

KURSBUCH 2022

Historisches Eisenbahnwochenende
Benndorf–Staßfurt 01. u. 02.10.2022



Mansfelder Bergwerksbahn e. V.
Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V.

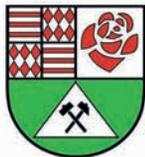
gefördert durch:

Gefördert durch:



Die Beauftragte der Bundesregierung
für Kultur und Medien

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



MANSFELD
SÜDHARZ



SACHSEN-ANHALT

#moderndenken

	Seite
Gefördert durch	2
Inhaltsverzeichnis	3
Vorwort	4
Zum Geleit	5
Die O&K Lokomotiven 6-11 der MANSFELD AG	6
Der Mansfeld-Zug	8
Die Ferkeltaxe als Kleinbahnretter	9
Wegweiser – Wo finde ich was?	10
Lageplan Staßfurt	11
Fahrplan Bergwerksbahn	12
Fahrplan Pendelzüge	13
Fahrplan Personenpendel Staßfurt	14
Festprogramm	15
Geschichte Staßfurt Verein	16
Dieselloks der Baureihe V 100	17
Dampflok-Baureihe 41	18
Mansfeld Museum	19
Humboldt Schloss	20
Sonderausstellung Mansfeld-Museum	21
Die Kanonenbahn	22
Spendenaufruf – Lok 20 soll wieder fahren	23
Spendenaufruf – Lok 41 1231-4 soll wieder fahren	24
Parkeisenbahn Vatterode	25
Vorschau auf 2023	26
Impressum	27
Kontakt / Hinweis zum Kombiticket	28

in Kooperation mit



Lokschuppen Staßfurt



Mansfelder Bergwerksbahn e. V.

unsere Zugfahrten werden gefördert durch:



NAHVERKEHRSSERVICE SACHSEN-ANHALT GMBH

Liebe Eisenbahn- und Heimatfreunde!

Am 15. November 2020 wurde die Mansfelder Bergwerksbahn 140 Jahre alt. Ein Anlass, den wir als Verein für die Bewohner und viele Gäste des Mansfelder Landes mit einem großen Eisenbahn- und Bahnhofsfest im Frühjahr am 4. und 5. April 2020 feierlich und würdig begehen wollten. Leider machte auch uns Corona einen Strich durch die Rechnung. So wurde das Eisenbahnfest in kleinem Umfang erst am 25./26.9.2021 nachgeholt, soll aber zu einem jährlichen Höhepunkt werden. So freuen wir uns sehr, dass wir Sie auf der Mansfelder Bergwerksbahn als älteste noch in Betrieb befindliche deutsche Schmalspurbahn und an den Eisenbahnstrecken der Region mit Volldampf begrüßen dürfen. Dabei erwartet Sie ein familienfreundliches Programm, das Ihnen die gute alte Eisenbahn, Besonderheiten der Region und kulinarische Versorgung zu einem hoffentlich unvergesslichen Erlebnis werden lassen.

Die Fülle der Besonderheiten, sei es der Mehrzugbetrieb auf der Schmalspurbahn, zahlreiche Zugbegegnungen mit der Regelspur am Niewandtschacht sowie der erstmalige Zugpendel zwischen dem Lokschuppenfest in Staßfurt und Klostermansfeld an einem kompletten Wochenende macht dieses Kursbuch 2022 als wichtigen Wegbegleiter für das Festwochenende nötig. Schnüren Sie sich Ihr individuelles Eisenbahnpaket aus den Bausteinen des Angebotes! Nutzen Sie das Kombiticket 2022!

Mein besonderer Dank gilt zu diesem Jubiläum den Mitgliedern und Mitarbeitern des Mansfelder Bergwerksbahn e. V., den Unterstützern unserer Eisenbahn in ganz Deutschland, den beteiligten Behörden und unseren Anrainerkommunen, den Spendern und Sponsoren sowie den vielen befreundeten Vereinen. Nur mit all dieser Unterstützung ist es möglich, diese knapp elf Kilometer lange Schmalspurbahn für folgende Generationen als touristisches und technisches Kleinod betriebsfähig und vorzeigbar zu erhalten. Voller Dank und Freude auf das Fest verbleibe ich mit „Glück auf“!

*Ihr Thomas Fischer
Vereinsvorsitzender seit 1991*



Liebe Eisenbahnfreunde!

Am 01. und 02. Oktober 2022 wollen wir, die Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V., unser Herbstfest feiern und den Saisonabschluss 2022 einleiten. In der ehemaligen Einsatzstelle Staßfurt–oder aber auch umgangssprachlich schlicht „im Lokschuppen Staßfurt“ - des Bahnbetriebswerkes Güsten wird es an diesem Wochenende wieder Eisenbahn pur zu erleben sein. So freuen wir uns sehr, dass wir Sie in der historischen Betriebsstätte begrüßen dürfen. Es erwartet Sie ein familienfreundliches Programm, welches Ihnen die gute alte Eisenbahn zeigt „wie zu Reichsbahnzeiten“ und mit Attraktionen für die Kinder zu einem hoffentlich unvergesslichen Erlebnis werden lässt.

Neben den verschiedenen Gastfahrzeugen auf Schiene und Straße wird es erstmals eine Zusammenarbeit mit der Mansfelder Bergwerksbahn geben. Diese bereits schon über 140 Jahre alte und so mit älteste noch in Betrieb befindliche deutsche Schmalspurbahn bietet einen Mehrzugbetrieb mit Dampf- und Diesellok auf der 11km langen Trasse mit ihren Sieben Brücken an. Sie erreichen dieses Spektakel ganz entspannt mit unserem Sonderzug, welcher 5 mal zwischen Staßfurt und Klostermansfeld pendeln wird. Nutzen Sie das Kombiticket, welches den Eintritt zum Staßfurter Herbstlokfest, die Pendelfahrt zwischenden beiden Veranstaltungen und die Fahrt mit der Mansfelder Bergwerksbahn beinhaltet.

In diesem Zusammenhalt gilt der Dank an den Mitgliedern der Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V., der Mansfelder Bergwerksbahn e.V., allen beteiligten Vereinen so wie den Spendern und Sponsoren, ohne die dieses Eisenbahnwochenende so nicht stattfinden könnte!

Wir wünschen allen Besuchern viel Spaß und Freude an dem ersten Oktoberwochenende bei uns und unseren Freunden!

Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V.



Lokschuppen Stassfurt

Die O&K Lokomotiven 6-II der MANSFELD AG

Die Beschaffung der Lokomotiven dieser Bauart erfolgte im Rahmen eines umfangreichen Modernisierungsprojekts mit dem Ziel, den um 1930 defizitär gewordenen Mansfelder Kupferschieferbergbau wieder wirtschaftlich zu machen und letztlich seine Einstellung abzuwenden. Für die Mansfelder Bergwerksbahn bedeutete das, die Transportkosten durch den Einsatz von druckluftgebremsten Großraumwagen- und Rollwagenzügen wesentlich gesenkt werden mussten. Für diese neuen Züge wurden entsprechend leistungsfähige und auch sparsame Lokomotiven benötigt. Somit wurden zwischen 1931 und 1939 insgesamt 6 bei Orenstein & Koppel für die MANSFELD AG neu entwickelte beschafft.

Diese neuen mit den Nummern 6-11 versehenen Loks erfüllten die in sie gesetzten Erwartungen. Mit einem aus einer neuen Lokomotive und vier Großraumwagen bestehenden Zug konnten zwei Mann Zugpersonal 80 Tonnen Erz transportieren. Das war ungefähr das Doppelte gegenüber dem, was bis dahin mit einer älteren Nasdampflokomotiven, knapp zwanzig Muldenkippwagen und vier Mann Zugpersonal (Lok- und Zugführer sowie zwei Bremser) pro Zug transportiert werden konnte. Durch die verringerte Anzahl an erforderlichen Zugfahrten konnten auch Streckenabschnitte stillgelegt und somit weiteres Personal eingespart werden – auch mit negativen sozialen Folgen für die Beschäftigten. Außerdem kamen die neuen Loks vor den schweren Rollwagenzügen zwischen Eisleben und Helbra sowie dem Wolfschacht zum Einsatz. Hierbei wurden normalspurige Reichsbahn-Güterwagen, beladen mit beispielsweise Kohle und Koks, „huckepack“ auf niedrigen schmalspu-



Lok 7, 9, 10 und 11 im Jahre 1990, noch mit zwischenzeitlich temporärer Beschriftung „Mansfeld Transport GmbH“; Foto: 31.03.1991 TF

rigen Rollwagen transportiert. Das bis dahin notwendige aufwändige Umladen des Ladeguts konnte entfallen, und eine große Umladeanlage („Kippe“) in Benndorf stillgelegt werden.

Schließlich ermöglichten die neuen Loks, eine Anzahl alter und relativ schwacher Dampflokomotiven aus den Anfangsjahren der Bergwerksbahn außer Dienst zu stellen.

