrem Fachhändler.

Klicken Sie sich ein auf [www.fleischmann.de](http://www.fleischmann.de) und [www.roco.cc](http://www.roco.cc)





# LEMKE

setzt : Maßstäbe

Spur/scale

HO

N

TT

**HOBBYTRAIN**  
Präzisionsmodelle · Spur HO & N

**MINIS**  
Maßstab 1:160

**LEMKE KATO**  
Maßstab 1:160



Katalog 2014/2015!

Alle Spur N, TT und HO Neuheiten und Kataloge erhalten Sie ab sofort bei Ihrem Fachhändler oder komplett für 10 € inklusive Versand direkt über uns.

Den aktuellen LEMKE Neuheiten-Prospekt 2015 finden Sie auch als Download unter [www.lemkecollection.de](http://www.lemkecollection.de)

**Wolfgang Lemke GmbH**  
Schallbruch 34a · D-42781 Haan  
Tel. +49 2129 93690 · Fax +49 2129 52218  
[info@lemkecollection.de](mailto:info@lemkecollection.de) · [www.lemkecollection.de](http://www.lemkecollection.de)

selmotor in AdBlue-Technologie mit einer Leistung von 390 kW und angeflanschem Generator für den diesel-elektrischen Betrieb.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im EBO-Bereich 100 km/h, im BOStrab-Bereich 60 km/h. Die Ausstattung der Fahrzeuge ist als Komfortausstattung zu bezeichnen, beinhaltet sie doch visuelle und akustische Haltestelleninformationen, ein spezielles Blindeninformationssystem, Toiletten Luftfederung, Klimaanlage, zwei Mobilitätsbereiche mit ausreichendem Platz sowie Gepäckablagen über den Sitzen im mittleren Fahrzeugteil.

Die Fahrzeuglänge beträgt 37.200 mm, die Breite 2.650 mm bei einer

Höhe von 3.850 mm. Das Fahrzeug ist für Normalspur ausgelegt, hat eine Speisespannung von 600 oder 750 V DC. Die Achsfolge lautet Bo '2'2'Bo'. Der Niederfluranteil beträgt 85%, mit maximal zwei Zugeinheiten ist Mehrfachbetrieb möglich. 87 Sitzplätze (16 Klappsitze) und 141 Stehplätze sind als Beförderungsvolumen angegeben.

*Hans-Dieter Schmidt*

Quellen:

[www.chemnitz.de](http://www.chemnitz.de)

SM Chemnitzer Modell Aktuell  
Nr. 1, November 2014



# LILIPUT

Die Welt der Modelleisenbahn

## Sieben auf einen Streich!

Der neue Dieseltriebwagen LINT 27 –  
mit sieben verschiedenen Beleuchtungsoptionen



### Unsere Liebe zum Detail:



Beleuchtete Zuglaufschilder,  
auch seitlich



Triebwagen mit zuschaltbarem  
Fernlicht



Nachbildung der Scharfen-  
bergkupplung (Spezialkupp-  
lung zum Befahren enger Ra-  
dien beiliegend)

Abbildung: Art.-Nr. L133115, Wechselstrommodell mit Sound-Decoder und Lautsprecher

### Ein vorbildgerechtes Modell in der Spurweite H0:

- Zusammengesetzt in aufwändiger Handarbeit
- Für den anspruchsvollen Modellbahner
- Fahrzeuge auf Wunsch mit eingebautem Lautsprecher und Sound-Decoder
- Lieferbar als Gleich- und Wechselstrommodell

Weitere Produktinformationen  
erhalten Sie bei Ihrem Fach-  
händler beziehungsweise  
unter [www.liliput.de](http://www.liliput.de)



Oder einfach  
den QR-Code  
scannen



Bachmann Europe Plc - Niederlassung Deutschland - 90518 Altdorf bei Nürnberg  
[www.liliput.de](http://www.liliput.de)

## Von der Lokremise zum Museum

### Ein geschichtlicher Abriss der Chemnitzer Eisenbahnwerkstätten

Günstig und schnell: die Vorteile der Eisenbahn waren der Motor der Industrialisierung. So benötigte jeder Industriestandort im 19. Jahrhundert einen Eisenbahnanschluss. Deshalb wurde Chemnitz im Jahre 1852, etwas später als geplant aber immer noch als eine der ersten Städte des Königreichs, an das sächsische Eisenbahnnetz angeschlossen. Um die Lokomotiven für den nächsten Einsatz vorzubereiten und kleinere Reparaturen ausführen zu können, entstanden unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofes schnell die ersten Lokbehandlungsanlagen.

Als ab 1858 weitere Streckenanbindungen, beispielsweise nach Zwickau, folgten, reichte schon bald der 2-ständige Rechtecklokschuppen nicht mehr aus. Mit der Bedeutung des Bahnknotenpunktes Chemnitz und der Größe des Hauptbahnhofes wuchs somit auch die der vorgelagerten Werkstätten. Bereits 1872 entstanden zwei Rundlokschuppen für 28 Loks mit zwei Drehscheiben.

Mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen wurden Güter- und Personenverkehr getrennt. Aus diesem Grund ordnete die Königlich Sächsische Staatseisenbahn an, die Werkstätten um einen neuen Rechtecklokschuppen für Güterloks zu erweitern. So schafften es die Lokremisen am Chemnitzer Hauptbahnhof bis 1888 auf eine beachtliche Anzahl

von 66 Lokunterstellmöglichkeiten. Damit war zugleich aber auch die Kapazität des Bahnhofsgeländes ausgeschöpft.

Genau wie das Eisenbahnnetz war die Industriestadt Chemnitz inzwischen rasant gewachsen. Folglich bot sich in der zentralen Lage des Hauptbahnhofes keinerlei Platz für eine Erweiterung der Lokbehandlungsanlagen. Rauch und Verbrennungsgase belästigten die in der Nähe entstandenen Wohnviertel. Der Bahnhof sollte weiter wachsen, wurde aber durch die Werkstätten daran gehindert. Außerdem gestaltete sich der Betriebsablauf zunehmend ineffizient. Zum einen mussten bei neu aufkommenden, längeren Schlepptenderloks erst die Tender abgekuppelt werden, um so die kurzen Drehscheiben nutzen zu können. Zum anderen waren „Sägefahrten“, bei denen auch Hauptgleise blockiert wurden, zum Erreichen des Werkstattgeländes notwendig. Folglich wurden um das Jahr 1900 zwei räumlich voneinander und vom Hauptbahnhof getrennte Standorte für Personen- und Güterverkehr geschaffen, die jene Lokwerkstätten am Hauptbahnhof ersetzen sollten. Schon bald musste ein Ringlokschuppen am alten Standort dem neuen Postbahnhof und weiteren Querbahnsteigen weichen. Später dienten die Anlagen noch als Teil des Reichsbahnausbesserungswerks (RAW), in dem u.a. auch Wagen repariert wurden. Noch

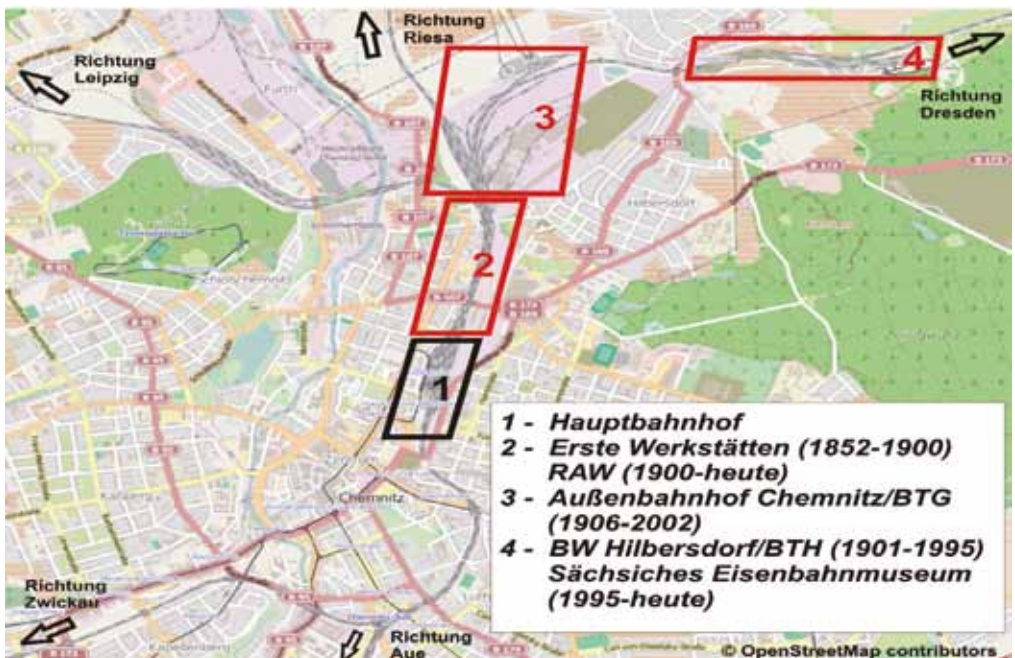
heute zeugen einige Ruinen von den früheren Werkstätten am Hauptbahnhof.

Für die Wartung und Stationierung der Personenzuglokomotiven wurden vier Ringlokschuppen in der Nähe der Glösaer Straße (nordwestlich vom Hbf, am Abzweig der Strecken Richtung Riesa und Dresden) geplant. 1906 wurden allerdings nur zwei davon fertiggestellt und fortan als Außenbahnhof Chemnitz bezeichnet. Die Anlage lag nun so günstig, dass bei der Einfahrt keine Hauptgleise mehr gekreuzt werden mussten. Zu dieser Zeit existierte auch kaum Wohnbebauung im Umfeld, so dass sich (noch) keine Anwohner gestört fühlten.

Erweiterungen ermöglichten ab 1925 auch größere Reparaturen an Fahrzeu-

gen. Außerdem befanden sich neben den zwei Heizhäusern auch zahlreiche Abstellgleise, eine Waschanlage für Personenzüge und eine Gasversorgungsanlage. Besonderes Markenzeichen ist auch der heute denkmalgeschützte Wasserturm. Mit Ende des zweiten Weltkrieges mussten eine Vielzahl der Gleise an das RAW Hauptbahnhof abgetreten werden, da dessen Gelände stark beschädigt worden ist. So kam es lange Zeit zu Platzproblemen bei der Abstellung von Lokomotiven. Allerdings entspannte sich die Situation, als die Dampflokverbesserung 1964 eingestellt wurde und das Gelände vom RAW wieder an die Werkstätten des Außenbahnhofs Chemnitz übergang.

Das entsprechende Werkstattgelände





*Großbekohlung des „Sächsisches Eisenbahnmuseum“*

für Güterzuglokomotiven entstand bereits um 1900 mit dem Güterbahnhof Hilbersdorf weiter nordöstlich an der Strecke nach Dresden gelegen. Analog zu den Werkstätten des Außenbahnhofs Chemnitz wurden hier zwei Ringlokschuppen sowie Bekohlungs-, Besandungs- und Entschlackungsanlagen geschaffen. Nach dem 1. Weltkrieg änderten sich mit dem Zusammenschluss der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn (DR) zahlreiche formelle Bestimmungen. So wurden die bis dato als Werkstätten bzw. Heizhäuser bezeichneten Anlagen nun unter dem Begriff *Bahnbetriebswerk (Bw)* geführt. Neben kleineren Fahrstraßenänderungen ist vor allem die Inbetriebnahme der Seilablaufanlage am Güterbahnhof Hilbersdorf Ende der 1920er Jahre prägend. Es entstand eine deutschlandweit einzigartige Anlage zur Zusammenstel-

lung von Güterzügen, die heute wieder museal betrieben wird. Als ein weiteres prägendes Bauwerk für das Bw Chemnitz-Hilbersdorf wurde 1956 der Kohlehochbunker in Betrieb genommen.

