

Mitteldeutsche Zeitung

CEBIMAILBUDIP & LUKERHÄNGEB

Montag, 14. September 2009

Mitteldeutschland



Schock bei Jubiläumsfahrt

Beim Zusammenstoß zweier Schmalspurbahnen bei Moritzburg (sachsen) sind 52 Menschen verletzt worden, fünf davon schwer. Die Züge der Löbnitzgrundbahn mit 250 Fahrgästen kollidierten während einer Jubiläumsfahrt am Samstag bei geringem Tempo. Die Ursache ist unklar

ZUGUNG LÜCK Die Lübnitzgrundbahn wurde vor 125 Jahren eröffnet. Die Feiern zu dem Jubiläum

nahmen ein jähes Ende. Beim Zusammenstoß zweier Züge wurden 52 Menschen verletzt.

Aufprall mit 38 Tonnen

FRIEDEWALD/MZ - Die Sonne scheint, die Stimmung der Passagiere ist heiter, als die Schmalspurbahn gegen 17 Uhr am Samstag in Radebeul (Sachsen) losdampft. Durch den

malerischen Lößnitzgrund soll es Richtung Radeburg gehen. 45 Minuten später findet die Fahrt ein jähes Ende: In Friedewald prallen zwei historische Schmalspurbahnen zusammen. Unter den 250 Fahrgästen bricht Panik aus. Sie werden von den Sitzen gerissen, purzeln durcheinander, fallen auf den Rücken. Die meisten kommen mit dem Schrecken davon. 52 Passagiere werden verletzt, fünf von ihnen schwer. Darunter befindet sich ein dreizehnjähriges Kind.

„Wir wissen noch nicht, ob die Lok zu retten ist.“

Thomas Fischer - Mansfelder Bergwerkshahn



Polizisten vermessen die verunglückte Lokomotive, die die Mansfelder Bergwerksbahn zur Verfügung gestellt hatte.

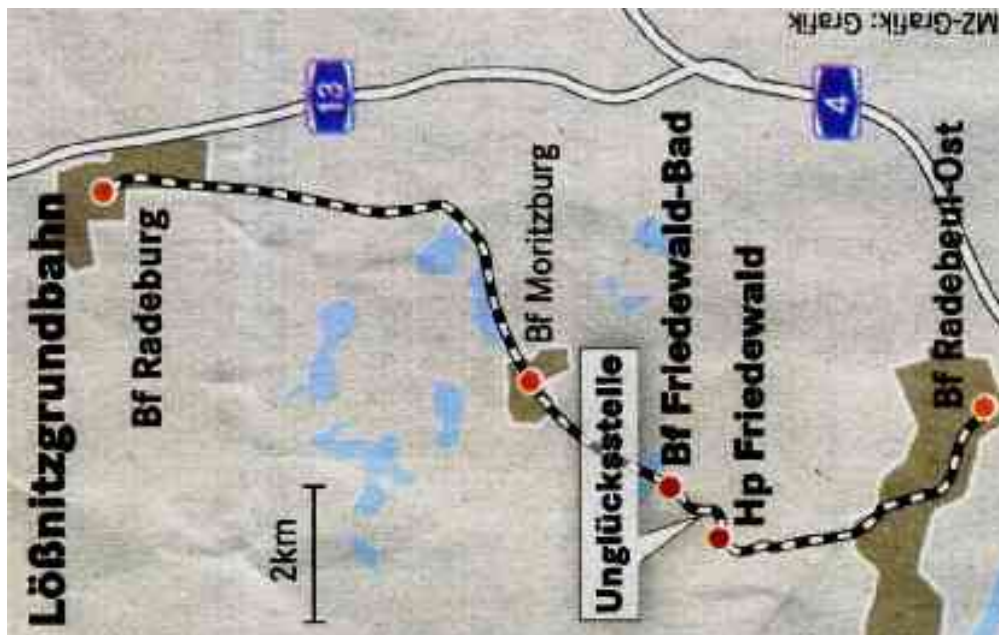
„Ich habe die andere Bahn noch auf mich zukommen sehen“, sagt Stefan Wilke mit leiser Stimme. Er fuhr eine der verunglückten Loks und ist dabei, als die Bergungsarbeiten gestern auf Hochtouren laufen. Der schmale Mann mit den kurzen grauen Haaren steht ein wenig abseits, kann es noch nicht fassen. Natürlich hat er gebremst, als er die andere Lok herankommen sah, erzählt Wilke. So gut das möglich ist bei einer 38 Tonnen schweren Lok und einer