Über sechs Jahrzehnte erbrachten die sechs leistungsstarken Lokomo-

Die O&K Lokomotiven 6-11 der MANSFELD AG

tiven mit den Betriebsnummern 6 bis 11 den größten Teil der Traktionsleistungen bei der Mansfelder Bergwerksbahn. Die Tatsache, dass fünf der sechs Lokomotiven erhalten blieben, spricht für die einfache und robuste Bauart sowie für solide Ausführung dieser Lokomotiven. Außerdem ist zu vermuten, dass sie den Anforderungen bei der Bergwerksbahn hinsichtlich Zugkraft, Leistung und Unterhaltungsaufwand besser entsprachen, als die in den 1950er Jahren beschafften Dampfloks, welche unter den Bedingungen des allgemeinen Mangels nach dem zweiten Weltkrieg gebaut wurden. Seit einigen Jahren sind die Lok Nr. 7 bei der Rügenschens Bäderbahn auf der Insel Rügen und die Lok Nr. 9 bei der Kindereisenbahn Jekaterinburg (Russland) im Einsatz. Lok 11 wurde vom Mansfelder Bergwerksbahn e. V. erworben. Eine im Oktober 2018 begonnene Hauptuntersuchung konnte mit Hilfe zahlreicher Förderer am letztendlich am 16.04.2021 erfolgreich abgeschlossen werden.



Ein morgentlicher Güterzug mit Schwarzkupfer zeigt sich hier am Pappelwald kurz vor der heutigen Station Eduardschacht: Datum reiche ich nach, TF

Der MANSFELD-Zug

Ab 1882, also bereits zwei Jahre nach der Aufnahme des Betriebs, beschaffte die Bergwerksbahn insgesamt acht zweiachsige „Arbeiterwagen“ für die Beförderung ihrer Arbeiter und Angestellten insbesondere zu den abgelegeneren Schächten und Hütten. Weitere zwei Jahre später begann die Beschaffung von insgesamt 11 doppelstöckigen Personenwagen mit jeweils 60 Sitzplätzen.

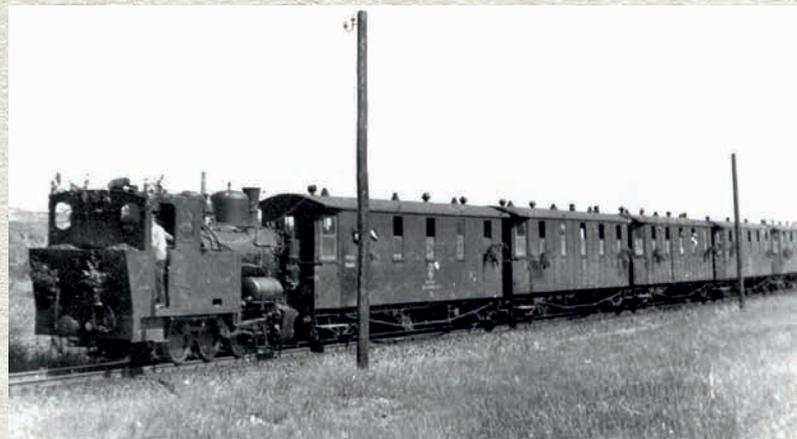
Da die Anzahl der zu befördernden Berg- und Hüttenleute zunahm und die Doppelstockwagen den Anforderungen nicht mehr entsprachen, wurden 1901 bei der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahnwagenbau insgesamt 16 Personenwagen mit jeweils 40 Sitzplätzen erworben. Aus dieser Lieferserie sind die Wagen 0052 (in modernisierter Form) und 0056 Bestandteile des heutigen MANSFELD-Zuges. In den Jahren 1918, 1921 und 1939/40 wurden insgesamt zwölf weitere Wagen nachbeschafft, allerdings nun bei der Firma Lindner in Ammendorf (dem späteren Waggonbau Ammendorf) bei Halle.

Der heute noch vorhandene und am 05.09.2021 wieder in Betrieb genommene Wagen 0067 des MANSFELD-Zuges entstammt der Lieferung aus dem Jahr 1939/40. In der Phase des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg wurden 1951 noch einmal achtzehn Wagen vom Waggonbau LOWA Gotha für das Mansfeld-Kombinat gebaut. Äußerlich unterschieden sich diese Wagen von den älteren vor allem durch die wesentlich größeren Fenster. Der Wagen mit der Betriebsnummer 0075 entstammt dieser Serie. Außerdem wurden in dieser Zeit nicht mehr benötigte Personenwagen stillgelegter sächsischer Schmalspurbahnen vom Mansfeld-Kombinat übernommen und eingesetzt. In zunehmendem Maße kamen auch kombinatseigene Busse im Werksverkehr zum Einsatz.

Mit der Schließung der Großschachtanlagen in der Mansfelder

Mulde endete im Jahre 1972 der Personenverkehr auf der Bergwerksbahn. Die letzten noch vorhandenen Personenwagen wurden verkauft, verschrottet oder ihre Wagenkästen wurden beispielsweise als Gartenlauben und Umkleideräume (Bühne Helbra) genutzt.

Nach der politischen Wende konnte der Mansfelder Bergwerksbahn e.V. noch 4 Wagenkästen dieser MANSFELD-Wagen an verschiedenen Orten (Helbra, Klostermansfeld und Hettstedt) bergen und diese mit viel Geld und Mühe wieder betriebsbereit herrichten. Im Rahmen der nachgehöhlten Feierlichkeiten zum 140-jährigen Jubiläum der Bergwerksbahn wurde der MANSFELD-Zug, bestehend aus 4 Mansfelder Personenwagen mit einer O&K MANSFELD Lok, feierlich eingeweiht.



Ein aus MANSFELD-Wagen bestehender Personenzug, feierlich geschmückt zum 1. Mai 1933; Foto: Karl Kupfer

Die Ferkeltaxe als Kleinbahnretter

Nach dem zweiten Weltkrieg gab es primär erst einmal andere Probleme zu lösen, als Triebwagen zu konstruieren und zu bauen. Erst in den 1950er Jahren wurde dieses Thema in der DDR wieder verfolgt. Erneut lag der Schwerpunkt darauf, auf den Nebenbahnen die Dampflokomotiven abzulösen und auch in verkehrsschwachen Zeiten oder bei geringerer Nachfrage ein wirtschaftliches Verkehrsmittel einzusetzen. Auch entwickelte sich langsam der Individualverkehr als Konkurrenz zur Eisenbahn.

Der VEB Waggonbau Bautzen wurde mit der Entwicklung und dem Bau eines leichten Verbrennungstriebwagens (LVT) beauftragt. Zwei Baumuster verließen mit der Bezeichnung VT 2.09 1957 die Werkhallen und wurden anschließend umfangreich erprobt. Nach einigen Änderungen begann ab 1962 der Bau der Nullserie und ab 1963 der ersten Serie. Die Fahrzeuge besitzen einen liegenden wassergekühlten 6-Zylinder-Reihenmotor mit einer Leistung von 180 PS. Die Kraftübertragung erfolgt über ein mechanisches 6-Gang Elektroschaltgetriebe und ein Achswendegeräte auf eine Achse des Triebwagens. Zu jedem Triebwagen wurde ein antriebsloser Beiwagen gebaut. Ab 1965 wurden die neu gelieferten Fahrzeuge mit einer Vielfachsteuerung versehen, welche es ermöglicht, mehrere Fahrzeuge von einem Führerstand aus zu bedienen. Die seitdem gebauten Beiwagen erhielten einen Führerstand und wurden so zum Steuerwagen. Nun musste auf den Endbahnhöfen auch nicht mehr umfahren werden. Gekuppelt