Mit dem schrittweisen Ersatz von zahlreichen Dampfloks durch Dieselloks wurden immer weniger Stellplätze benötigt. Daher wird das Heizhaus II ab 1963 nur noch von der Deutschen Reichsbahn als „Abteilung Technische Anlagen“, beispielsweise mit einer modernen Spurkrananlage, genutzt. Im Jahr 1968 erfolgte auf Beschluss des Verkehrsministeriums der Zusammenschluss beider Bahnbetriebswerke zum Groß-Bw Karl-Marx-Stadt. Dies hatte u.a. gemeinsame Verwaltungen, Dienstpläne und Lokeinsätze zur Folge. Die früheren eigenständigen Bws firmierten nun als Betriebsteil Hilbersdorf (BTH)

GESAGT. GETAN. GEHOLFEN.

**DEVK**

**Für alle, die gern Auto fahren.**  
Die günstige Kfz-Versicherung mit Service.



Für eine persönliche Beratung finden Sie unter **www.devk.de** einen Ansprechpartner in Ihrer Nähe.

Telefonisch sind wir unter **0800 4-757-757\*** rund um die Uhr für Sie da.

\* gebührenfrei aus dem deutschen Telefonnetz

und Betriebsteil Glösaer Straße (BTG). Ehemals typische Dampflokomotiven wie die der Baureihen 38, 44, 58 oder 86 wurden nach und nach durch Dieselmotoren wie die V180, V200, o.ä. ersetzt. Auch Elektrolokomotiven wurden fortan im Groß-BW beheimatet. Schon 1966 befand sich keine Dampflok mehr im BTG. 1981 sollte die letzte planmäßige Dampffahrt erfolgen. Aufgrund der Ölkrise und des resultierenden Dieselpreisanstiegs ging aber erst 1986 die letzte Dampflok in Karl-Marx-Stadt außer Betrieb. Die nun noch im BTH stationierten Dampfloks wurden bis 1991 ausgereiht.

Mit der politischen Wende und den wirtschaftlichen Problemen in den neuen Bundesländern nahm das Verkehrsaufkommen auf der Schiene rapide ab, wo-

durch weit weniger Lokomotiven benötigt wurden. Aus diesem Grund gingen 1995 die wenigen, noch nicht abgegebenen Lokomotiven aus dem Betriebsteil Hilbersdorf in den BTG über. Das Bw Chemnitz-Hilbersdorf wurde am 28.5.1995 geschlossen. Am 10.6.2001 folgte auch der Betriebsteil Glösaer Straße diesem Schicksal. Nach diesem offiziellen Schließungstermin wurden Teile der Werkstatt noch bis August 2002 genutzt. Doch dann war auch endgültig die Zeit des ehemaligen Außenbahnhofs Chemnitz gekommen. Damit war keinem der Chemnitzer Bahnbetriebswerke eine Feier zum hundertjährigen Bestehen vergönnt. Dahingegen war das RAW am Hauptbahnhof noch 1995 mit 1655 Angestellten der größte Arbeitgeber in Chemnitz. Mit der Übernahme durch die DB AG wurden aber auch hier



Luftaufnahme des „Sächsisches Eisenbahnmuseum“



„Sächsisches Eisenbahnmuseum Lokschuppen Bahnhof Hilbersdorf (SEM)“

schrittweise immer mehr Arbeitsplätze abgebaut und schließlich auch jenes nach der Jahrtausendwende geschlossen. Den Anlagen des BTG ergeht es seit der Schließung leider nicht gut. Die ehemaligen Lokschuppen sind heute einsturzgefährdet und verwittert. Dem Hilbersdorfer Bw ereilte aber glücklicherweise ein besseres Schicksal: 1991

gründete sich mit dem „Sächsischen Eisenbahnmuseum e.V.“ ein Verein, der sich zunächst mit dem Erhalt der letzten existierenden, in Chemnitz gebauten Dampflok 38 205 beschäftigt. Als aber das abnehmende Schienenverkehrsaufkommen und damit die Schließung des BTH offensichtlich wurden, stand schnell fest, dass der Verein sich

# Heki

Landschaftsgestaltung  
nach dem Vorbild der Natur





**HEKI Kittler GmbH Modellbahnzubehör**  
D-76437 Rastatt - Am Bahndamm 10  
Tel. 07229/181715 - Fax 07229/4256  
[www.heki-kittler.de](http://www.heki-kittler.de)

diesem Heimat-Bw der Traditionslok annehmen wird und für dessen Erhalt kämpfen will. So ging der Betrieb direkt nach der Schließung im Jahr 1995 an den Verein über. Es wird seitdem von diesem instandgehalten und erweitert. Der Verein fand schnell Zuspruch, etablierte sich und konnte dank unzähliger Arbeitsstunden zahlreiche Lokomotiven anschaffen und restaurieren, technische Ausstellungsstücke sowie einzigartige eisenbahnhistorische Exponate erhalten. Die 23 Heizhausfeste, die inzwischen veranstaltet wurden, sorgten dafür, dass das Museum und der Verein heute weit über die Grenzen Sachsens hinaus bekannt sind.

Auf dem unmittelbar angrenzenden, früheren Güterrangierbahnhof Chem-

nitz-Hilbersdorf kämpft außerdem seit einigen Jahren ein zweiter Verein, der „Verein Eisenbahnfreunde Richard Hartmann Chemnitz e.V.“, für den Erhalt bzw. die teilweise Wiederinbetriebnahme der Seilablaufanlage sowie des bekannten Befehlsstellwerks 3. Beide Vereine tragen dazu bei, die bedeutende Historie der Chemnitzer Eisenbahnindustrie und des Eisenbahnbetriebs im Knotenpunkt Chemnitz für die Nachwelt zu erhalten. Ein Besuch lohnt sich immer – und man sollte dafür eine Menge Zeit einplanen.

Lukas Junghanns

Quellen:

Kurt Kaiß, Matthias Hengst – „Eisenbahnknoten Chemnitz“ (alba-Verlag; 1996)

Egon Kretschmar – „Die Bahnbetriebswerke in Chemnitz/Karl-Marx-Stadt“ (Bildverlag Thomas Böttger; 2003)

**VOLLMER** Neue Technologie aus Quarzsand!

2x 48278 H0 Steinkunst-Set Marktplatz  
 3x 48240 H0 Straßenplatten Kopfsteinpflaster 3 Stück

48100 H0 Tunnelportal eingleisig  
 48101 H0 Stützwände

www.vollmer-online.de

49999 Katalog 2015 inkl. aller Neuheiten

**Steinkunst** **Neu**

Steinkunst Katalog 2015  
 in 1000er Stückzahl  
 in 1000er Stückzahl

# Starke Marken.



Eisenbahn  
JOURNAL



Modell  
Eisen  
Bahner

Eisenbahn  
Romantik



Züge

BAHN Epoche

# Starkes Programm.



Fordern Sie unser  
kostenloses  
Verlagsprogramm an!



Vergünstigter Bezug:  
Nutzen Sie die  
Sonderkonditionen  
für BDEF-Mitglieder!

# Jetzt einsteigen.

Neugierig? Dann fordern Sie unverbindlich unser aktuelles Verlagsprogramm an:  
VGB-Kundenservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,  
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481-100 oder E-Mail [bestellung@vgbahn.de](mailto:bestellung@vgbahn.de)

**VGB**  
VERBAND DER EISENBÄHNER  
UND MODELLBAUER

## Die technischen Museen

*Aus einer Vielzahl von Museen in Chemnitz, die sicher alle besuchenswert sind, haben wir Ihnen für das Jahrbuch die drei herausgesucht, die für den Eisenbahnfreund von besonderem Interesse sind.*

### **Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf**

Erster Programmvorschlag und Ausgangspunkt unserer kleinen Rundfahrt ist das Eisenbahnmuseum.

Von 1897 bis 1900 entsteht aufgrund

ist heute Sitz des Museums. Die Gebäude der Anlage stehen unter Denkmalschutz, die beiden Rundschuppen mit ehemals je 26 Lokständen sowie dazugehörigen 20m-Drehscheiben sind erhalten und strahlen eine besondere technische Atmosphäre aus. Hierzu tragen unter anderem auch



*Drei Dieselloks im Sächsischen Eisenbahnmuseum*

des stark wachsenden Schienenverkehrs und der Notwendigkeit, den Personen- vom Güterverkehr zu trennen, in Chemnitz-Hilbersdorf einer der größten Rangierbahnhöfe Deutschlands. Das damalige Bahnbetriebswerk für Güterzuglokomotiven

die noch vorhandenen Wasserkräne, Besandungs- und Bekohlungsanlagen, eine Auswaschanlage, eine Achssenke, die Werkstatt mit historischen Werkzeugmaschinen und eine Seilablaufanlage des ehemaligen Ablaufberges bei.



Die BR 38 und BR 86 im Sächsischen Eisenbahnmuseum

Der Fahrzeugpark umfasst:

- 15 Dampflokomotiven der Baujahre 1910 bis 1944;
- 6 Dampfspeicherloks aus den Jahren 1911 bis 1986;
- 13 Diesellokomotiven, die in den Jahren 1933 bis 1978 erbaut wurden;
- 3 Elektrolokomotiven, erbaut zwischen 1935 und 1962 sowie
- 3 Akku-Schleppfahrzeuge,
- 1 Schmalspur-Dampflokomotive und der
- Triebwagen 18.16.03.

Dieser Triebwagen wird nach fast vollständiger Zerstörung wieder lauffähig aufgearbeitet. Seine Baureihennummer steht für 1/111. der Motorleistung (18) und für 1/10. der Höchstgeschwindigkeit. Später wurde die Baureihe, von der 30 vierteilige Einheiten geplant, jedoch nur acht tatsächlich gebaut wurden, als Baureihe VT 175 bei der Deutschen Reichsbahn geführt. Natürlich finden wir im Museum auch historische Personen- und Güterwagen.

**Modellbahn Hausbeleuchtung**  
**Ohne Hauselektronik**  
**Mit RGB LEDs**

**Light@Night**  
**Easy**

Super einfach

[www.railware.de/easy](http://www.railware.de/easy)



Exponate im Straßenbahnmuseum Chemnitz Kappeln

Foto Tripke

Für die Stadt Chemnitz von besonderer Bedeutung ist das Vorhalten einiger Dampflokomotiven, die im Ort von der berühmten Sächsischen Maschinenfabrik – vormals Richard Hartmann AG – ab 1848 bis 1929 hergestellt wurden. Insgesamt waren es 4699, die die Werkhallen verließen.

Ein weiteres Highlight ist eine große Feldebahnanlage in 600mm Spurweite mit verschiedenen Lokomotiven und einer hohen Zahl von Wagen.

Zuletzt sei noch auf mehrere Modellbahnanlagen unterschiedlicher Themen im Museum verwiesen.

Das Museum ist mit RB 30 in Richtung Dresden, mit der Citybahn 516 in Richtung Hainichen via Haltepunkt Chemnitz-Hilbersdorf mit etwa 1.000m Fußweg zu erreichen. Mit der CVAG Buslinie 21 fährt man bis zur Haltestelle „Sächsisches Eisenbahnmuseum“, danach der gleiche Fußweg.

**haar**  
MODELLBAHN-Spezialist  
28865 Lilienthal b. Bremen  
Hauptstraße 96  
Tel. 04298/916521  
haar.lilienthal@vedes.de

Wir sind nicht nur stark  
mit unserem Sortiment!

Wir fördern auch  
den Nachwuchs  
mit workshops!

## Das Straßenbahnmuseum Chemnitz Kappel

Dieses Museum, das sich im ältesten Betriebshof der Stadt in der Zwickauer Straße im Ortsteil Kappel befindet, wird von einem gemeinnützigen Verein mit Unterstützung der CVAG getragen. Die Ausstellung befindet sich in einer zweischiffigen Wagenhalle aus dem Jahr 1908 und enthält derzeit 14 fahrbereite Schmalspur-Fahrzeuge aus den Jahren ab 1909 in verschiedenen Epochen der Chemnitzer Straßenbahngeschichte. Historische Haltestellenschilder, Platznehmen in der Holzklasse, einmal selbst Schaffner spielen und Funktionsmodelle ergänzen das atmosphärische Bild der Vergangenheit.