Geschwindigkeit von etwa 25 Stundenkilometern. „Ist eben kein Pkw“, sagt Wilke. Der Schock sitzt tief. Er denkt an die Verletzten, von denen gestern Abend glücklicherweise die meisten aus dem Krankenhaus entlassen werden konnten.

Führerhaus und Kessel seiner Lok sind deformiert, die Wagen aus den Schienen gesprungen. Die Plattform des Waggons, der unmittelbar hinter der Lok fuhr, ist eingeweicht. Zum Zeitpunkt des Unfalls standen keine Fahrgäste darauf. „So gesehen ist es noch einmal glimpflich ausgefallen“, sagt Wilke. Dann beginnt er, die kaputten Scheinwerfer abzubauen. Er will etwas tun, um sich abzulenken.

Mirko Froß von der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft leitet die Bergung. „Das ist eines der größten Unglücke mit Schmalspurbahnen, die überhaupt in Deutschland geschehen sind“, sagt er. Wie das passieren konnte, kann er sich nicht erklären. Eigentlich ist genau geregelt, wann und wo welche Bahn die größtenteils eingleisige Strecke passiert. Zudem koordiniert ein Zugleiter sämtliche Bahnen. „Wir haben alle Unterlagen der Polizei übergeben, die ermittelt jetzt“, sagt Froß. Unterdessen laufen die Bergungsarbeiten im Löbnitzgrund auf Hochtouren.

Kay-Torsten Zimmermann vom Radebeuler Verein der Traditionsbahner hebt die Hand, bläst in seine Trillerpfeife. Langsam fährt die Lok an, Eisenteile quietschen. Nichts bewegt sich. Die Bahner fluchen. Der herbeigeschafften Lok gelingt es nicht, die ineinander verkeilten Wagen und die historische Dampflok auseinander zu ziehen. Noch einmal müssen die Schweißer ran. Diesmal funktioniert es: Mit Rumpeln und Krachen kommen die Tender frei. Zimmermann steht die Anspannung ins Gesicht geschrieben. „So etwas habe ich noch nie gesehen.“



Zimmermann hat das Festival mitorganisiert, das am Wochenende zum 125-jährigen Streckenjubiläum der Löbnitzgrundbahn stattfinden sollte. Nach dem Unfall wurden sämtliche Veranstaltungen abgesagt. Ausgerechnet eine seltene, für das Fest herbeigeschaffte Bahn aus Mansfeld in Sachsen-Anhalt wurde schwer beschädigt. Der Schaden geht in die Millionen. Thomas Fischer von der Mansfelder Bergwerksbahn äußerte sich gestern geschockt: „Wir wissen‘ noch nicht, ob die Lok überhaupt zu retten ist.“ Hinter der Polizeiabsperrung haben sich derweil Dutzende Schaulustige versammelt. „Traurig, ganz traurig“, so eine Anwohnerin.

Schon am Samstagnachmittag stieß ein Autofahrer in Radebeul mit einer Schmalspurbahn zusammen, als er einen unbeschränkten Bahnübergang überqueren wollte. Verletzt wurde niemand. Das Streckenjubiläum stand wahrlich unter keinem guten Stern.



Ein Schweißer versucht, an der Unglücksstelle verkeilte Waggons der Lößnitzgrundbahn voneinander zu trennen

LÖSSNITZGRUNDBAHN

Die Strecke ist eine Attraktion

Bei Touristen ist die Lößnitzgrundbahn sehr beliebt. 1884 eingeweiht, fährt sie bereits seit mehr als 120 Jahren über rund 16,5 Kilometer von Radebeul (Kreis Meißen) nach Radeberg (Kreis Bautzen). Unterwegs hält die Schmalspurbahn an elf Bahnhöfen und überquert 19 Brücken. Mit maximal 25 Kilometern pro Stunde dampft die Lok mit den historischen Waggons über die elf Millimeter breiten Schienen nördlich von Dresden.