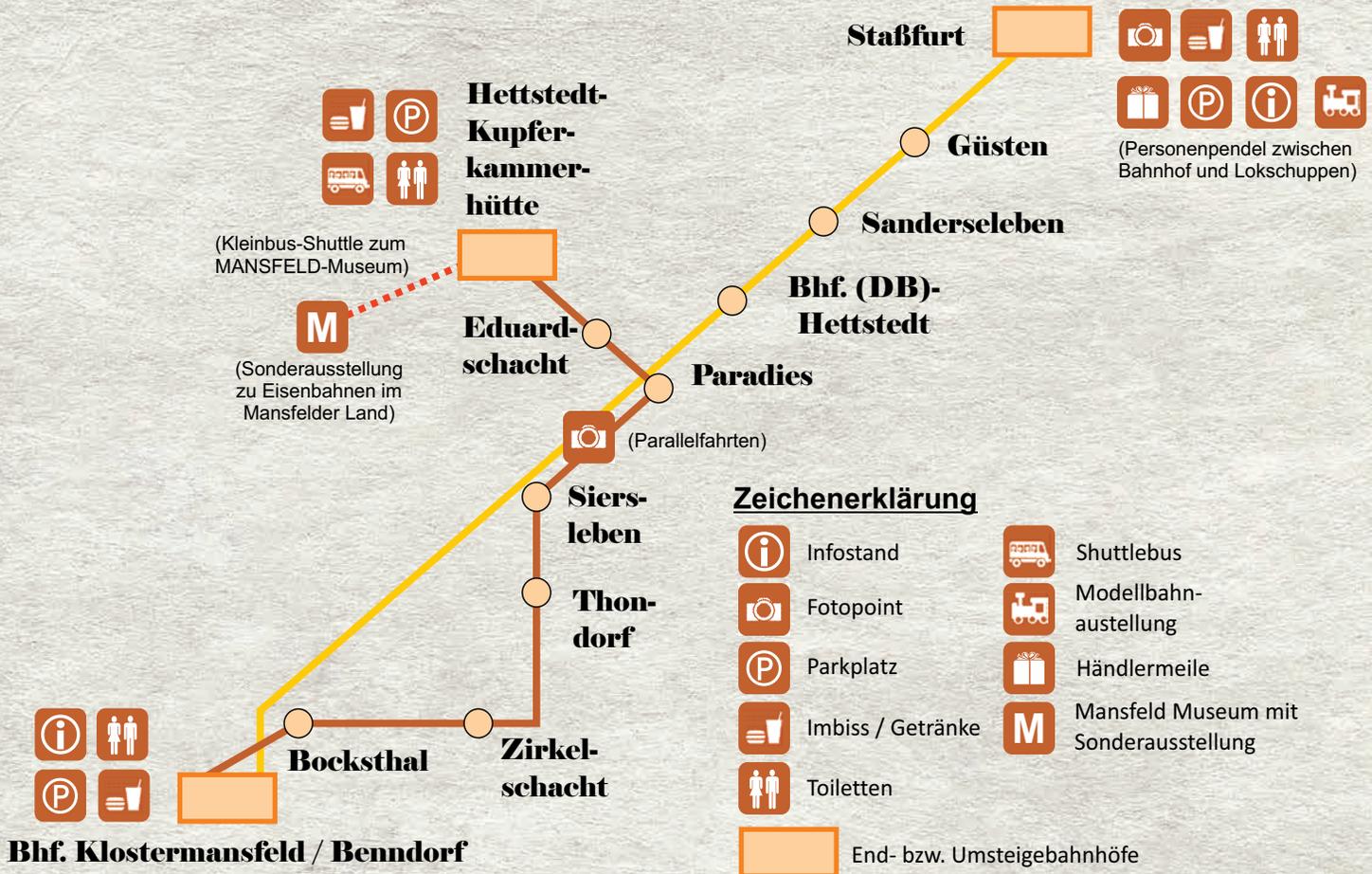


werden die Fahrzeuge mit einer automatischen Scharfenbergkuppung, welche auch die Luftleitungen sowie die elektrischen Steuerleitungen verbindet. Aus Anlass der Einführung eines EDV-gerechten Nummernsystems für Schienenfahrzeuge zum 01.04.1970 erhielten die Fahrzeuge ohne Vielfachsteuerung die Bezeichnung 171 und mit Vielfachsteuerung die Bezeichnung 172.

Die Baureihen 171 und 172 avancierten schnell zu DEM Nebenbahntriebwagen in der DDR schlechthin. Bedingt durch die offenen Führerstände und die schmalen Fensterstege hatte der Fahrgast immer einen schönen Panoramablick in alle Richtungen, fast wie in einem Aussichtswagen. Nicht ganz so gut gelungen war das Fahrwerk: Jeder kleine Mangel an den Gleisanlagen wurde gefühlt unge-dämpft an die Passagiere weitergeleitet. Nichtsdestotrotz erfreuten sich die Triebwagen sehr großer Beliebtheit.

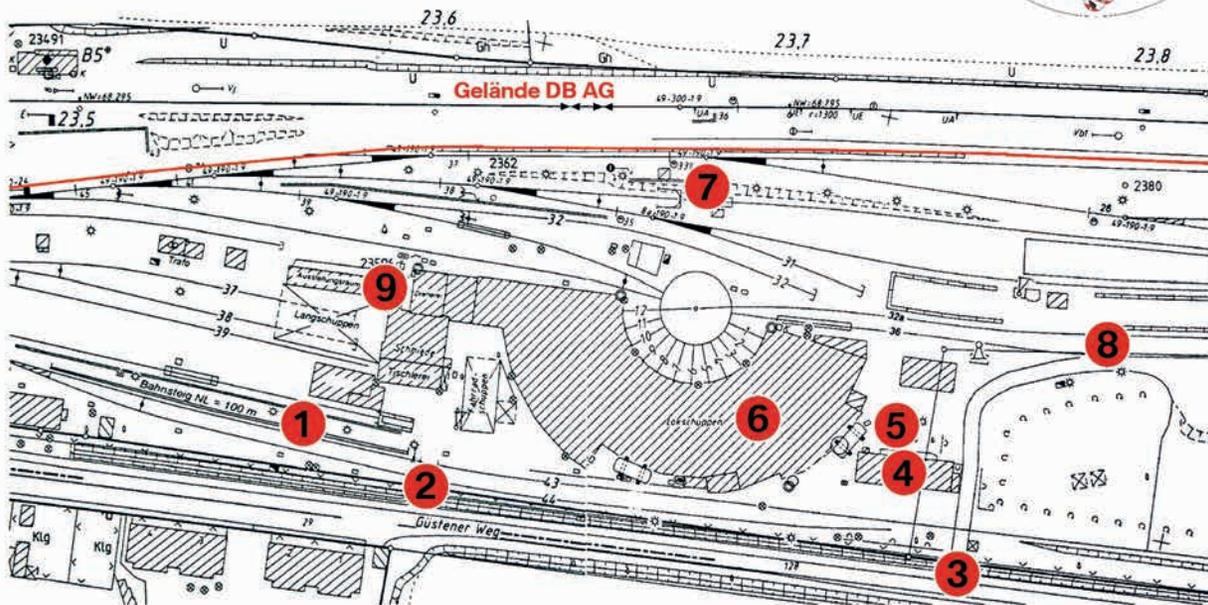
Die charakteristische und einmalige Form sorgte auch für liebevolle Spitznamen wie „Sandmännchen“, „Eule“ oder „Blutblase“. Der häufige Einsatz im Nebenbahndienst auf dem Land bescherte ihm den Namen „Ferkeltaxe“. Es gab wohl niemanden, der diese urigen Fahrzeuge nicht kannte. Seit Mitte der 1970er Jahre verkehrten diese Triebwagen auch planmäßig auf der Wipperliese, ca. 20 Jahre lang waren sie hier ein gewohntes Bild, bis am 28.09.1997 die Kreisbahn Mansfelder Land mit den Esslinger Triebwagen diese Verkehrsleistungen übernahm.

Wegweiser – wo finde ich was?



Übersichtsplan

Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V.



- 1 Bahnsteig, Ankunft und Abfahrt der Sonderzüge
- 2 Wirtschaftsengang (nicht für Besucher)
- 3 Besuchereingang / Kasse

- 4 Modellbahnausstellung
- 5 Gastronomie / Imbiss
- 6 Lokschuppen / Verkaufssände

- 7 Ablaufberg / Fotogüterzugfahrten
- 8 Führerstandsmifahrten
- 9 WC

Fahrplan Mansfelder Bergwerksbahn

Benndorf – Hettstedt Kupferkammerhütte

(Schmalspurbahn)

Alle Reisezüge 3. und 4. Klasse

km	Mansfelder Bergwerksbahn	Zug Nr	166 ₣	168 ₣	170 ₣	172 ₣	174 ₣	176 ₣	178 ₣	180 ₣	182 ₣	Nur Sa. 184 ₣
0,0	Benndorf	ab	8.30	9.10	10.30	11.10	12.30	13.10	14.30	15.10	16.30	17.10
1,2	Station Bocksthal (u)	x	8.36	9.16	x 10.36	x 11.16	x 12.36	x 13.16	x 14.36	x 15.16	x 16.36	x 17.16
2,7	Station Zirkelschacht	an	8.41	9.21	10.41	11.21	12.41	13.21	14.41	15.21	16.41	17.21
2,7	Station Zirkelschacht	ab	8.41	9.21	10.41	11.21	12.41	13.21	14.41	15.21	16.41	17.21
5,1	Thondorf (u)		8.47	9.27	10.47	11.27	12.47	13.27	14.47	15.27	16.47	17.27
6,4	Station Siersleben (u)	an	8.52	9.32	10.52	11.32	12.52	13.32	14.52	15.32	16.52	17.32
6,4	Station Siersleben (u)	ab	8.54	9.40	10.54	11.40	12.54	13.40	14.54	15.40	16.54	17.40
8,5	Paradies (u)	x	8.59	9.45	x 10.59	x 11.45	x 12.59	x 13.45	x 14.59	x 15.45	x 16.59	x 17.45
9,8	Hettstedt Eduardschacht (u)		9.04	9.50	11.04	11.50	13.04	13.50	15.04	15.50	17.04	17.50
10,7	Hettstedt Kupferkammerhütte (u)	an	9.07	9.53	11.07	11.53	13.07	13.53	15.07	15.53	17.07	17.53