Einige der Straßenbahnwagen des Museumsvereins in Normalspur können für Sonderfahrten gemietet werden.

Zurzeit verfügbar sind je ein LOWA ET 54, Gotha T 57 und Tatra T3D.

Auch dieses Museum ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis Haltestelle „Am Feldschlösschen“ erreichbar.

## Das Sächsische Industriemuseum/ Industriemuseum Chemnitz

Ebenfalls in der Zwickauer Straße befindet sich dieses Museum. Hier waren einst Eisenguss und Maschinenbau zu Hause. Heute zeugt ein restaurierter denkmalgeschützter Gebäudekomplex von einer gelungenen neuen Nutzung. Die Ausstellung zur Industriegeschichte Sachsens ist ein Kompetenzzentrum und Museum für Industriekultur zugleich. Hier wird auch die ehemalige Bedeutung der Stadt Chemnitz als deutsches Manchester deutlich. Gezeigt werden nicht nur Industriegüter, sondern auch Alltagsgegenstände,



Chemnitzer Straßenbahn. Aufnahme Markus Peschel

Konsumgüter und Luxuserzeugnisse, die in Sachsen seit mehr als 220 Jahren hergestellt wurden.

Das Museum ist Teil des Museumsverbunds Sächsisches Industriemuseum mit weiteren Ausstellungsorten in Crimmitschau, Ehrenfriedensdorf und Knappenrode.



Foto Dietmar Träupmann, Archiv Industriemuseum Chemnitz

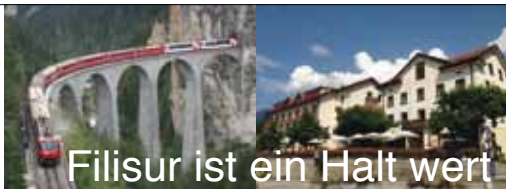
Sachsen, speziell die Regionen Chemnitz, Erzgebirge und Vogtland zählen seit Jahrhunderten zu den wichtigen deutschen Industriezentren. Zahlreiche industrielle und technische Entwicklungen von weltweiter Bedeutung hatten ihren Ursprung hier. Innovationen des sächsischen Erzbergbaus, Impulse für den Werkzeug- und Textilmaschinenbau, die Leistungen für den Fahrzeugbau und die Büromaschinentechnik zählen hierzu. Aufbauend auf den handwerklichen Traditionen und den in der

Textilbranche entstandenen Manufakturen entwickelten sich weltbekannte Industriebetriebe mit Unternehmern, wie zum Beispiel August Horch und Richard Hartmann.

Das Museum bietet dabei einen umfassenden Überblick insbesondere über die industrielle Geschichte des heutigen Freistaats und besonders der Stadt Chemnitz. Begonnen mit der Leinenindustrie, der Textilstraße, sind selbstverständlich die Entwicklung der

  
**Schöntal**  
★★★ Hotel-Restaurant

Schön. Schöner. Schöntal



Filisur ist ein Halt wert  
**Hotel Schöntal Filisur.**

Hotel Restaurant Schöntal  
Erica und Marcus Pfister-Aebli

Bahnhofstrasse 5 · CH-7477 Filisur  
Tel. +41(0)81 404 21 72

info@schoental.ch  
www.schoental.ch

Verkehrstechnik, präsentiert unter anderen durch die Firmen Hartmann mit der 98 001 von 1910, die Auto Union mit den Marken Horch (Pullmann-Limousine) und DKW (Zweisitzer), später die Herstellung des Kultautos Trabant und nach der Wende durch die VW Sachsen GmbH mit einer Roboterschweißanlage für Karosserien. Im Frühjahr dieses Jahres sollte das Museum nach Neugestaltung wieder eröffnet werden.

Ziele dieser Umgestaltung waren:

- Den Leitbegriff „Wandel“ als Zusammenspiel aus Gestern, Heute und Morgen abzubilden.
- Die sächsische Industriegeschichte als nicht linear verlaufenden Prozess abzubilden.
- Industriegeschichte als Verbindung von Wirtschafts-, Technik-, Kultur-, Wissenschafts- und Sozialgeschichte mit den Menschen als Hauptakteuren zu erzählen.

- Aus dem historischen Ort, den architektonischen Gegebenheiten und den Inhalten ein Gesamterlebnis zu generieren.

Ob dies gelang, mag jeder nach einem Besuch für sich selbst entscheiden. Leider mussten wir kurz vor Redaktionsschluss erfahren, dass die Neugestaltung des Museums nicht vor Juni abgeschlossen sein wird, ein Besuch somit während des Verbandstages unmöglich ist.

Erreicht wird das Museum mit der Straßenbahn ab Zentralhaltestelle Richtung Schönau, mit dem Bus ab Hauptbahnhof Richtung Neefepark oder mit der Eisenbahn bis Chemnitz Mitte, für Autofahrer stehen auf dem Museumsgelände Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Eingabe für das Navigationsgerät ist Zwickauer Straße 119.

*Hans-Dieter Schmidt*

*Quellen und Zitate:*

*Flyer und homepages der genannten Museen*

*[www.sem-chemnitz.de](http://www.sem-chemnitz.de)*

*[www.strassenbahn-chemnitz.de](http://www.strassenbahn-chemnitz.de)*

*[www.saechsisches-industriemuseum.com](http://www.saechsisches-industriemuseum.com)*



## Modellbahn-Schau Miniland München



~444qm Miniatur- und Modellbahn  
Schauanlage der Superlative  
Das tolle Ausflugsziel für die  
ganze Familie bei jedem Wetter

Weitere Infos unter: [www.Miniland.de](http://www.Miniland.de)  
Hürderstraße 4 - 85551 Heimstetten  
direkt an der S-Bahn S2 – Heimstetten



## Der Gastgeber, die SMV, stellt sich vor

Nach 1996 in Dresden findet der Bundesverbandstag des BDEF in diesem Jahr zum zweiten Mal im Freistaat Sachsen statt. Gastgeber und Organisator ist diesmal die Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V. (SMV), ein Dachverband mit fast 1.000 Mitgliedern in knapp 70 Vereinen. Die Vereine sind in den Bundesländern Sachsen-Anhalt, Thüringen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Sachsen ansässig. Mit 50 Mitgliedsvereinen stellt Sachsen den höchsten Anteil. Hier hat das Hobby Modelleisenbahn eine lange Tradition. Mit über 3.000 Mitgliedern war der ehemalige Reichsbahn-Bezirk Dresden auch im Deutschen Modellbahner-Verband (DMV) der mitgliederstärkste und aktivste Bezirk.

Von 1962 an organisierte sich das Modellbahnwesen der gesamten DDR im DMV. Dieser half bei der Organisation des gemeinsamen Wirkens von verschiedenen Arbeitsgemeinschaften (AGs) und wurde aktiv von der Deutschen Reichsbahn unterstützt. Mit der politischen Wende im Jahr 1990 änderte sich die Situation aber grundlegend. Die Deutsche Reichsbahn kündigte dem DMV die bisher gewährte Unterstützung, vor allem mietfreie Räume und umfangreiche finanzielle Hilfe, auf. Die sich abzeichnende Wiedervereinigung Deutschlands bot seinerzeit aber die Chance der Vereinigung der beiden deutschen Dachverbände BDEF und DMV. Leider vergaben die damaligen Vorstände diese Chance.

Da bereits Ende 1990 die Auflösung des DMV abzusehen war, ergriffen Modelleisenbahner in Dresden die Initiative und gründeten einen eigenen Dachverband im Bereich der Rbd Dresden. Damit sollte verhindert werden, dass auch die Modellbahnarbeitsgemeinschaften wie der Dachverband DMV zerfallen würden. Zum 1. Januar 1991 wurde deshalb die Sächsische Modellbahner-Vereinigung e.V. gegründet. Dies geschah zwei Monate vor der Auflösung des DMV. Die SMV trat damit die Rechtsnachfolge des DMV Bezirksvorstandes Dresden an. Der über 50-jährigen organisierten Beschäftigung mit der Modelleisenbahn fühlt sich die SMV auch heute noch verpflichtet.

Traditionen sind sicherlich ein wichtiger Bestandteil des Verbandswirkens. Während einige der früheren Aufgaben, wie beispielsweise die Hilfe bei der Materialversorgung oder die Durchführung von Sonderfahrten, heute nicht mehr vordergründig für die Verbandsarbeit sind, gilt es auch heute noch, die Mitgliedsvereine bei ihrer Arbeit zu unterstützen und untereinander zu vernetzen. Eine regionale Zusammenarbeit ist in der SMV selbstverständlich. Oftmals veranstalten die Vereine gemeinsame Modellbahnausstellungen. Bemerkenswert erfolgreiche und beliebte Ausstellungen gibt es beispielhaft in Görlitz und Dresden. Ein interessantes Beispiel ist auch das von mehreren Vereinen zur gleichen Zeit im Raum Chemnitz veranstaltete „Gleisdreieck Erzgebirge“.



IM KLEINEN GROSS

CAR SYSTEM DIGITAL  
Für Vielfahrer

GRENZENLOSE  
STEUERUNGSMÖGLICHKEITEN

- › Neue Fahrzeuge
- › Neue Technik
- › Neue Software

Ab sofort erhältlich im ausgewählten Fachhandel sowie im neuen Online-Shop:

[www.car-system-digital.de](http://www.car-system-digital.de)

[www.faller.de](http://www.faller.de) [www.facebook.com/faller.de](https://www.facebook.com/faller.de) [www.google.com/+faller](https://www.google.com/+faller)

All das zeugt vom Engagement und dem Leistungsvermögen der SMV-Mitgliedsvereine.

Bedeutender aber ist die Frage, wie es um die Zukunft unseres Hobbys bestellt ist, und wie sie durch die Arbeit der Verbände positiv beeinflusst werden kann. Nachwuchs steht da natürlich ganz oben auf der Liste. Dem Ziel einer effizienten Nachwuchsgewinnung dienen eine Vielzahl von Maßnahmen und Aktivitäten. Nach außen besonders wirksam ist natürlich das in Leipzig anlässlich der Messe „modell-hobby-spiel“ gemeinsam mit dem BDEF veranstaltete Junior College Europa® (JCE). Kleinere Varianten des JCE, wie JCE on tour, bereichern manche regionale Modellbahnausstellung. Besonders wichtig sind aber Veranstaltungen für junge Vereinsmitglie-

internationalen Treffen Junger Modelleisenbahner. Sie finden abwechselnd in Frankreich und Deutschland statt. Aber auch tschechische Freunde waren bereits Gastgeber. Mit Begeisterung wurde von den jugendlichen Teilnehmern das 2014 erstmals in Dresden-Gittersee veranstaltete Jugendcamp-Wochenende aufgenommen. Jugend-Kreativwettbewerbe fördern besonders die Fähigkeiten beim Modellbau. Eine finanzielle Unterstützung erhalten die Mitgliedsvereine, die jugendliche Mitglieder in ihren Reihen haben. Sind diese jugendlichen Vereinsmitglieder doch bis zum 16. Lebensjahr beitragsfrei.