Eigentlich war das Ende der Bahn bereits 1966 besiegelt, als die DDR alle Schmalspurbahnen stilliegen wollte. Doch zehn Jahre später wurde entschieden, die Lößnitzgrundbahn als Touristenattraktion zu erhalten. Bis 1992 wurde die Verbindung noch für Gütertransporte genutzt. Als 1998 erneut die Stilllegung drohte, sicherte der neugegründete Verkehrsverbund Oberelbe (BVO) dem Betreiber DB Regio eine 15-jährige Bestellgarantie zu. Seit 2004 betreibt die BVO Bahn GmbH die Strecke, die sich 2007 in Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft umbenannte.

Die Gesellschaft betreibt außerdem die Fichtelbergbahn zwischen Cranzahl und dem Kurort Oberwiesenthal im Erzgebirge sowie die Weißeritzbahn, die älteste Schmalspurbahn Deutschlands, die von Freital-Hainsberg bis Dippoldiswalde im Osterzgebirge fährt.

Mitglieder des Bahnvereins
entsetzt über Eisenbahnunglück.

„Diese Lok ist für uns eine ganz besondere“, sagt der MBB-Vorsitzende Thomas Fischer. Das Fahrzeug wurde als Schrott in Estland aufgekauft. Es diente dort als stationärer Dampferzeuger. In mühevoller Kleinarbeit haben Vereinsmitglieder in Zusammenarbeit mit den Experten der Malowa-Werkstätten die Lok wieder hergerichtet. „Sie musste komplett aufgearbeitet werden“, so Fischer. Ob die Nummer 20 nach dem Unglück noch zu retten ist, das ist nach Fischers Worten offen. In einer Spezialwerkstatt in Oberwiesenthal werden seinen Worten nach die Schäden von Experten untersucht. Fest stehe, dass der Kessel durch den Aufprall etwa zehn Zentimeter verschoben wurde. Nach ersten Erkenntnissen habe die Dampfmaschine nichts größeres abbekommen. Entscheidend sei, ob der Rahmen der Lok das Unglück überstanden hat. Davon hänge ab, ob sie wieder repariert werden kann. Fischer hofft, dass dieses Unikat gerettet werden kann. Geklärt werden müsse zudem noch, ob die Versicherung des Veranstalters für die Kosten einer Reparatur aufkommen wird. Denn der Schaden sei beträchtlich, so Fischer. Auf etwa eine Millionen Euro könnte dieser sich belaufen.



Noch in der Nacht nach dem Unfall war Fischer am Unfallort. „Da bekommt man schon Schüttelfrost, wenn man das sieht.“ Die Restaurierung der Lok 20 war ein Lebenswerk, an dem das Herzblut vieler Vereinsmitglieder hing.

Die Lokomotiven dieser Baureihe wurden als Reparationsleistungen für die Sowjetunion gebaut. Über 400 dieser Loks wurden dorthin geliefert und vorwiegend auf ausgedehnten Waldbahnen genutzt. Weil beim Mansfeld-Kombinat bauartgleiche Lokomotiven liefen, kümmerte sich der Verein Mitte der 90er Jahre um die Rückholung einer solchen Lok aus Estland. Das gelang 1996. Bis zum Jahre 2000 wurde die Lok 20 von Grund auf saniert und war seither hauptsächlich zwischen Benndorf und dem Hettstedter Eduard-Schacht im Einsatz.

VEREIN

1991 gegründet

Im Jahre 1991 haben sich Eisenbahnfreunde zum Verein Mansfelder Bergwerksbahn zusammengeschlossen. Dank des Vereins wurden Fahrzeuge und ein Stück des Streckennetzes der ehemaligen Bergwerksbahn erhalten. die 1880 ihren Betrieb eröffnete, um Erze und Brennmaterial zu transportieren.

Für den Sammler bearb. E. Graf / Chronist – September 2009