Hettstedt Kupferkammerhütte – Benndorf

(Schmalspurbahn)

Alle Reisezüge 3. und 4. Klasse

km	Mansfelder Bergwerksbahn	Zug Nr	167 ₣	169 ₣	171 ₣	173 ₣	175 ₣	177 ₣	179 ₣	181 ₣	183 ₣	Nur Sa. 185 ₣
0,0	Hettstedt Kupferkammerhütte (u)	ab	9.23	10.10	11.23	12.10	13.23	14.10	15.23	16.10	17.23	18.10
0,9	Hettstedt Eduardschacht (u)		9.28	10.15	11.28	12.15	13.28	14.15	15.28	16.15	17.28	18.15
2,2	Paradies (u)	x	9.33	x 10.20	x 11.33	x 12.20	x 13.33	x 14.20	x 15.33	x 16.20	x 17.33	x 18.20
4,3	Station Siersleben (u)	an	9.38	10.25	11.38	12.25	13.38	14.25	15.38	16.25	17.38	18.25
4,3	Station Siersleben (u)	ab	9.40	10.27	11.40	12.27	13.40	14.27	15.40	16.27	17.40	18.27
5,6	Thondorf (u)		9.45	10.32	11.45	12.32	13.45	14.32	15.45	16.32	17.45	18.32
8,0	Station Zirkelschacht	an	9.51	10.38	11.51	12.38	13.51	14.38	15.51	16.38	17.51	18.38
8,0	Station Zirkelschacht	ab	9.51	10.43	11.51	12.43	13.51	14.43	15.51	16.43	17.51	18.38
9,5	Station Bocksthal (u)	x	9.57	x 10.49	x 11.57	x 12.49	x 13.57	x 14.49	x 15.57	x 16.49	x 17.57	x 18.44
10,7	Benndorf	an	10.02	10.54	12.02	12.54	14.02	14.54	16.02	16.54	18.02	18.49

Staßfurt - Klostermansfeld

Alle Züge 2. Klasse

km	<i>Rbd Magdeburg</i>	Zug Nr	20169	26873	26740	31364	26755
							
0,0	Staßfurt	ab	9.01	11.01	13.01	15.01	17.01
5,8	Güsten	an	9.08	11.08	13.08	15.08	17.08
5,8	Güsten	ab	9.10	11.10	13.10	15.10	17.10
21,2	Sandersleben (Anhalt)	an	9.25	11.25	13.25	15.25	17.25
21,2	Sandersleben (Anhalt)	ab	9.27	11.27	13.27	15.27	17.27
28,1	Hettstedt	an	9.33	11.33	13.33	15.33	17.33
28,1	Hettstedt	ab	9.35	11.35	13.35	15.35	17.35
37,6	Klostermansfeld	an	9.44	11.44	13.44	15.44	17.44

Klostermansfeld - Staßfurt

Alle Züge 2. Klasse

km	<i>Rbd Magdeburg</i>	Zug Nr	52221	52223	30396	30398	34916
							
0,0	Klostermansfeld	ab	10.06	12.06	14.06	16.06	17.58
9,6	Hettstedt	an	10.15	12.15	14.15	16.15	18.06
9,6	Hettstedt	ab	10.17	12.17	14.17	16.17	18.08
16,4	Sandersleben (Anhalt)	an	10.23	12.23	14.23	16.23	18.15
16,4	Sandersleben (Anhalt)	ab	10.25	12.25	14.25	16.25	18.17
31,9	Güsten	an	10.40	12.40	14.40	16.40	18.32
31,9	Güsten	ab	10.42	12.42	14.42	16.42	18.34
37,6	Staßfurt	an	10.49	12.49	14.49	16.49	18.40

Lokschuppen Leopoldshall – Bahnhof Staßfurt – Egeln

Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	1	20169	3	5	7	26740	31364	9	11	13
			Sa, So	Sa								
1,6	Lokschuppen Leopoldshall	ab	8.20	8.35	9.30	10.30	11.30	12.30	14.40	15.30	16.30	17.30
0,0	Staßfurt	an	8.35	8.50	9.45	10.45	11.45	12.45	14.55	15.45	16.45	17.45
	<i>Anschluss Pendel nach Klostermansfeld</i>	ab	9.01	9.01	11.01	11.01	13.01	13.01	15.01	17.01	17.01	....
	<i>Anschluss Richtung Güsten</i>	ab	8.53	8.53	9.50	10.53	11.50	12.53	14.53	15.50	16.53	17.50
	<i>Anschluss Richtung Magdeburg</i>	ab	9.15	9.15	10.08	11.15	12.08	13.15	15.15	16.08	17.15	18.08
0,0	Staßfurt	ab	...	...	...	...	11.55	...	...	...	...	17.55
18,6	Egeln	an	...	...	...	...	12.40	...	...	...	...	18.40

Egeln – Bahnhof Staßfurt – Lokschuppen Leopoldshall

Alle Züge 2. Klasse

km	Rbd Magdeburg	Zug Nr	2	4	6	52223	8	30396	10	12	34916	14
			Sa, So	Sa, So								
0,0	Egeln	ab	...	...	...	...	13.00	...	...	...	...	18.45
18,6	Staßfurt	an	...	...	...	...	13.45	...	...	...	...	A 19.30
	<i>Anschluss aus Richtung Güsten</i>	an	8.06	9.14	10.06	12.06	13.14	14.49	15.14	15.14	...	...
	<i>Anschluss aus Richtung Magdeburg</i>	an	8.52	9.47	10.52	12.52	13.47	14.52	15.47	15.47	...	...
	<i>Anschluss Pendel aus Klostermansfeld</i>	an	...	...	10.49	12.49	12.49	14.49	...	16.49	A 18.40	...
18,6	Staßfurt	ab	9.05	10.05	11.05	12.55	13.55	15.05	16.05	17.05	A 18.45	A 19.35
1,6	Lokschuppen Leopoldshall	an	9.20	10.20	11.20	13.10	14.10	15.20	16.20	17.20	A 19.00	A 19.50

A: Zug hält nur zum Aussteigen

Im Rahmen des **Lokfestes der Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V.** findet am **Samstag, den 01.10. und am Sonntag, den 02.10.2022** ein Pendelverkehr zwischen dem **Bahnhof Staßfurt und dem Lokschuppen** statt. Außerdem pendelt ein Sonderzug zum Eisenbahnwochenende in Klostermansfeld. Auch nach Egeln wird ein Sonderzug angeboten. Die Fahrzeiten entnehmen sie bitte der oben aufgeführten Tabelle, danke!



Lokschuppen Staßfurt

AKTIVITÄTEN AUF DER SCHMALSPURBAHN

Mehrzugbetrieb und folgenden Fahrzeugen:

- Dampflok 11 der MBB mit Mansfeld-Zug
- Diesellok V10c 33 mit Sachsen-Zug

STATIONEN:

Benndorf/Klostermansfeld:

- diverse Verkaufsstände, kulinarische Versorgung, Toiletten
- Umstieg vom / zum Zugpendel von / nach Staßfurt

Siersleben:

- Parallelfahrten Kanonenbahn / Bergwerksbahn

Hettstedt Kupferkammerhütte:

- Fahrzeugausstellung Güterwagen
- Imbissversorgung, Toilette
- Shuttlebus zum MANSFELD-Museum

Mansfeld-Museum im Humboldt-Schlösschen

- Nachbau der ersten von deutschen gebauten Dampfmaschine wattscher Bauart
- Großes Freigelände mit Exponaten zu 800 Jahren Mansfelder Kupferschieferbergbau
- Sonderausstellung zu Eisenbahnen im Mansfelder Land
- Shuttlebus zum Bahnhof Hettstedt Kupferkammerhütte

u.v.m.

AKTIVITÄTEN AUF DEN NORMALSPURSTRECKEN DER REGION

Es werden folgende Sonderzüge erwartet. Stand derzeit

02.10.2022: 35 1097 von Vienenburg (Ankunft 12:10 Uhr)

Der Pendelzug Staßfurt – Klostermansfeld

Mit normalspurigen Reisezügen werden Pendelfahrten zwischen den Stationen Klostermansfeld und Staßfurt durchgeführt. Dampflok 41 1144-9 und Diesellok V100 003 bespannen einen Reisezug aus der Reichsbahnzeit im Stil der 1970er Jahre auf der Kanonenbahn. So werden das historische Eisenbahnwochenende in Benndorf als auch das Herbstlokkfest in Staßfurt stilgerecht miteinander verbunden. Dank Kombiticket können die Besucher alle Eisenbahnen vergünstigt nutzen (siehe letzte Umschlagseite). Im Bereich Niewandtschacht bei Siersleben sind Parallelfahrten mit den Schmalspurzügen laut Fahrplan vorgesehen.