Seit vielen Jahren kann die SMV nun auch auf eine sehr gute Zusammenarbeit mit den Kollegen des BDEF bauen. In Anspielung auf die grüne Farbe der



Großer Andrang herrscht immer beim JCE - hier zur modell-hobby-spiel 2014 in Leipzig Foto: Mirko Caspar

der. Eine langjährige Tradition ist die Teilnahme von SMV-Mitgliedern an den von der FISAIC veranstalteten

beiden Verbandslogos wird mit „Wir sind uns grün – gemeinsam für unser Hobby“ seit 2014 auf die freundschaft-

liche und konstruktive gemeinsame Arbeit hingewiesen. Die Vorstände koordinieren ihre Tätigkeiten auf gemeinsamen Sitzungen. Eine Arbeitsgruppe feilt an der Intensivierung der Zusammenarbeit. Präsentationen wie zum Beispiel auf der „modell-hobby-spiel“ in Leipzig und der Intermodellbau in Dortmund, helfen, diese Arbeit rund um das gemeinsame Hobby auch der Öffentlichkeit bekannt zu machen. Selbstverständlich arbeiten auch die

Natürlich bringt sich die SMV genau wie der BDEF im MOROP, dem europäischen Dachverband, ein. Neben der Vorstandsarbeit ist die SMV auch in der Technischen Kommission aktiv tätig. Mit Begeisterung wurden von den Teilnehmern die von der SMV veranstalteten Kongresse 2003 in Dresden und 2010 in der Hansestadt Stralsund aufgenommen.

Diese beiden mit Erfolg durchgeführt



Im Jahr 2010 lud die SMV zum MOROP Kongreß nach Stralsund ein, wo eine der der Exkursionen mit vielen europäischen Eisenbahnfreunden nach Göhren auf der Insel Rügen führte.

Foto: Peter Pohl

Mitglieder der Dachverbände zusammen. Doppelmitgliedschaften und Vereinspartnerschaften führen Anhänger des Hobbys zusammen und versprechen Hilfe und Unterstützung bei den Herausforderungen der Vereinsarbeit in ganz Deutschland. Auftritte auf großen Ausstellungen oder Messen von Anhängern des anderen Dachverbandes demonstrieren deutlich die Verbundenheit der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde.

ten Großveranstaltungen für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner aus ganz Europa waren uns Anlass, nunmehr unsere Freunde vom BDEF nach Chemnitz einzuladen. Mit dem abwechslungsreichen und interessanten Programm wollen wir gemeinsame Stunden mit unserem schönen Hobby erleben, und allen Gästen unsere sächsische Heimat näher bringen.

Peter Pohl

# Das Erzgebirge

## Glück auf!

Mit diesem traditionellen Bergmannsgruß begrüßt man sich noch heute im Erzgebirge. Wir sagen also „Glück auf, liebe Modellbahn- und Eisenbahnfreunde“ und willkommen in einer der schönsten Regionen Deutschlands, die geprägt ist von teils unwirtlicher aber traumhaft schöner Mittelgebirgslandschaft, von herzlichen, traditionsbewussten Menschen und vor allem auch von einer Vielzahl interessanter Eisenbahnstrecken und Eisenbahnmuseen.

## Lagebestimmung

Eine definitive Abgrenzung, was genau zum Erzgebirge zählt, ist auch für Erzgebirger selbst schwierig – und sorgt so ab und an für Zwist. Für Außenstehende, im Gebirgsdialekt „Uhiesche“ genannt – ist meist überraschend, dass das Erzgebirge geologisch recht groß

ist und sich im Osten bis an die Stadtgrenzen Dresdens zieht. Einer der letzten Ausläufer ist der Windberg bei Freital, der Eisenbahnfreunden auch durch die bekannte Bahnstrecke, den „Sächsischen Semmering“, bekannt ist. Im Westen reicht das Erzgebirge in etwa bis einschließlich Zwickau.

Das Erzgebirge ist ein Pultschollengebirge, welches auf deutscher Seite von Norden nach Süden allmählich ansteigt und unmittelbar nach der Grenze zur tschechischen Republik stark abfällt. Die nördliche Grenze des Erzgebirges bildet in etwa die Bahnlinie Zwickau – Dresden. Kulturlandschaftlich zählen Zwickau und Freiberg zum Erzgebirge, Chemnitz und Dresden jedoch nicht. Das Egertal sowie die böhmischen Industriemetropolen Chomutov (Komotau), Most (Brüx) und Ústí nad Labem (Aussig) liegen am südlichen Fuße des Erzgebirges.



Kurort Oberwiesenthal

Foto: Stadtverwaltung / Tourismusverband Erzgebirge e.V

Der höchste Berg des Mittelgebirges ist mit 1.244 Metern der Keilberg (Klínovec), der sich auf böhmischer Seite unweit des Ortes Boží Dar (Gottesgab) befindet. Nur einen Katzensprung entfernt befindet sich die höchste Erhebung auf deutscher Seite: der Fichtelberg, der 1.215 Meter misst und an dessen Fuße sich auf 914 Metern Deutschlands höchstgelegene Stadt befindet. Der Luftkurort Oberwiesenthal ist für Winter- und Wintersport berühmt und u.a. mit der Fichtelbergbahn erreichbar – einer 750mm-Schmalspurbahn, die von Cranzahl aus täglich zum Kurort dampft.

### Alles kommt vom Bergwerk her

Das Leben der Menschen im Erzgebirge wird auch heute noch von vielen

Silbererzfunde führten bereits im 12. Jahrhundert zu einem ersten Bergeschrey. Bedeutende Handelswege, wie der Böhmisches Steig, halfen dabei, das topographisch schwierige, dicht bewaldete und klimatisch raue Mittelgebirge zu erschließen. Im Mittelalter führten weitere Silberfunde zu einer massiven Besiedlungswelle und einem flächendeckenden Auffahren von Bergwerken. Das Erzgebirge wurde zum bedeutendsten Zentrum des mitteleuropäischen Bergbaus. Jedoch bereits Mitte des 17. Jahrhunderts mussten viele Bergwerke schließen und die Bevölkerung nach neuen Erwerbsquellen suchen. Die Textilindustrie und die Forstwirtschaft boten ebenso Beschäftigung und Einkommen, wie die heute noch über alle Grenzen hinweg bekannte Holzwaren- und Spielzeugherstellung. Nach dem zweiten



Bergmannsaufzüge

Foto: Tourismusverband Erzgebirge e.V./ Wolfgang Thieme

Traditionen geprägt. Die meisten davon sind auf dem einst allgegenwärtigen Bergbau zurückzuführen, der einem Großteil der Bevölkerung Lohn und Brot brachte.

Weltkrieg lebte der Bergbau in einigen Regionen nochmal auf. Diesmal war es nicht das Silber, das das Interesse der sowjetischen Besatzungsmächte weckte. Vielmehr suchte die

WISMUT nach Uran, das im Erzgebirge in bedeutenden Mengen lagerte und für den Bau von Atombomben benötigt wurde. Mit der deutschen Wiedervereinigung endeten nahezu alle Bergbauaktivitäten in der Region.

Auch die allgegenwärtige Textilindustrie im Erzgebirge überstand die wirtschaftlichen Veränderungen in der Nachwendezeit nicht. Heute sind das Erzgebirge sowie die größeren Städte am nördlichen Ausläufer wieder ein wichtiger Wirtschaftsstandort in Sachsen, der vor allem vom verarbeitenden Gewerbe geprägt ist. Ein Großteil der Unternehmen ist in der Metall- und Elektroindustrie tätig und gilt als mittelständisch.

Über die Grenzen hinweg ist auch das Kunstgewerbe bekannt. Vor allem im mittleren und östlichen Erzgebirge existieren unzählige Handwerksun-

ternehmen, die sich auf die Fertigung von traditioneller Holzkunst und klassischem Holzspielzeug konzentrieren. Weihnachtliche Schwibbögen, Räuchermänner und Pyramiden sind mittlerweile auf der ganzen Welt bekannt und zieren nicht nur erzgebirgische Zimmer. Unter dem Motto „Die Kunst zum Leben“ werben die Traditionshandwerker für ihre Produkte, die auch mit modernen und frechen Ideen aufwarten und mittlerweile ganzjährig Freude in die Wohnzimmer bringen. Ganz verschwunden ist der Bergbau in der Region aber noch nicht. Seit jeher gibt die Technische Universität Freiberg, die weltweit älteste noch existierende montanwissenschaftliche Bildungseinrichtung, ihren Studenten jahrhundertealte Erfahrung und aktuelle Erkenntnisse rund um Bergbau, Bodenschätze und Ressourcen weiter. Die steigenden Rohstoffpreise des letzten Jahrzehntes und die Kenntnisse



Holzvolkskunst

Foto: Tourismusverband Erzgebirge e. V.



„Erlebnisheimat“ Erzgebirge

Foto: Tourismusverband Erzgebirge e.V./ R. Gaens

über noch vorhandene Bodenschätze im Erzgebirge führten in den zurückliegenden Jahren auch zu vielen Probebohrungen und dem ersten Neuaufahren eines Bergwerkes in der Nähe von Oberwiesenthal. In der Region ist von einem kleinen Berggeschrey die Rede. Man erwartet, dass der industrielle Bergbau im Erzgebirge mittelfristig wieder Fuß fassen wird.

Die gesamte, grenzüberschreitende Bergbauhistorie des Erzgebirges mit all ihren Denkmälern und Bräuchen befindet sich derzeit im Prozess zur Anerkennung als UNESCO Weltkulturerbe. Die eingereichte Liste der „Montanen Kulturlandschaft Erzgebirge/Krušnohoří“ besteht aus sage und schreibe 85 Einzelelementen, die schon heute eine „Kulturlandschaft von universellem Wert, einzigartig auf der Welt“ bilden. Wenn alles gut geht, wird die UNESCO ihre Entscheidung über die Anerkennung des Titels im

Sommer 2016 bekanntgeben. Wir drücken die Daumen!

### Sommer wie Winter eine Reise wert

Jahr für Jahr lockt das Erzgebirge unzählige Touristen an. Die „Erlebnisheimat“ bietet für jeden Geschmack etwas. Vermarktet wird das über die vier Standbeine „Sportlich & Vital“, „Bergbau & Kultur“, „Handwerk & Weihnachten“ sowie „Eisenbahn & Oldtimer“.

Der Klassiker in der Region ist natürlich der Wintersport. Auf den weitestgehend schneesicheren Bergen können sich Gäste und Einheimische auf Skiern ins Tal stürzen. Die Hochebenen bieten optimale Bedingungen für Langlauf. Mit langläufigen Wander- und Fahrradtouren, beispielsweise dem Kammweg oder dem Stoneman Miriquidi, etabliert sich das Erzgebirge auch in den wärmeren Jahreszeiten

als Hochburg für Wander- und Sportbegeisterte. Kurangebote, Thermalquellen und Heilstollen runden das Angebot für Gäste auf der Suche nach Entspannung ab.

Wer sich eher „geistig“ betätigen möchte, wird im Erzgebirge natürlich auch mehr als fündig. Da wären zum einen die Überbleibsel des jahrhundertewährenden Bergbaus. Eine einzigartige Ansiedlung von Museumsbergwerken bietet einen Einblick in alle Aspekte des Bergbaus – beginnend beim Altbergbau des frühen Mittelalters bis hin zum industrialisierten WISMUT-Bergbau des 20. Jahrhunderts. Ein unvergessliches Erlebnis ist die Teilnahme an einer Mettenschicht, die von fast allen Museumbergwerken in der Vorweihnachtszeit angeboten wird. Auch die traditionellen Bergmannsaufzüge, die meist Teil der Weihnachtsmärkte sind, locken Jahr für Jahr zehntausende Besucher in die Region.

Die Hochburg der Holzvolkskunst befindet sich südlich von Marienberg um den kleinen Kurort Seiffen herum. Besuchern bietet sich die Möglichkeit, sich in Schauwerkstätten von der aufwändigen Handarbeit zu überzeugen oder auch selbst einmal Hand anzulegen. Unzählige Touristen nutzen die Chance, im Werksverkauf seltene Produkte oder Sonderangebote zu ergattern.

Eine große Zahl beeindruckender Burgen, Schlösser und Kirchen, historische Bergstädte sowie Museen und Theater bieten ein abwechslungsreiches Kulturprogramm für Jung und Alt und jeden Geschmack.