In Staßfurt

- Händlermeile
- Imbissversorgung
- Toiletten
- Ringlokschuppen mit Drehscheibe
- Führerstandsmitfahrten mit wechselnden Lokomotiven
- Fotogüterzug mit wechselnder Lokbespannung
- Fahrten mit einem Schienentrabi
- Kindereisenbahn
- Kinderprogramm über Zirkus Probst /Clasen mit Hüpfburg, Entenangeln und Glücksrad

Wo Zustieg zum Pendelzug?

Die Pendelzüge starten in Staßfurt am Bahnhof. Es gibt zusätzlich Pendelfahrten zwischen Staßfurt Bahnhof und dem Vereinsgelände welche im Preis mit inbegriffen sind.

Alle Angaben ohne Gewähr! Änderungen vorbehalten!

Geschichte Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V.

Das ehemalige Bahnbetriebswerk (Bw) Staßfurt, das heute eines der bekanntesten deutschen Eisenbahnmuseen beherbergt, kann auf eine 160-jährige Geschichte zurückblicken. Die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft (MCHLE) nahm 1857 in Staßfurt die ersten Lokbehandlungsanlagen in Betrieb. In den Jahren 1865/66 ließ die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft (MHE) eine zweite Lokremise errichten. Beide Anlagen unterstanden ab 1880 der Preußischen Staatbahn. Zwischen 1899 und 1902 entstand auf der Gemarkung der anhaltischen Gemeinde Leopoldshall eine neue Betriebswerkstätte (Bwst). Allerdings besaß die Bwst Staßfurt, die ab 1921 als „Bahnbetriebswerk“ (Bw) bezeichnet wurde, nur lokale Bedeutung. Ab 1. Januar 1969 war Staßfurt eine Einsatzstelle (Est) des benachbarten Groß-Bw Güsten, das hier ab 1975 seine Dampflokomotiven konzentrierte. Ab 1982 setzte Staßfurt neben der Baureihe 50.35 auch einige Maschinen der Baureihe 41 ein. Nach dem Ende der Dampflokomotivzeit wurde Staßfurt zum Traditions-Bw der Rbd Magdeburg. Ab dem 30. Oktober 1990 gründete sich der Verein Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V. Nach der Schließung der Est Staßfurt im September 1992 erwarb der Verein Anfang 1994 die Immobilie. Parallel dazu übernahm der Verein zahlreiche Fahrzeuge, die den Grundstock für das heute weithin bekannte Eisenbahnmuseum bildeten.

Zur Staßfurter Sammlung gehören die Dampfloks 01 005, 41 231, 44 1182, 44 1486, 50 3695 und 52 8184. Die Besucher können außerdem 18 Diesellokomotiven verschiedener Baureihen und Leistungsklassen, die Elektrolokomotive E 04 07, zwei Dampfspeicherloks, ein Akku-Schleppfahrzeug sowie eine Dampfschneesleuder bewundern. Des Weiteren betreuen die Eisenbahnfreunde des Traditions-Bw Staßfurt einen umfangreichen Wagenpark. Für den „Salzland-Express“, mit

dem verschiedene Sonderfahrten angeboten werden, stehen vier Reisezug-, ein Speise- sowie ein Packwagen zur Verfügung.



Dieselloks der Baureihe V 100

V 100 003

Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR suchte man einen Ersatz für die Ablösung der Dampflokbauereihen 38, 55, 57, 78 und 93, die für den leichten bis mittleren Personen-, Güterzug- und sowie für den schweren Rangierdienst. So wurde ab 1963 eine Diesellokomotive entwickelt mit:

- 1000 PS Leistung
- ca. 14 m Länge über Puffer
- 64t Dienstgewicht
- und die möglichst viele Bauteile der schon vorhandenen Baureihe V180 beinhaltet.

1964 wurde bei LKM Babelsberg das erste Baumuster als V100 001 mit blauer Lackierung und 900 PS-Motor sowie 1966 das zweite Baumuster als V100 002 mit roter Lackierung und 1000 PS-Motor des Typs 12KVD 18/21 A-3 vom Motorenwerk Johannisthal gefertigt. Ab 1966 wurde bei LEW Henningsdorf das dritte Baumuster als V100 003 in cremeweiß mit grünen Streifen gebaut. Bei LEW in Henningsdorf wurden dann später auch die restlichen 1146 Maschinen, darunter auch 190 Maschinen für den Export nach China der V100-Familie gefertigt.

Die V100 003 ist nach einem Brand, der 1968 im RAW Cottbus ausbrach und die ersten beiden Baumuster zerstörte, die älteste Vertreterin der Ost V100-Familie.

Sie wurde 1966 an die DR als V100 003 ausgeliefert und im Bw Halle P Erst stationiert. 1970 wurde sie im Zuge der Einführung des EDV-Systems bei der DR als 110 003-1 geführt. 1972 wurde Sie zum Bw Lutherstadt Wittenberg umbeheimatet und verblieb bis zur Ausmusterung 1994 als 201 003-1 dort. Sie gehört seitdem zum DB-Museum und ist eine Leihgabe an den Förderverein Berlin-Anhaltische Eisenbahn e.V. in Lutherstadt Wittenberg.



Dampflokomotive Baureihe 41

41 1144-9 (41 144)

366 Exemplare der schnellen Güterzuglokomotive der Einheitsbauart Baureihe 41 wurden ab Oktober 1938 bis Juni 1941 gefertigt.

Sie war mit:

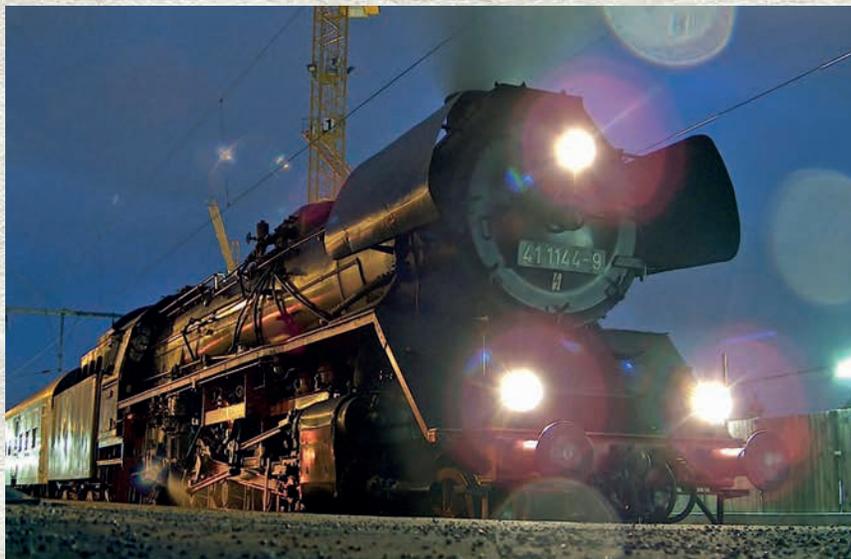
- ca. 1900 PS (ab Rekonstruktion ca. 1950 PS)
- 23,9 m Länge über Puffer.
- 178,7 t Fahrzeugmasse (Lok und Tender) mit vollen Vorräten
- Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1600mm
- 90 Km/h vorwärts und 50 km/h rückwärts, für Reise-, Eil- und Güterzüge konstruiert.

Das Leben der Dampflokomotive 41 144 begann mit der Übergabe am 12.05.1939 von den Schichau Werken (Elbing) an die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG). Ab 1949-1970 wurde Sie als 41 144 und ab 1970 mit der Einführung des EDV-Systems in der DDR bis 1992 als 41 1144-9 geführt.

Vom 08.12.1959 – 20.02.1960 erhielt Sie ein Hauptuntersuchung und bekam einen neuen Hochleistungsdampf-erzeuger, der die Wärmestrahlung besser ausnutzte. Durch eine angepasste Lage des Kohlerostes war der Kessel auch zum Verfeuern heimischer Braunkohle besser geeignet. Somit war Sie eine von 80 Maschinen, die dieser Rekonstruktion unterzogen wurden.

Von 1992 bis 1999 war sie im Sächsischen Eisenbahnmu-

seum in Chemnitz-Hilbersdorf als nicht betriebsfähiges Exponat ausgestellt. Nach 1999 wurde sie von der Interessengemeinschaft Werabahn Eisenach e.V. im AW Meinigen betriebsfähig aufgearbeitet und in das Thüringer Eisenbahn-Nostalgie Programm integriert. Dort absolvierte sie viele erfolgreiche Zugfahrten im touristischen Reiseverkehr in Thüringen, aber auch in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Unvergessen sind beispielsweise die „Rodelblitze“ zur Winterzeit. Insbesondere auf der langen Steigung von Sandersleben bis Klostermansfeld wird die Lok anschaulich und hörbar ein Zeugnis der Leistungsfähigkeit der Dampfmaschine abgeben.

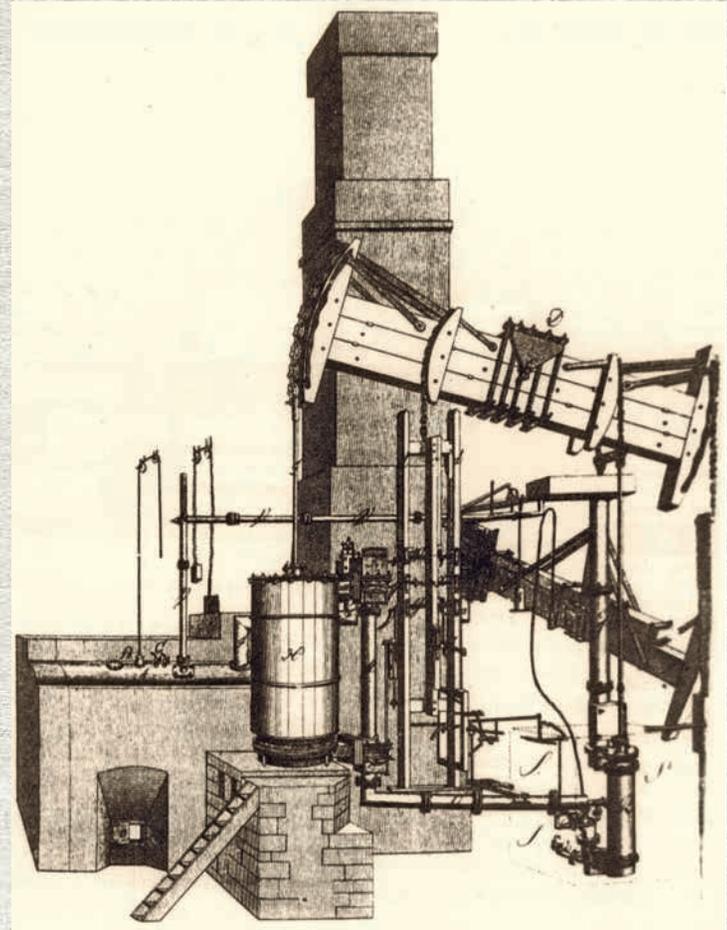


GESCHICHTE DES MUSEUMS

Das Mansfeld-Museum wurde im September 1989 im Hettstedter Humboldt-Schloss als Betriebsmuseum des Mansfeld Kombinats eröffnet. Als größter Arbeitgeber der Region vereinte das Kombinat zu dem Zeitpunkt alle montanhistorischen Zweige in den Mansfelder und Sangerhäuser Bergbaurevieren: Kupferschieferbergbau, Verhüttung und Halbzeugindustrie. Mit dem Betriebsmuseum sollte die 800-jährige Bergbaugeschichte der Region dokumentiert werden.

Bereits 1985 war auf dem ehemaligen Gutsgelände der Nachbau der ersten deutschen Dampfmaschine eröffnet worden. Mit ihm wurde an das 200 Jahre zuvor in Betrieb genommene Original erinnert. Als das Mansfeld Kombinat ab 1990 aufgelöst wurde, verlor das Museum die Funktion und die Aufgaben eines Betriebsmuseums. Durch das Ende der Bergbautradition wuchs zugleich der Bedarf, die montanhistorischen Entwicklungen seit dem späten 12. Jahrhundert museal zu dokumentieren und zu bewahren.

Die Sammlung des Museums umfasst Tausende von Objekten, Dokumenten, Fotos und Filmen. Allein das frühere Rissarchiv des Mansfeld Kombinats vereint mehrere zehntausend Karten, Risse und Pläne. Nach mehreren Trägerwechseln ist das Mansfeld-Museum im Humboldt-Schloss heutzutage eine Einrichtung der Stadt Hettstedt. Präsentiert werden Ausstellungen zur Geschichte des Bergbaus im Mansfelder Revier, zur Geschichte der Familien von Dacheröden und von Humboldt sowie zur Hettstedter Stadtgeschichte.



Geschichte des Humboldt-Schlusses

GESCHICHTE DES HUMBOLDT-SCHLOSSES

Das schlossähnliche barocke Gutshaus Burgörner ist um 1720 errichtet worden. Besonders auffällig ist die ausladende hölzerne Innentreppe mit ihren reichen Verzierungen. Zum Gutsgelände gehört auch ein weitläufiger Park.

Im Verlauf des 18. Jahrhunderts ging der Besitz auf die Familie von Dacheröden über. Wilhelm von Humboldt begegnete hier erstmals seiner späteren Ehefrau Caroline von Dacheröden. Das Paar verbrachte die ersten Ehejahre in Burgörner und nutzte das Haus als Sommerresidenz.

Um 1900 lebten im Humboldt-Schloss höhere Beamte und Angestellte der Mansfeld AG. Nach dem Zweiten Weltkrieg war es ein Heim für Umsiedler. Bis in die 1980er-Jahre wurde es erneut als Wohnhaus genutzt.

Massive Restaurierungsmaßnahmen erfolgten, nachdem 1985 der Nachbau der ersten deutschen Dampfmaschine in einem separaten Neubau auf dem Gutsgelände eingerichtet wurde. Nach der Sanierung fand im September 1989 die feierliche Eröffnung des Mansfeld-Museums statt.

In der jüngeren Vergangenheit wurden die Ausstellungsteile grundlegend überarbeitet und das Gebäude erneut umfassend saniert. Das Mansfeld-Museum ist heutzutage ein zeitgemäßes Ausstellungshaus mit einem repräsentativen Ambiente.



Quelle: www.mansfeld-museum-hettstedt.de

Sonderausstellung im Mansfeld Museum vom 21.08.2022 bis 26.02.2023

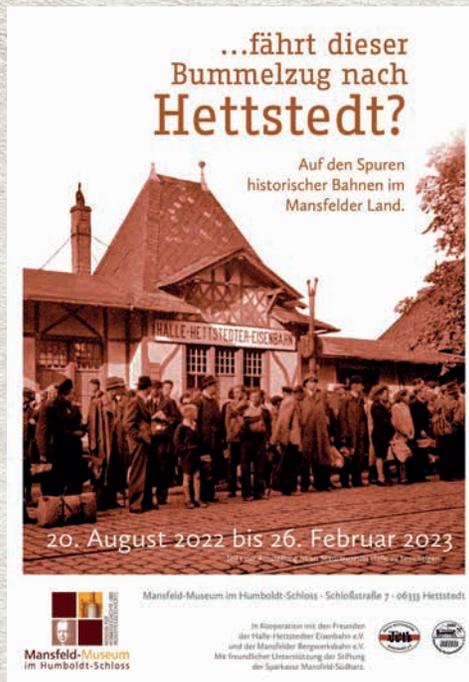
SONDERAUSSTELLUNG EISEN- BAHNEN IM MANSFELDER LAND

Seit Jahren erforscht der Verein „Freunde der Hettstedter Eisenbahn e.V.“ die Geschichte der Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) und erinnert durch verschiedene Projekte an die einst bedeutende Kleinbahn in Preußen.

Die Spuren historischer Bahnen im Mansfelder Land können seit dem 20. August 2022 im Mansfeld-Museum im Humboldt-Schloss Hettstedt erkundet werden.

Hier im Mansfeld-Museum im Humboldt-Schloss werden neben der Lokomotivgeschichte der HHE, die Entwicklung der Mansfelder Bergwerksbahn, die Elektrische Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier, die Wippertalbahn sowie die Kanonenbahn Berlin–Sangerhausen auf dem Abschnitt zwischen Sandersleben und Blankenheim Trennungen betrachtet.

Neben diesem und einem weiteren Ausstellungsteil im Stadtmuseum Halle/Saale, wird es Sonderfahrten entlang der alten Trasse geben. Diese Sonderfahrten organisieren die Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e. V. zusammen mit der Mansfelder Bergwerksbahn e. V. und den Freunden der Straßenbahn Halle.