### Ein Mekka für Eisenbahnfreunde

Gäste, die sich weniger für Wintersport oder Wandern, Kunstmuseen oder Bergwerke interessieren, aber große Interesse an der Eisenbahn haben, sollten auf jeden Fall auch einen



Schloß Wildeck in Zschopau

Foto: Mirko Caspar

Reise ins Erzgebirge ins Auge fassen. Da wären zum einen die unzähligen normalspurigen Strecken, die sich meist entlang malerischer Flusstäler schlängeln. Entlang der Flüsse Müglitz, Flöha, Zschopau, Zwönitz und der Zwickauer Mulde/Schwarzwasser bringen moderne Fahrzeuge verschiedener Verkehrsunternehmen Anwohner und Touristen aus den größeren Städten des Erzgebirgsvorlandes in

auch das Befahren von Strecken, auf denen kein regulärer Fahrplanverkehr mehr stattfindet. Das bekannteste Beispiel hier ist die Fahrt von Annaberg-Buchholz Süd nach Schwarzenberg, die über das bekannte Markersbacher Viadukt führt. Mit der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ besteht hier auch die Möglichkeit, die Strecke an einigen Wochenenden im Jahr mit verschiedenen Dampf- und Diesel-



Preßnitztalbahn

Archiv IG Preßnitztalbahn e.V.

die Berge. Einige dieser Strecken führen auch heute noch (oder wieder) bis in die tschechische Republik. Zu empfehlen ist zum Beispiel eine Fahrt mit den Triebwagen der Erzgebirgsbahn von Chemnitz (KBS 524 und 535) oder Zwickau (KBS 535) über Aue und Johanngeorgenstadt nach Karlovy Vary (Karlsbad), das als Kurort für seine Thermalquellen weltbekannt ist.

Ganzjährige Sonderzüge erlauben

regelzügen zu erkunden oder auf Schnappschussjagd zu gehen. In der Vorweihnachtszeit laden viele Sonderzugveranstalter zur „Licht’lfahrt“ ein, bei der die Weihnachtsdekoration in fast jedem erzgebirgischen Fenster bewundert werden kann.

Auch auf schmaler Spur kann man im Erzgebirge viel Erleben und Erkunden. Einstmals schlängelten sich unzählige Schmalspurbahnen auf der in Sachsen einheitlichen Spur von 750mm in die

Berge. Weitläufige Netze existierten ausgehend der meisten normalspurigen Bahnen. Viele dienten der wirtschaftlichen Erschließung abgelegener Gebiete, wobei der Aufbau in erster Linie mit der im 19. Jahrhundert aufblühenden Textilindustrie einherging. Mitte der 1960er Jahre führten der fortschreitende Verschleiß von Strecken und Rollmaterial dazu, dass auf höchsten Beschluss hin der „Verkehrsträgerwechsel“ im jetzigen Sachsen stattzufinden hat. Zahlreiche Strecken oder sogar ganze Netze wurden bis Mitte der 1980er Jahre stillgelegt und demontiert.

Doch vor allem im Erzgebirge konnten einige Strecken erhalten oder durch Vereine sogar wieder abschnittsweise aufgebaut werden. Im täglichen

Dampfbetrieb kann man bspw. von Cranzahl nach Oberwiesenthal fahren. Vor allem in der Vorweihnachtszeit ist das ein besonderes Erlebnis, da dann mit Zügen von bis zu 12 Waggons und zwei Lokomotiven gefahren wird. In den Häusern entlang der Strecke kann die weihnachtliche Dekoration – meist auch in der verschneiten Bergwelt – bewundert werden.

Nur ein sprichwörtliches Tal weiter wartet mit der Preßnitztalbahn eine der wohl schönsten Schmalspurstrecken Deutschlands auf Eisenbahnfreunde. Diese führte früher von Jöhstadt nach Wolkenstein, wurde jedoch Mitte der 1980er Jahre komplett abgebaut. Bereits kurz vor der Wende gründete sich aber ein Verein, der sich den Wiederaufbau der Strecke verschrie-



Preßnitztalbahn

Archiv IG Preßnitztalbahn e.V.

ben hat. Heute ist es den Eisenbahnfreunden gelungen, die Strecke wieder bis Steinbach aufzubauen. Fast jedes Wochenende bietet der Verein einen Museumsbetrieb an, bei dem mit einem oder zwei Zügen – meist auch im Dampfbetrieb – gefahren wird. Ein ganz ähnliches Vorhaben gibt es auch weiter westlich auf der früheren Schmalspurbahn von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld. Hier hat der Verein „Museumsbahn Schönheide e.V.“ den Streckenabschnitt Schönheide – Stützengrün wieder aufgebaut und veranstaltet auch hier wöchentlichen Museumsverkehr.



Deutlich weiteröstlich dampfen täglich Schmalspurzüge von Freital-Hainsberg nach Dippoldiswalde. Diese Bahn führt durch den landschaftlich idyllischen Rabenauer Grund und entlang der Talsperre Malter. Die eigentliche Endstation, der Kurort Kipsdorf, kann derzeit nicht mit der Schmalspurbahn erreicht werden, da hier noch viele Schäden, die durch das verheerende Hochwasser 2002 verursacht wurden, beseitigt werden müssen. Mittlerweile wird mit Hochdruck an der Fertigstellung gearbeitet.

Und wer einmal in der Region ist, kann natürlich die weiteren sächsischen Schmalspurbahnen, auf denen täglich Verkehre angeboten werden, erkunden.

*Preßnitztalbahn*

*Archiv IG Preßnitztalbahn e.V.*

Wer sich nicht nur für rollende Räder interessiert, findet in einem halben Duzend Eisenbahnmuseen Zeitzeugen der sächsischen und ostdeutschen Eisenbahngeschichte. Neben dem bekannten Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf laden auch kleinere Museen mit eigenem Flair und spezialisierten Themen ein. Das Eisenbahnmuseum Schwarzenberg liegt landschaftlich idyllisch und bietet Einblick in die obererzgebirgische Eisenbahngeschichte. Das Sächsische Schmalspurbahn-Museum Rittersgrün sammelt und zeigt Reliquien der zahlreichen „Bimmelbahnen“ des Erzgebirges bzw. ganz Sachsens. Hinzu kommen verschiedene Museen

entlang stillgelegter oder nur sporadisch betriebener Eisenbahnstrecken.

Wer sich nicht nur für die große Eisenbahn interessiert, findet im Erzgebirge auch viele Angebote rund um die Modelleisenbahn. Viele größere und kleinere Modellbahnhersteller haben ihren Sitz hier und bieten die Möglichkeit zum Werksbesuch. Einige Beispiele sind die Firmen Auhagen in Marienberg/Hüttengrund und Busch die eine Zweigstelle in Schönheide betreiben, oder Modellbau Veit in Zwönitz/Brünlos.

Das „Modellbahnland Erzgebirge“ betreibt in Schönfeld, unweit von Annaberg, die größte Spur 1-Anlage Europas, auf der weite Teile der erzgebirgischen Strecken nachgebaut wurden. Die Anlage kann täglich besichtigt werden. Weitere Großausstellungen

sind auch in der sächsischen Schweiz - also in unmittelbarer Nachbarschaft zum Erzgebirge - zu finden. Die Miniatur-Elbtalbahn in Königstein und die Eisenbahnwelten im Kurort Rathen haben in H0 und IIm Teile der sächsischen Schweiz nachgebaut und öffnen ihre Türen täglich für Besucher.

Eine erzgebirgische Besonderheit ist die Vielzahl an Modellbahnvereinen, von denen viele auch in der SMV organisiert sind. In einigen Regionen ist in fast jeder Gemeinde ein Club zu finden, der sich mit Modell- und Eisenbahn beschäftigt. Viele der Gruppen veranstalten zu festen Zeiten im Jahr Ausstellungen in den jeweiligen Vereinsräumen. Eine besondere Einladung für weitgereiste Besucher bietet das „Gleisdreieck Erzgebirge“. Hier veranstalten Mitte November fünf Vereine Ausstellungen in ihren jewei-



Preßnitztalbahn

Archiv IG Preßnitztalbahn e. V.

ligen Räumen und bieten Besuchern die Möglichkeit, zwischen den Orten zu pendeln.

### Interesse? Geweckt!

Jedem, der sich nicht glücklich schätzen kann, direkt im Erzgebirge zu wohnen, sei ein Besuch der Region nahegelegt. Möglichkeiten, den Aufenthalt für mehrere Wochen mit verschiedenen Themen zu gestalten, sind auf den zurückliegenden Seiten genügend genannt worden.

Der Tourismusverband Erzgebirge hilft bei der Planung des Aufenthaltes. Er ist auf vielen Messen und Veranstaltungen vertreten und betreibt ein umfangreiches Internetportal. Wer mehr über Ausflugsmöglichkeiten rund um die Eisenbahn erfahren möchte, sollte sich bei der Dampfbahn-Route Sachsen umschauen. Dieses „Kursbuch durch Sachsen“ listet unzählige Stationen in ganz Sachsen. Informationen sind im jährlich neu aufgelegten, kostenlosen Routenkatalog und

natürlich im Internet zu finden.

Die SMV kann bei Interesse zum Modellbahnwesen im Erzgebirge weiterhelfen. Viele Vereine sind Mitglied im Dachverband. Informationen zu deren Veranstaltungen sind bspw. im Terminkalender auf der Internetseite der SMV zu finden.

In diesem Sinne hoffen wir auf ein baldiges (Wieder)Sehen im Erzgebirge und senden bis dahin ein herzliches „Glück auf“!

*Mirko Caspar (SMV), gebürtiger und leibhaftiger Erzgebirger.*

#### Kontakte:

SMV e.V.

[www.smv-aktuell.de](http://www.smv-aktuell.de)

Tel.: 01520 457 9003

Tourismusverband Erzgebirge

[www.ergebirge-tourismus.de](http://www.ergebirge-tourismus.de)

Tel.: 03733 188 00 88

Dampfbahnroute-Sachsen

[www.dampfbahn-route.de](http://www.dampfbahn-route.de)

Tel.: 0351 213 4440

## Artitec® Neuheiten 2015

6-Türen Gepäckwagen

**„Stalen D“**



Reisezugwagen

**„Ovaalramer“**



**Sehen Sie [www.artitecshop.de](http://www.artitecshop.de)**

## Wir gehen auf Fahrt

Unser Verbandstag hat zwei besondere Höhepunkte, die kleine und die große Rundfahrt, zu denen wir Ihnen ein paar Hinweise geben möchten.

### Die kleine Rundfahrt

Am Himmelfahrtstag gehen wir mit einem Kultfahrzeug der Deutschen Reichsbahn, der Baureihe 172, im Volksmund „Blutblase“ oder auch „Ferkeltaxe“ genannt nach dem Museumsbesuch in Chemnitz-Hilbersdorf auf Fahrt. Diese führt uns auf Strecken der Erzgebirgsbahn durch das Zwönitztal in die Große Kreisstadt Schwarzenberg, wo uns ein Besuch der 23. Schwarzenberger Eisenbahntage im dortigen Eisenbahnmuseum erwartet. Wir können uns aber auch in der typisch erzgebirgischen Stadt Schwarzenberg umschauen, denn dafür haben wir zwei Stunden Zeit. Traditionen wie Klöppeln und Schnitzen

werden dort noch heute ausgeübt. Als lohnenswerte Ziele bieten sich hier die Brunnenanlage und das Meißner Glockenspiel, das alte Rathaus mit dem Ratskeller am Markt sowie das Schloss und die St. Georgen-Kirche an. Schloss und Kirche sind wie die Altstadt ohne Treppensteigen mit einem Schrägaufzug von der Vorstadt aus zu erreichen.

Die Große Kreisstadt Schwarzenberg, auch als Perle des Erzgebirges bezeichnet, besteht aus 10 Stadtteilen mit 18.546 Einwohnern (Stand 31.12.2013). Die geografische Höhenlage erstreckt sich von 400 bis 833 Meter über Normalnull.

*Die „Ferkeltaxe“*



Das Eisenbahnmuseum besitzt eine der größten Normalspur-Fahrzeugsammlungen in Sachsen und gilt als Zeitzeuge der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Region. Betreiber des Museums ist der Verein sächsischer Eisenbahnfreunde.