AUSSTELLUNGSRORTE UND TERMINE

**Teil 1 „...fährt dieser Zug zum Bahnhof
Klaustor? Auf den Spuren einer vergesse-
nen Bahnlinie“**

14. Juli 2022 bis 8. Januar 2023 im Stadtmuseum Halle

Eintritt: 5,00 €, ermäßigt 3,00 €, Kinder und Jugendliche bis 14 Jahre frei

Teil 2 „...fährt dieser Bummelzug nach Hettstedt? Auf den Spuren einer vergessenen Bahnlinie“

20. August 2022 bis 26. Februar 2023 im Mansfeld-Museum im Humboldt-Schloss Hettstedt

Eintritt: 3,00 €, ermäßigt 2,00 €

Teil 3 „Schienenersatzverkehr“

Sonderfahrten zwischen beiden Ausstellungsorten mit historischen Bussen der halleschen Straßenbahnfreunde e. V. und einer Fahrt mit der Mansfelder Bergwerksbahn 27. August und 1. Oktober 2022, Start 9:30 Uhr Halle/S. Hbf. Busbahnhof, Ende 18:00 Uhr

Fahrtpreis: Erwachsene 50,00 €, Kinder ab 6 Jahren, Schüler*innen und Studierende: 25,00 €

Anmeldung und weitere Informationen unter: info@halle-hettstedter-eisenbahn.de

Die Kanonenbahn

DIE KANONENBAHN ALS VERSUCHSTRECKE FÜR NEUE LOKOMOTIVEN

Der Abschnitt Berlin–Mansfeld–Sangerhausen der Wetzlarer Bahn eignete sich durch seine geringere Auslastung und seine Streckenverhältnisse ganz hervorragend für Lokomotivversuche. In der Trassierung war sie eine typisch preußische Eisenbahn mit untereinander ausgegogenen Abschnitten: kürzere waagerechte Streckenteile, vorwiegend Hügelland und einem längeren Steigungsabschnitt im Mansfelder Land. Lediglich für Schnellfahrversuche eignete sie sich nicht. Durch die Erprobung aller preußischen und später auch der Einheitsdampflokotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt, das spätere Lokomotiv-Versuchsamt Grunewald, erlangte die Strecke ab 1900 eine gewisse Berühmtheit. Schon parallel zum Bau der Strecke entstanden die ersten Lokomotiven und Wagen, die nach den neuen „Normalien für die Betriebsmittel der Preußischen Staatsbahnen“ entwickelt und gebaut wurden. Diese Normalien wurden 1925 durch die DIN abgelöst. So ist die hiesige Kanonenbahn auch als ein Wegbereiter der heutigen DIN und Europäischen Normen zu sehen.

Versuchsfahrten auf der Blankenheimer Strecke sind bis in die 1880er zurückzufolgen. Die Direktion Magdeburg führte bereits frühzeitig Versuche mit den Schnellzuglokomotiven durch, die sie federführend entwickelte. Mit dem Aufbau eines wissenschaftlich fundierten Versuchswesens und der damit verbundenen Entwicklung von Lokotivmesswagen begannen die spektakulären Lokomotivversuche.

Auf den Fahrten zwischen Berlin-Grunewald und Bahnhof Mansfeld (seit 1941 Bahnhof Klostermansfeld) konnten die neu entwickelten Lo-

komotiven auf Herz und Nieren getestet werden. In Mansfeld war eine Drehscheibe vorhanden, so dass von hier aus auch auf der Rückfahrt weiter getestet werden konnte. Sensationell waren auch die Fahrten mit der Diesel-Klose-Sulzer-Thermolokomotive, der ersten Großdiesel-lokomotive der Welt, die im Sommer 1913 auf der Strecke begannen. Neben deutschen Lokomotiven waren u. a. auch dänische und polnische Bauarten vor den Versuchszügen im Mansfelder Land zu sehen. Das Ende des Zweiten Weltkrieges und die Teilung Berlins bedeuteten auch das Ende der Grunewalder Lokomotivversuche.



DMV-Sonderzug mit Schnellfahrlok 18 201 neben Lok 6 der Bergwerksbahn am Niewandtschacht bei Siersleben, 14. Mai 1977

Am 14. Mai 1977 fand zur Erinnerung an die ehemalige Versuchstrecke eine Sonderfahrt mit der 18 201, der schnellsten betriebsfähigen Dampflokotiv der Welt, statt. Hier steht die als 02 0201-0 bezeichnete Schnellfahrlok am Niewandtschacht neben der Lok 6 der Bergwerksbahn des Mansfeld-Kombinates Wilhelm Pieck. (Text: Jürgen Krebs, Foto: Radke-Verlag, H.-B. Ackermann)

Lok 20 soll wieder fahren

Eine ganz besondere, eigentlich gesamtdeutsche Geschichte birgt diese schmalspurige Schlepptenderlokomotive in sich. Nach dem Zweiten Weltkrieg veranlasste die Siegermacht Sowjetunion neben dem Rückbau von Industrie- und Gleisanlagen auch die Herstellung von Gütern als Reparationsleistung, also eine Form Wiedergutmachung der Kriegsschäden in der durch die Wehrmacht stark zerstörten Sowjetunion.

So wurden u. a. von 1947 bis 1956 insgesamt 425 bei Orenstein & Koppel, ab 1948 Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg (LKM), schmalspurige Dampflokomotiven der Bauart D h2 mit dreiachsigen Schlepptendern der Bauart 3T 5,5 gebaut, auf Güterzüge verladen und vorwiegend an Waldbahnen und in Industriegebiete ausgeliefert. Diese Baureihe nannte man „Gr“ was für „Germanskaja Reparazija“, also „Deutsche Reparation“ steht und nummerierte die Loks je nach Auslieferung durch. Dabei verblieb Gr 001 als Prototyp in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ), der späteren DDR, und fand anfangs als 99 001, ab 1949 als 99 1401 bis 1968 bei den Schmalspurbahnen in der Prignitz eine Heimat.

Weniger bekannt ist, dass auch das Mansfeld-Kombinat zwei dieser Lokomotiven fabrikneu erhielt und von 1954 bis 1968 als Lok 19 und Lok 20 einsetzte. Anschließend wurden beide Maschinen bis 1970 verschrottet. In Kenntnis der 422 in die Sowjetunion gelieferten Lokomotiven dieser Bauart suchte der damals noch sehr junge MBB e. V. nach einer solchen Lokomotive der Baureihe Gr, denn sie würde eine Besonderheit im Fahrzeugpark darstellen. Über den estländischen Eisen-



bahnfreund Peeter Klaus wurde der Verein in Lavassaare bei Pärnu in der ehemals estländischen Sowjetrepublik fündig. Dort stand die Gr 320 (LKM 1951) als Ersatzteilspender, sogar mit lückenlos geführtem Betriebsbuch, zur Verfügung.

Nach einer Inspektionsreise im Juni 1995 durch ein Expertenteam bestehend aus Vertretern der MaLoWa GmbH und des MBB e. V. stand fest, wir hatten die Chance, diesen technischen Zeitzeugen nach Deutschland, konkret ins Mansfelder Land, zurück zu holen. So kam es, dass ein Jahr später die Lok nach einem abenteuerlichen Transport mit Tieflader und Fähre am 21. Juni 1996 in Benndorf abgeladen wurde. Vom 14. Dezember 1996 bis zum 24. Mai 2000 dauerten die Restaurierungs- und Wiederinbetriebnahme-Arbeiten und zum Jubiläum „800 Jahre Bergbau im Mansfelder Land – 120 Jahre Mansfelder Bergwerksbahn“ im Frühjahr 2000 war die Lok der Star einer Festwoche.

Seitdem erfreut sich die Lok großen Interesses und kam auch schon auf anderen deutschen Schmalspurbahnen als Gastlokomotive zum Einsatz. Nach einem schweren Unfall (Zusammenstoß) am 11. September 2009 auf der Lößnitzgrundbahn stand die weitere Zukunft der Lok auf der Kippe. Doch bis zum 6. Mai 2011 konnten Lok und Tender in Oberwiesenthal und Marienberg wieder grundhaft instandgesetzt werden und so ist die Lok seit dem 19. August 2011 erneut vor den Zügen der Mansfelder Bergwerksbahn zur vollen Zufriedenheit im Einsatz. Bis zum Ostermontag, den 13. April 2020 hatte Lok 20 noch eine Nutzungsfrist. Danach muss sie erneut zerlegt und für den nächsten Nutzungszyklus untersucht werden. Diese nun fällige Hauptuntersuchung ist für die Jahre 2022 – 2024 vorgesehen. Dafür wird auch Ihre Hilfe benötigt. Wir sind für jede Spende sehr dankbar!

Unser Spendenkonto: IBAN: DE88 8005 5008 3311 5000 40
BIC: NOLADE21EIL
Bank: Sparkasse Mansfeld-Südharz

Spendenaufruf – Lok 41 1231-4 soll wieder fahren!

ZU SCHÖN FÜR DAS ABSTELGLEIS:

SPENDENAUFBRUF FÜR UNSERE 41 1231-4

Dampftradition weiterführen

Die 41 1231-4 soll wieder in altem Glanz erstrahlen. 1939 gebaut, bis 1959 im Einsatz und seit 1994 im Besitz des Lokschuppen Staßfurt – die bewegte Geschichte der 41er, die mittlerweile auf der Denkmalliste Sachsen-Anhalt steht, ist noch lange nicht zu Ende.