Das alte Rathaus wurde bis 1880 als solches genutzt, ist im Lauf seiner Geschichte mehrfach abgebrannt, zuletzt 1906, regelmäßig wieder aufgebaut worden und stellt ein repräsentatives Jugendstilgebäude dar. Die Brunnenanlage liegt ebenfalls in der Altstadt, ist ein ehemaliges Trafohaus, das 1993/94 saniert wurde. Im Obergeschoss befindet sich das Glockenspiel mit 37 Glocken, die täglich um 09:00, 11:00 und 14:00 Uhr erklingen. Auf einem Felsporn oberhalb des Schwarzwassers entstanden um 1150 zwei Wachtürme zum Schutz der Handelswege nach Böhmen. An dieser Stelle findet man heute den Bergfried. 1555 bis 1558 wurde im Auftrag des sächsischen Kurfürsten August die Burg zu einem Jagdschloss umgebaut. Sie wird heute als Museum der Stadt und als Kulturereinrichtung des Landkreises genutzt. Neben dem Schloss findet man die St. Georgen-Kirche. Sie wurde von 1690 bis 1699 vom Baumeister Georg Roth aus Lößnitz erbaut und besitzt eine freitragende Decke. Die Inneneinrichtung ist im Barockstil, das schmiedeeiserne Altargitter stammt vom Schwarzenberger Schmiedemeister Zacharias Georg. 1993 wurde eine neue Euler-Orgel eingebaut. Schloss und Kirche bilden gemeinsam das Wahrzeichen der Stadt Schwarzenberg. Nicht unerwähnt sollen die Waldbühne, die 1934

bis 1938 als „Thingstätte“ errichtet wurde; die „Löffelschmiede“ als eines der ältesten Gebäude der Stadt in der Badstraße 9 sowie das Wohnhaus Erlaer Straße 1 mit seiner sehr aufwändigen und seltenen Jugendstilfassade mit zwei Zwiebeltürmen bleiben. Einige ebenfalls sehenswerte weitere Bauwerke befinden sich außerhalb des Kernortes. Zu nennen sind das ehemalige Arbeiterheim im Ortsteil Bernsgrün, ein Bau aus Bruchstein und Fachwerk, heute ein Hotel. Denkmalgeschützt ist die überdachte Holzbrücke im OT Neuwelt. Ebenfalls zu den Sehenswürdigkeiten zählt sicher der Herrenhof im OT Erla-Crondorf, der im Zusammenhang mit dem Neubau des Hammerwerks Erla als nicht vollständig geschlossener Vierseithof entstand. Der Innenhof misst nicht weniger als 550 m<sup>2</sup>, die Bauweise aus massivem Naturstein im Erdgeschoss und Fachwerk in den Obergeschossen ist typisch für die Gegend.

Die Rückfahrt nach unseren individuell gewählten Besichtigungen in Schwarzenberg treten wir wieder mit der Ferkeltaxe an, die uns durch das Schwarzwassertal über Aue nach Chemnitz zurückbringt.

## Die große Rundfahrt

Besonderes Ereignis für alle Freunde der heutigen Eisenbahn, der historischen Bahn und des historischen Straßenverkehrs ist die große Rundfahrt am Sonnabend, seit jeher der angedacht absolute Höhepunkt des Verbandstages. Dieses Mal geht es mit einem hochmodernen Triebzug

der Erzgebirgsbahn, einem Desiro auf die Reise. Durch die wunderschöne und abwechslungsreiche Landschaft des nördlichen Erzgebirges erreichen wir mit der Zschopautalbahn zuerst Annaberg-Buchholz, wo wir in einen Oldtimer-Omnibus des Typs Ikarus umsteigen, der uns nach Jöhstadt bringt. Hier erleben wir vor dem Mittagessen in der Wagenhalle Schlüssel eine Fahrt mit der als Museumsbahn wieder aufgebauten Pressnitztalbahn, einer dampfbetriebenen typisch sächsischen Schmalspurbahn. Deren historische Bahnanlagen können wir ebenfalls besichtigen.

Der Erzgebirgsort Jöhstadt nahe der Grenze zur Tschechischen Republik besteht aus den sechs Ortsteilen Grünbach, Neugrünbach, Oberschmiedeburg, Schmalzgrube, Steinbach und

dem Namensgeber Jöhstadt. Der Ort liegt zwischen sanften Hügeln und Tälern am Erzgebirgskamm in Höhen zwischen 550 und 650 Metern über Normalnull. Neben der überwiegend typischen erzgebirgischen Architektur, der wir bereits an anderer Stelle begegnet sind, stellt das Besucherbergwerk „Andreas-Gegenhain-Stollen“ und natürlich die etappenweise seit 1990 wieder aufgebaute, inzwischen acht Kilometer lange Pressnitztalbahn die herausragenden Sehenswürdigkeiten des Ortes dar. Wer viel Überblick haben möchte, hat vom 850 Meter hohen Gipfel des südlich von Steinbach gelegenen Hirtstein hierzu die beste Gelegenheit.

Die Rückfahrt dieses sicher ereignisreichen Tages führt wieder über Annaberg und von dort über Schlet-



991590-1 im Bahnhof Schmalzgrube

tau und die als Erzgebirgische Aus-sichtsbahn (EAB) bezeichnete Strecke mit sehenswerten Brücken, wie dem Markersberger Viadukt bis Schwarzenberg und von dort weiter über Aue und die Zwönitztalbahn zurück nach Chemnitz, wo uns im „Hotel an der Oper“ der festliche Abschlussabend erwartet.

### Die Fahrzeuge der Rundfahrten

Wie auch in der Bundesrepublik wurde in der DDR frühzeitig nach Ende des Krieges nach Fahrzeugen gesucht, mit denen der Regionalverkehr auf Nebenbahnen rationeller abgewickelt werden sollte. Was bei der DB der Schienenbus war, konnte bei der DR die Baureihe 2.09, später ab 1970 171/72, bei der DBAG 771/72 werden.

Dieser Leichtverbrennungstriebwagen wurde bereits ab 1956 vom VEB Waggonbau Bautzen entwickelt und produziert. 1959 wurden die ersten Fahrzeuge vorgestellt und ab 1962 planmäßig eingesetzt. Diese Fahrzeuge besaßen noch einen Büssing-Motor. Im gleichen Jahr wurden sechs weitere Triebwagen mit Beiwagen hergestellt. Die erste Serie folgte 1963 mit den Fahrzeugen 2.09.008 bis 070. Die ersten VT fuhren noch ohne Steuerwagen, lediglich das motorisierte Fahrzeug verfügte über zwei Führerstände. Dies führte an den Streckenendpunkten zum lästigen und zeitaufwändigen Umsetzen. Um dies künftig zu ersparen, wurden 1965 erstmals auch Steuerwagen hergestellt. Im Zuge der Spezialisierung der Industrie im Ostblock wurden die weiteren Serien des

Wenn´s  
sich um  
**Elektronik**  
dreht



**tams elektronik**



[www.tams-online.de](http://www.tams-online.de)

[info@tams-online.de](mailto:info@tams-online.de)

Fuhrberger Straße 4

30625 Hannover

fon 0511-556060

VT 2.09 ab 1969 beim VEB Waggonbau Görlitz produziert. Schnell erhielten die Fahrzeuge wohl wegen ihres überwiegenden Einsatzes in ländlichen Gebieten den Spitznamen „Ferkeltaxe“. Daneben wird auch über „Blutblase“, wohl wegen Form und Farbgebung sowie „Eule“ als Spitznamen berichtet.

In der Serie mit einem Sechszylinder-Reihenmotor des Typs 6VD18/15 des VEB Elbewerk Roßlau ausgestattet, erreichte der VT mit 180 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Die Achsfolge des zweiachsigen Motorwagens lautet 1A, das Gewicht des Triebwagens liegt bei 15 bis 19 Tonnen. Die Kraftübertragung erfolgte mechanisch. Hergestellt wurden Motorwagen, Steuerwagen und Beiwagen, alle mit gleichen Außenmaßen von 13.550 mm LüP, so dass bis zu dreiteilige Zugkombinationen möglich waren. In Doppeltraktion konnte der VT der weiterentwickelten BR 172 ebenfalls eingesetzt werden. Verbunden waren alle Fahrzeuge mit Scharfenberg-

Kupplungen. Eine Besonderheit der VT ist der Achsstand von 6.000mm bei nicht radial einstellbaren Achsen. Für den Einsatz dieser Fahrzeuge war somit eine Sondergenehmigung erforderlich. Die Fahrgasträume sind als Großraum mit einer 2 + 3 Bestuhlung gestaltet, jeder Wagen verfügt darüber hinaus über eine Toilette.

Die große Rundfahrt erfolgt mit einem der modernen Triebwagen der heutigen Flotte der Deutschen Bahn, dem von Siemens Transportation Systems (heute Rail Systems) entwickelten und produzierten Desiro, DB Baureihe 642. Der Desiro Classic ist die Fortentwicklung des RegioShuttle. Desiro stellt insgesamt eine für den Nah-, S-Bahn- und Regionalverkehr entwickelte Schienenfahrzeugfamilie dar, deren geschützter Name vom englischen Wort „to desire“ = „wünschen/begehren“ als Kunstwort abgeleitet ist.

Der Desiro Classic der BR 642 ist ein diesel-mechanischer zweiteiliger Nahverkehrstriebwagen mit zwei Sechszylinder-

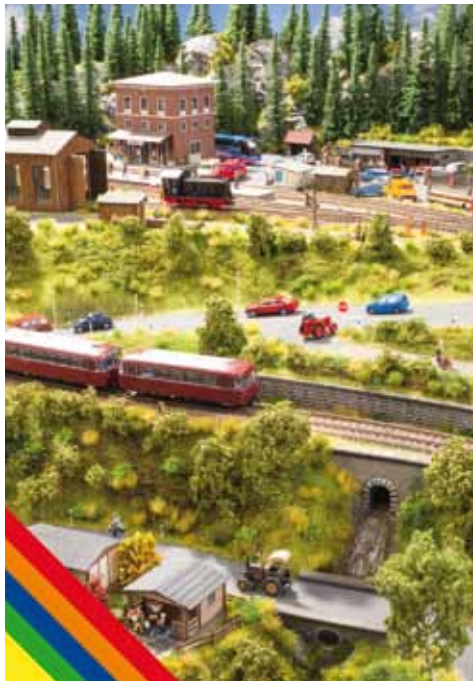



*Desiro Classic der BR 642*

lindermotoren des Herstellers MTU, die zusammen 550 kW leisten. Die Achsfolge ist B'(2)B'. Beide Wagenkästen sind mit Faltenbalg miteinander verbunden und stützen sich auf ein zweiachsiges Drehgestell ab. Die Länge des Gesamttriebwagens über Kupplung beträgt 41.700 mm, das Eigengewicht beträgt 66 t, das Höchstgewicht 87 t, die Höchstgeschwindigkeit ist 120 km/h. Das Fahrzeug, eine selbsttragende Aluminium-Konstruktion mit angeklebten Fahrzeugköpfen aus glasfaserverstärktem Kunststoff ist zu gut 66 % niederflurig ausgeführt und verfügt über 123 Sitzplätze in der 2. Klasse und 13 in der 1. Klasse. Einschließlich einer Stehplatzkapazität von 90 ist somit der theoretisch berechnete Passagieranteil 226.