Die richtigen Weichen stellen

Wir möchten die 41 1231-4 nicht nur als Ausstellungsstück präsentieren, sondern zurück auf die Schienen bringen. Wir planen verschiedene Themenfahrten, wie etwa im Rahmen der „salzigen Tour“, der „Lutherhochzeit“, des „Winzerfestes“ oder der „Walpurgisnacht“, und den Einsatz der Lok als Botschafterin für den Salzlandkreis und seine einzigartigen touristischen und kulturellen Highlights.

Fördermittel für erneute Inbetriebnahme der 41er

Die NASA (Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH) glaubt an uns. Zur Restaurierung der 41 1231 wurden uns bereits rund 600.000 Euro Fördermittel bewilligt. Der Eigenanteil, den unser Verein stemmen muss, beträgt 150.000 Euro. Über 50.000 Euro haben wir bereits über Spenden und Vereinsaktionen gesammelt und wir sind zuversichtlich, auch die restlichen 100.000 Euro aufzubringen.

Jeder Cent zählt!

Wer uns bei dieser Mammutaufgabe unterstützen möchte, kann einen Betrag seiner Wahl mit dem Kennwort „Dampfloktradition“

auf unser Konto überweisen. Eine Spendenquittung wird auf Wunsch ausgestellt.

Unsere Bankverbindung

Kennwort: Dampfloktradition

Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V.

Volksbank Börde-Bernburg eG

IBAN: DE74 8106 9052 0003 1681 40

BIC: GENODEF1WZL



Landrat Herr Bauer und Oberbürgermeister a.D. Sven Wagner ziehen mit uns an einem Strang

Parkeisenbahn Vatterode

PARKEISENBAHN VATTERODE

Als 1967 die Pioniereisenbahn Vatterode „Junges Leben“ eröffnet wurde, gab es bereits etliche auf dem Gebiet der ehemaligen DDR. Diese sind jedoch nicht aus ökonomischen Gründen entstanden, sondern wurden als Freizeit- und Bildungsangebote für Kinder unter der Regie der Pionierorganisation betrieben.

Die heutige Parkeisenbahn in Vatterode wurde auf Initiative des Mansfeld Kombinates errichtet und sollte eine Erweiterung des Angebotes im Nah-erholungsgebiet am Vatteröder Teich darstellen. In einer atemberaubend kurzen Bauzeit von nur 6 Wochen wurde sie rechtzeitig zum „Tag des Bergmannes“ fertig und eröffnet. Das zum Bau verwendete Material, Schienen und Fahrzeuge, stammt von Untertage. Die Fahrzeuge wurden in der dem Kombinat angegliederten Bahnwerkwerkstatt in Klostermansfeld umgebaut. Für das Chassis der Lokomotiven, welche auf einer EL9 (LEW Hennigsdorf) basieren, standen die Baureihen V10c und 118 Pate.

Auf einer Strecke von 1,3 km fährt die kleine Bahn auf 500mm-Spur am Feldrand entlang durch das idyllische Wippertal. Während sich am Vatteröder Teich eine Gleisschleife befindet, muss am Bf. Wippergrund bei jeder Zugfahrt eine Drehscheibe benutzt werden, damit die Lok EL9-002 nach dem Umsetzen ans andere Zugende wieder richtig steht.

Heute verkehrt die Parkeisenbahn Vatterode von Mai bis Oktober immer am ersten Wochenende im Monat. Zu erreichen ist sie ebenfalls per Zug. Die „Wipperliese“, wie der Volksmund die Regionalbahn von Klostermansfeld nach Wippa nennt, hat ebenfalls einen Haltepunkt am Vatteröder Teich.



Durch ehrenamtliches Engagement der Mitglieder des Fördervereins kann ein schönes, kinderfreundliches Angebot sowie ein eisenbahn-technisch interessantes und anspruchsvolles Angebot erhalten werden. Aber auch für Eisenbahnfreunde, die auf engstem Raum drei Bahnen mit drei Spurweiten finden, ist ein Ausflug ins Wippertal eine lohnende Sache.

Mehr Info's unter www.parkeisenbahn-vatterode.de



Mansfelder Bergwerksbahn e. V.

Zugfahrt durch die Welt des Weines

Unterwegs im historischen Reisezug fahren Sie zu der etwas anderen Art einer Weinverkostung. Eine Reise durch die Welt des Weines, frei nach Goethe: „Das Leben ist viel zu kurz, um schlechten Wein zu trinken.“

Sie können Weine aus verschiedenen Regionen und sogar Kontinenten verkosten. Zu jeder Weinsorte bzw. Weinregion gibt es passend ein kleines Gericht, lassen Sie sich überraschen. Natürlich fehlt auch die eine oder andere Information rund um den Wein und dessen Herkunftsregion nicht.



(Preis stand bei Drucklegung noch nicht fest! Reservierung erforderlich!)

23.09.2023

Abfahrt: 18:00 Uhr

Weitere Infos und Reservierung (erforderlich) unter:
mansfelder@bergwerksbahn.de Tel. 034772 27640; Fax: 30229
www.bergwerksbahn.de (Mo.-Fr. von 07:00 bis 14:00 Uhr)

Achtung! Bitte erscheinen Sie mind. 30 min vor Abfahrt des Zuges.



DIE OLSENBANDE

Schlägt wieder zu!

Auch 2023 stellt die Olsenbande wieder die Weichen bei der Bergwerksbahn, am 10. Juni ist es so weit!

GAUNER-KOMÖDIEN-DINNER

KOMÖDIE LEIPZIG

JETZT AUCH IN 3D

Bei uns lachen Sie besser!

Herausgeber:

Mansfelder Bergwerksbahn e. V.
Hauptstraße 15
06308 Benndorf

Tel. 034772 27640

Internet: www.bergwerksbahn.de

E-Mail: mansfelder@bergwerksbahn.de

1. Auflage: 3000 Stück

Layout/Druck: Grafik Plus

erschienen: September 2022

Texte: Autorenkollektiv

**Quellennachweis (Bilder/Fotos):**

- Thomas Fischer
- Marco Zeddel
- Vereinsarchiv Mansfelder Bergwerksbahn e. V.
- Vereinsarchiv Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e. V.
- Sammlung Dr. Wilke
- Markus Endt
- Hintergrundtextur: Fotolia.de
- pixabay.de

DIE FAHR- UND EINTRITTSPREISE (AUSZUG)

Staßfurt:

Eintritt inklusive des Personenpendels vom Lokschuppen zum Personenbahnhof.

15,00 Euro Vollzahler

12,00 Euro Ermäßigt

Kinder frei

Die Pendelfahrt von Staßfurt nach Klostermannsfeld

10,00 Euro Einzelfahrt

(Zustiege in Güsten, Sandersleben und Hettstedt)

18,00 Euro Hin und Rückfahrt

Kinder 5 Euro Einzelfahrt

10,00 Euro Hin und Rückfahrt

Benndorf/Hettstedt:

Siebenbrückenfahrt bei der MBB

12,00 Euro Erwachsener

6,00 Euro Kinder

Eintritt Mansfeld Museum

3,00 Euro Erwachsener

Shuttlebus zum Mansfeld-Museum, um eine Spende wird gebeten

Nutzen Sie das Kombiticket2022!

Um Ihnen als Eisenbahnfreund und Tourist aus Nah und Fern ein lukratives Angebot unterbreiten zu können, haben wir das „Kombiticket2022“ kreiert. Dieses wird Ihnen zu einem Preisvorteil gegenüber der Summe der Einzelfahren und Eintritte (mind. 49,00 €) zu einen Preisvorteil von 10,00 € (im Vorverkauf: 39,00 € gegenüber 44,00 € Tageskasse, Kinder ab 7 Jahren 16,00 €) angeboten.

Das Kombiticket beinhaltet:

- Eintritt Herbstlokkfest Lokschuppen Staßfurt inkl. Pendelverkehr (Staßfurt-Lokschuppen)
- Sieben-Brückenfahrt (Bergwerksbahn) (je eine Hin- und Rück)
- Pendelfahrt (Kanonenbahn) (je eine Hin- und Rück)
- Shuttlebus Mansfeld-Museum (je eine Hin- und Rück)
- Ermäßigter Eintritt Mansfeld-Museum



Das „Kombiticket2022“ gilt einmalig und kann an beiden Tagen „abgefahren“ werden.

Erhältlich im Vorverkauf über www.bergwerksbahn.de und lokschuppen-stassfurt.de/sonderfahrten/aktuelle-sonderfahrten/ sowie **via QR Code**.



Kontakt: Mansfelder Bergwerksbahn e. V.
Hauptstraße 15
06308 Benndorf
Tel. 034772 27640
mansfelder@bergwerksbahn.de