Der erste planmäßige Betrieb ist für

das Jahr 1999 bei der DBAG zu nennen. Dies mit der ursprünglichen Variante Desiro Classic, die ab 1998 produziert wurde. Heute darf für eine Familie aus vielen Gliedern mit weit über 1.600 hergestellten Exemplaren eine quasi weltweite Verbreitung bezeugt werden. Neben der mit 665 Einheiten in Diesel- und elektrischer Version hergestellten Baureihe Desiro Classic in 9 Ländern, sind es die Desiro UK, Desiro City, Desiro ML und Desiro Double Deck. Letztere für die S-Bahn Zürich. Neuestes Produkt in der Entwicklung ist der Desiro HC (high capacity) als vier- bis fünfteiliger Zug mit einstöckigen End- und doppelstöckigen Zwischenwagen. Die Landesregierung NRW hat sich bereits zu diesem Zug bekannt und diesen für den Probetrieb des Rhein-Ruhr-Express (RRX) bestellt. HDS






*... wie im Original*

### *Rechts und links der Gleise*

*2015 rückt NOCH ganz nah an das Bahngeschehen heran: »Rechts und links der Gleise« tummeln sich neue Figuren wie der Gleisbautrupps oder das Rangierpersonal. Passend zum Thema erscheinen im Herbst der Laser-Cut Modellbausatz Bahnhof »Laimnau« sowie der Laser-Cut Modellbausatz Kleiner Lokschuppen mit micro-motion Torantrieb und der micro-motion Bahnübergang mit Schrankenwärterhäuschen.*

www.noch.de  
 www.noch.de/facebook

## Das Schloss Augustusburg

Auf einem 516 Meter hohen Quarzporphyrkegel über dem Zschopautal ließ der sächsische Kurfürst August von 1568 bis 1572 das weithin sichtbare Schloss Augustusburg als Jagd- und Lustschloss errichten. Es gilt heute als eines der schönsten Renaissance-Schlösser Mitteleuropas und trägt den Beinamen „Krone des Erzgebirges“.

Erbaut in einem streng geometrischen Grundriss, wird das Ensemble von vier quadratischen Eckhäusern markiert. Zusammen mit den Zwischengebäuden wird ein Innenhof umschlossen. Dabei ist der Grundriss ähnlich wie bei vielen Schlössern des 16. Jahrhunderts und entspricht dem Idealbild der Renaissance.

Das Schloss ist generell in zwei Bereiche unterteilt, die unterschiedliche Funktionen aufweisen. Das vordere Kernschloss stellte den Bereich für die kurfürstliche Familie sowie den Hofstaat dar, während sich nach hin-

ten außerhalb die Wirtschaftsräume mit Brunnenhaus, Backstube und einer Stallung für nicht weniger als 138 Pferde anschließen.

Seit 1972 wird das Schloss für hochkarätige museale Sammlungen genutzt. Es enthält ein Motorradmuseum, ein Kutschenmuseum sowie ein Jagdtier- und Vogelkundemuseum. Sehenswert sind auch der ehemalige Schlosskerker und der 130,6 Meter tiefe Schlossbrunnen. Bei Führungen wirft man einen Blick in die „Affenstube“, lauscht den Klängen der Schlossorgel und besichtigt das von Lucas Cranach dem Jüngeren gemalte Altarbild mit der Darstellung der kurfürstlichen Familie.

Stadt und Schloss Augustusburg sind mit einer Standseilbahn verbunden, deren Betreiber die Erzgebirgsbahn ist. Diese Seilbahn überwindet einen Höhenunterschied von 168 Metern in acht Minuten bei einer Streckenlänge



Komplettes System (H0f) mit Gleisen, Loks, Wagen und Zubehör. Die Loks haben einen durchzugsstarken Mikroprezisionsantrieb für vorbildgetreue Langsamfahrt. Sichere Stromaufnahme durch magnetisch verstärkten Anpressdruck. Geringer Platzbedarf, daher ideal zur Aufwertung von vorhandenen Anlagen. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Händler oder im Internet unter: [www.busch-model.com](http://www.busch-model.com)





### Standseilbahn zum Schloß

von 1.240 Metern, Die Bahn wurde bereits am 24. Juni 1911 eröffnet, Sie verfügt über eine in Europa einzigartige Fernsteuerung mit Überwachung und Steuerung des Türverschlusses,

der Seilspannung und der Geschwindigkeit. So kann ihr Betrieb ohne Begleitung durchgeführt werden.

*Hans-Dieter Schmidt*

**HERPA MINIATURMODELLE**

## HERPA MINIATURENMUSEUM DIETENHOFEN

Geöffnet Dienstag bis Donnerstag 9 bis 17 Uhr,  
Freitag 9 bis 14:30 Uhr und Samstag 9 bis 14 Uhr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Herpa Miniaturmodelle GmbH · Leonrodstraße 46-47 · 90599 Dietershofen · [www.herpa.de/museum](http://www.herpa.de/museum)

# Modellbau - wenn Miniaturen Herzen höher schlagen lassen

Wenn wir schon am Rand des nördlichen Erzgebirges gemeinsam mit unseren Freunden der Sächsischen Modellbahner Vereinigung (SMV) unseren jährlichen Verbandstag mit Delegiertenversammlung abhalten und das Erzgebirge mit seinen zahlreichen Herstellern ein Eldorado für gutes Spielzeug darstellt, wollen wir im Folgenden den für die Modellbahn bedeutendsten Betrieb der Region vorstellen:

Schrauben, kleben, tüfteln - der Modellbau erfreut sich zunehmender Beliebtheit bei allen Altersklassen und auch in Familien. Oftmals waren es die Jungs, die in ihren Kindertagen kaum die Zeit erwarten konnten, auf das kleine Knöpfchen am Rande der Modellbahnanlage zu drücken und dann mit einem Glänzen in den Augen zuzusehen, wie sich ihre Eisenbahn in Bewegung setzte. Doch was als Kind für Faszination und Freude gesorgt hat, muss in späteren Jahren nicht ad acta gelegt werden. Warum also nicht die vielleicht schon eingestaubte Modelleisenbahn wieder hervorkramen und sich erneut das Glänzen von damals in die Augen zaubern lassen? Im Gegensatz zu früher ist das Angebot an Modellbahnzubehör heute riesig. Bestes Beispiel dafür bildet die Auhagen GmbH im Ortsteil Hüttengrund in Marienberg. Ihre Angebotspalette umfasst gegenwärtig ca. 900 Produkte.

## Standort mit Tradition

Fast 130 Jahre ist es her, dass die Auhagen GmbH aus der Taufe gehoben wurde. Anlass genug, um am 5. und

6. September 2015 Tage der offenen Tür auf den Plan zu rufen. Dazu sind alle Interessierten herzlich eingeladen. Das Wochenende bietet beste Gelegenheit, die Firma samt ihrer breit gefächerten Produktpalette bestens kennenzulernen. Lässt Ute Hofmann-Auhagen, Geschäftsführerin in vierter Generation, die Zeit und Entwicklung des Familienunternehmens Revue passieren, erfüllt es sie mit einer Portion gesundem Stolz. Natürlich führte der Weg der Auhagen GmbH nicht immer über glatten Asphalt. Kleinere und größere Stolpersteine prägten ihn ebenso wie Erfolge. Dank der ausgezeichneten Arbeit des gesamten Mitarbeiter-Teams, der langjährigen Zusammenarbeit mit den Geschäftspartnern und nicht zuletzt der stetigen Unterstützung aus den Reihen der Familie können Ute Hofmann-Auhagen und ihr Ehemann Michael, welcher ebenfalls als Geschäftsführer fungiert, heute zurückblicken und feststellen, dass ihre Firma auf stabilen Füßen steht und große regionale und überregionale Bedeutung hinsichtlich der Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Modellbahnzubehör hat.



**Hobbytrain**  
**Taurus BR 1116**  
 Spur N  
**Bestell-Nr. BS1301**  
**EUR 115,-**



**PIKO**  
**E-Lok BR 146 127 „Marienhafen“**  
 Gleichstrom inkl. digitaler Schnittstelle, Spur H0  
**Bestell-Nr. BS1301**  
**EUR 79,90**

**Lieferbar ab Juni 2015**

Wechselstrom inkl. Digitaldecoder  
 Spur H0  
**Bestell-Nr. BS1302**  
**EUR 109,90**

**bahnshop.de**



**BUB Borgward B611 Kasten**  
 Maßstab 1:87  
**Bestell-Nr. BS1006**  
**EUR 12,95**



**Mercedes Benz O 321 H**  
**„Deutsche Bundesbahn“**  
 Maßstab 1:160, Hersteller: Minichamps  
**Bestell-Nr. BS1176**  
**EUR 19,90**



**Unimog 401 FhB**  
**Waggondrucker**  
 Maßstab 1:87, Hersteller: Epoche  
**Bestell-Nr. BS1223**  
**EUR 29,90**



**VW T1 Bus mit Anhänger**  
**„Bahnfeuerwehr“**  
 Maßstab 1:87, Hersteller: Wiking  
**Bestell-Nr. BS1253**  
**EUR 24,90**

**MAN Lions City Gelenkbus**  
**„Regiobus Stuttgart“**  
 Zielschild: Ludwigsburg  
 Maßstab 1:87, Hersteller: Rietze  
**Bestell-Nr. BS1270**  
**EUR 26,90**



**Weitere Produkte finden Sie auf unserer Internetseite**  
**www.bahnshop.de**  
 E-Mail: [info@bahnshop.de](mailto:info@bahnshop.de)  
 Tel.: 06104 400 190  
 Fax: 06104 45220



*Die Auhagen-Mannschaft*

## Wie alles begann

Alma, die Urgroßmutter von Ute Hofmann-Auhagen, lebte in der Nähe von Siebenlehn. Wie das Leben und die Liebe so spielten, lernte sie ihren späteren Ehemann Heinrich – er stammte aus Stadthagen bei Hannover – kennen. Da Heinrich etwas kränkelte, mit Atemproblemen zu kämpfen hatte und Luftveränderung brauchte, landeten die beiden im Mittleren Erzgebirge und fanden in Hüttengrund, am heutigen Standort der Auhagen GmbH, eine Holzschleiferei. Er erwarb sie 1885 und erweiterte den Betrieb um die Pappenfabrik. Die Holzschleiferei blieb noch lange bestehen, da sie auch zur Herstellung von Pappen notwendig war. „Die Firma und das Gelände waren quasi mein Spielplatz in Kindertagen. Ich bin dort aufgewachsen. Mit Eisenbahnen hatte

ich anfangs nicht viel am Hut. Lieber spielte ich im damaligen ‚Kontor‘ und ‚bearbeitete‘ alles, was im Papierkorb zu finden war mehrmals“, lachte Ute Hofmann-Auhagen. Möglicherweise legte sie damit schon den Grundstein zu ihrem späteren kaufmännischen Beruf. Mit 33 Jahren und Mutter von gerade mal vierjährigen Zwillingssöhnen wagte sie 1993 den Sprung in die Selbstständigkeit – ein Wunsch, den sie schon zu DDR-Zeiten hegte. Dem vorausgegangen war die Reprivatisierung der Firma Auhagen durch Rudolf Auhagen jun., ihrem Vater (gest. 1995), nach der politischen Wende. Die GmbH wurde gegründet und blieb damit weiterhin in hundertprozentigem Familienbesitz.

Insgesamt dreieinhalb Jahre dauerte es übrigens, bis die Rückübertragung abgeschlossen war. Am 29. Juni 1993

konnte der Gesellschaftsvertrag unterschrieben werden.

Wo man als Betrieb letztendlich qualitäts- und produktmäßig stand, erfuhr die Firmenspitze bei der erstmaligen Teilnahme an der Nürnberger Spielwarenmesse schon zwei Jahre zuvor, 1991. Von dort fuhr Auhagen nämlich mit dem Medienpreis „Modell des Jahres“ wieder ins Erzgebirge zurück. Viele weitere Auszeichnungen gesellten sich nach und nach hinzu.

### **Höhen folgten Tiefen**

Umfangreiche Rekonstruktions- und Erweiterungsbaumaßnahmen am Gründungsstandort wurden in Angriff genommen. Es folgten Investitionen in moderne Technik, vor allem in den Werkzeugbau und Kunststoffspritzguss. Es ging voran. Doch auch gewaltige Tiefen sorgten für Kopfzerbrechen und Stagnation. Ein einschneidendes Erlebnis bildete dabei die Hochwasserkatastrophe 1999. Ca. 300 qm Kellerfläche, die als Material- und Halbfertigwarenlager genutzt wurden, einschließlich aller technischen Anlagen, wie Heizung, Kompressor, Aufzug, Elektrohauptverteilung, Kühl- und Brauchwasser, wurden komplett überflutet. Das ca. 200 qm große Nebengebäude mit Auhagen-Shop, Messelager und Produktarchiv auf dem Dachboden wurde so zerstört, dass es abgerissen werden musste. Nur das Produktarchiv war zu retten. Die Produktion und das Fertigwarenlager waren glücklicherweise nicht in Mitleidenschaft gezogen worden. Das Ganze ein Schock:

Dennoch steckte die Auhagen-Mannschaft den Kopf nicht in den Sand, bündelte alle Kräfte und richtete den Blick weiterhin nach vorn. Keinesfalls sollte das aufgegeben werden, was Ute Hofmann-Auhagen's Vorfahren unter schwierigen Bedingungen für die Familie aufgebaut hatten.

Im Jahr 2002 feierte Auhagen das Jubiläum der 50jährigen Modellbautradition innerhalb der über 100jährigen Firmengeschichte. Erst 1952 war die Idee erwacht, Häuser aus der selbsthergestellten Pappe als Bausatz zu entwerfen und herzustellen. Die Firma entwickelte sich kontinuierlich, wobei das Gebäudesortiment dem Trend entsprechend nach und nach auf Mischbauweise bzw. Vollplasteausführung umgestellt wurde.

### **Die Auhagen GmbH heute**

Das am ursprünglichen Standort befindliche Unternehmen präsentiert sich heute in modernem, zukunftsorientiertem und konkurrenzfähigem Gewand. Service, Präzision und Filigranität zeichnen es aus.

Auhagen steht nicht nur für die Finalprodukte des Modellbahnzubehörsortiments. Das Leistungsangebot erstreckt sich von der Herstellung von Kartonagen über den Werkzeug- und Formenbau bis hin zum Kunststoffspritzguss für Fremdauftraggeber. Verpackungen, Broschüren, Formulare, Plakate, Anzeigen, Geschäftsdruksachen, Präsentationsmappen, Gutscheine, Kunden- und Einladungskarten – in Sachen Kartonagen und



*Ein Teil des Firmengebäudes*

Design realisiert das Team die Aufträge von der Idee bis zum fertigen Produkt.

Der Auhagen-Werkzeugbau ist auf feinste Gravuren und Miniaturteile, das Herstellen von Spritzgusswerkzeugen und Vorrichtungen nach eigenen und fremden Konstruktionsunterlagen aus Stahl, Aluminium und mit galvanischen Formeinsätzen, um nur einiges zu nennen, spezialisiert. Aktuelle Technik, moderne Anlagen sowie CAD/CAM Arbeitsplätze kommen zum Einsatz.

Auf mehr als 40 Jahre Produktionserfahrung kann die Firma bezüglich der Fertigung von Kunststoffartikeln im Spritzgussverfahren zurückblicken. In Zusammenarbeit mit kompetenten Partnern aus der Region bietet Auhagen auch das Bedrucken von Teilen an. Die Abwicklung der Druckvorstufe erfolgt im Hause selbst.

### **Produktbeispiele, Auhagen-Baukastensystem, Seminare und Basteltipps**

Mit seinen einzigartigen, zum Teil erzgebirgsspezifischen Produkten, lässt das Unternehmen die Herzen zahlreicher Modellbahnfreunde im In- und Ausland höher schlagen. Der aktuelle Katalog bietet auf 275 Seiten Gebäudbausätze und Material zur Landschaftsgestaltung für H0, TT und N sowie ein ansprechendes Angebot an Artikeln des neuen, in Europa einzigartigen Auhagen-Baukastensystems in H0.

Das Titelbild des Katalogs lässt den Betrachter im Erzgebirge - auf dem Bahnhof in Steinbach mit Wasserhaus - verweilen. Das Ensemble gehört zur Museumsbahn Steinbach-Jöhstadt im bekannten und beliebten Preßnitztal. Die Modelle sind vorbildgerecht-konzipiert, lassen sich aber auch




Diorama „Loktransport der Fa. Hartmann Chemnitz“


Bild: Robert Werner

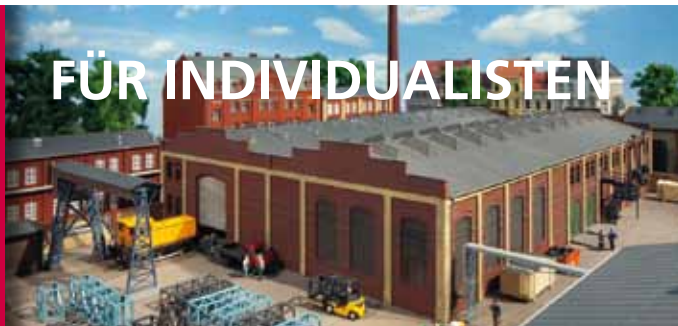
maßstäblich an einer Regelspurstrecke einsetzen. Einige Seiten weiter präsentiert sich das „Kleine Gehöft“. Als Vorbild hierfür fungiert ein idyllisches Anwesen an der Bundesstraße 101 zwischen Freiberg und Siebenlehn direkt vor den Toren zum Erzgebirge. Alte Fotos und Erläuterungen des derzeitigen Besitzers garantieren absolute Originaltreue.

Was nun das geniale Auhagen-Baukastensystem angeht, stellt dieses Sortiment Hobby-Architekten und -Bauherren vor die Qual der Wahl. Eben Genanntes setzt auf Logik, gestalterischen Einfallsreichtum und handwerkliches Geschick. Das Baukastensystem basiert auf Grundmodellen, die sich dank der Vorzüge der Rasterbauweise mit zahlreichen weiteren Baugruppen und Teilen frei kombinie-



MODELLBAHNZUBEHÖR H0 · TT · N





# FÜR INDIVIDUALISTEN

Auhagen GmbH · OT Hüttengrund 25 · 09496 Marienberg · +49 (0) 3735 668466



*Einladung zum Tag der offenen Tür 2015*

ren lassen. Der individuelle Modellbau gestattet also Kombinationsmöglichkeiten, durch die sich das System als echte Alternative zu Bausätzen „von der Stange“ auszeichnet. Je nach Lust, Laune und Platzangebot können damit aber auch ganz individuelle Gebäude geplant und gebaut werden.

Hilfe und Anregungen zum Auhagen-Baukastensystem bieten die Broschüren „Planungshilfe mit Kopiervorlage und Einkaufsliste“. Und wer richtig tief in das Thema „Baukastensystem“ eintauchen möchte, kann an speziellen Seminaren der Auhagen GmbH teilnehmen. In den zurückliegenden Monaten dieses Jahres wurde bereits ein Seminar für „Fortgeschrittene“, sowie ein weiteres mit Tipps und Tricks rund um den Landschaftsbau sowie Gleisverlegung für Regelspur und Feldbahn abgeschlossen.

Übrigens: Von Auhagen gibt's auch viele Basteltipps. Neugierig geworden? Am besten gleich mal unter [www.auhagen.de](http://www.auhagen.de) reinschauen. Gern kann auch im Online-Shop gestöbert werden.

### **Ideenfindung und Umsetzung**

An Ideen mangelt es der Firmenleitung nicht. Ute Hofmann-Auhagen und ihr Ehemann steigen, wann immer es ihre Zeit erlaubt, auch selbst gern mal in den Zug. Fern dem Alltagsstress genießen sie so die Gegend und sammeln ganz nebenher Eindrücke. Diese werden später in der Firma detailgerecht zu Papier gebracht und im Ideenfundus integriert. Manchmal entsteht so ein neues Produkt.

Überhaupt erfolgen von der Ideenfindung, der Entwicklung von Neuhei-

ten, über die Produktion der Artikel in bewährter Kunststoffqualität bis hin zum Vertrieb alle Arbeitsschritte unter einem Dach. Bestens ausgebildetes Fachpersonal mit entsprechender Erfahrung zeichnet dafür verantwortlich. Qualität und Kompetenz genießen im Hause Auhagen schon seit 1885 höchste Priorität.

### In eigener Sache

Vielfalt, Qualität, Detailtreue – das sind die Grundsätze bei Auhagen. Hier finden Interessenten attraktive Gebäudemodelle sowie Artikel für individuelle Projekte, zur Ausstattung und zur Landschaftsgestaltung in den Nenngrößen H0, TT und N. Als einziger Zubehörhersteller bietet das Unternehmen ein Komplettsortiment für TT an. Lassen Sie sich inspirieren und begeistern vom Hobby Modellbahn. Mit den realistischen Modellen ist es möglich, sich eine eigene kleine Welt zu gestalten. Auhagen hält für Einsteiger das Passende parat und lässt auch Individualisten mit dem ausgeklügelten Baukastensystem voll auf die Kosten kommen.

Mit Auhagen-Bausätzen können Sie Ideen verwirklichen und wann immer Sie mögen, dem Alltagsstress entfliehen.

*Text: Jana Kretzschmann*

*Bilder: Auhagen GmbH*

**Uhlenbrock**  
digital

**Intellibox II**

Uhlenbrock Elektronik GmbH  
Mercatorstr. 6  
46244 Bottrop  
Tel. 02045-85830  
[www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de)

## Dank der Redaktion

Wie bereits im Vorjahr wäre dieses Jahrbuch nicht möglich gewesen, ohne dass zahlreiche Institutionen und Einzelpersonen zugearbeitet haben. Die Redaktion des Jahrbuchs 2015 bedankt sich bei allen Autoren des Verbandes und der Sächsischen Modellbahner Vereinigung für die aufwändige Recherche, die ihren Beiträgen vorangegangen ist.

Besonderer Dank geht an die Pressestelle der Stadt Chemnitz für deren unbürokratische Unterstützung, an die Vorstände des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf und des Vereins Pressnitzalbahn sowie Herrn Falko Schubert für spon-

tane Hilfe bei Bildwünschen, an die Beschäftigten der DBAG im Hauptbahnhof Chemnitz, unbekannterweise an die vielen Bearbeiter Internetseiten der aufgeführten Orte aus denen wertvolle Hinweise entnommen werden konnten.

Der Dank des Vorstandes und der Redaktion gilt in besonderer Weise auch den vielen Firmen, die uns durch die Schaltung entsprechender Anzeigen unterstützt haben.

*Hans-Dieter Schmidt, Pressereferent  
BDEF*

*Peter Jost, stv. Pressereferent BDEF und  
Art Director*



**Für Eisenbahnfreunde, die noch eine richtige Schmalspurbahn mit Güter- und Personenverkehr das ganze Jahr über erleben möchten...**

**...fahren Sie mit uns im Planzug oder im Sonderzug nach Ihren Wünschen**

**Bei uns ist der Weg das Ziel!**

**Brohltal-Schmalspureisenbahn Betriebs-GmbH**

Kapellenstraße 12 · 56651 Niederzissen · Tel. 02636/80303 · Fax 80146  
Internet: [www.vulkan-express.de](http://www.vulkan-express.de) · e-mail: [buero@vulkan-express.de](mailto:buero@vulkan-express.de)

**Auf schmaler Spur  
durch die Natur –  
vom Rhein zur Eifel**

**Dampflokomotive  
wieder im Einsatz!**



# Faszination Modellbau

Internationale Messe für  
Modellbahnen und Modellbau

**30. Okt. - 1. Nov. 2015**  
**MESSE FRIEDRICHSHAFEN**



Das Erlebnis-Event im Dreiländereck und ein „Muss“ für Modellbau-Enthusiasten

Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

[www.faszination-modellbau.de](http://www.faszination-modellbau.de)

VERANSTALTER:  MESSE SINSHHEIM  
THE COLLECTOR'S EXHIBITION

Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0  
F +49 (0)7261 689-220 · [modellbau@messe-sinsheim.de](mailto:modellbau@messe-sinsheim.de) · [www.messe-sinsheim.de](http://www.messe-sinsheim.de)

