

# SALZLAND-EXPRESS

Juni 2007

Informationsblatt / Bordzeitung

Nr. 3/2007

## *Herzlich Willkommen zur Fahrt des Salzland-Express durch den neuen Salzlandkreis*



30. Juni 2007

## *Sehr geehrte Fahrgäste und Freunde des Salzland-Express,*

morgen wird die Gebietsreform in Sachsen-Anhalt Wirklichkeit und aus den bisherigen Landkreisen Ascherleben-Staßfurt, Bernburg und Schönebeck entsteht der Salzlandkreis.

Deshalb wir uns vorgenommen, Ihnen diesen neuen Großkreis einmal von einer anderen Seite vorzustellen und möchten Sie zu dieser „Kennenlernfahrt“ an Bord unseres historischen Zuges recht herzlich Willkommen heißen. Da der neue Großkreis noch über ein verhältnismäßig dichtes Eisenbahnnetz verfügt wird der Salzland-Express im Laufe des Tages rund 180 Kilometer zurücklegen und dabei – soweit möglich – fast viele Strecken des neuen Kreises befahren. Dabei sollen teilweise auch Gleise befahren werden, auf denen seit Jahren – in einem Fall sogar seit 34 Jahren – kein Reisezug mehr verkehrt ist.

Während der Fahrt werden wir Ihnen am Platz Getränke (u.a. Kaffee, Bier, alkoholfreie Getränke) servieren. Unser Versorgungskollektiv hält im Wagen Nr. 1 auch ein kleines Imbissangebot (z.B. Bockwurst, Brötchen, Kaffee und Kuchen) zu ebenfalls moderaten Preisen für Sie bereit.

## Die Lokomotiven des Salzland-Express

Heute wird der Salzland-Express erstmals von 2 Lokomotiven nacheinander befördert.

Als **Zuglokomotive** für die Rundfahrt steht heute unsere vereinseigene Dampflokomotive 52 8184 im Einsatz. Sie erblickte 1944 bei der Wiener Lokomotivfabrik Wien-Floridsdorf das Licht dieser Eisenbahnwelt. Die Lokomotiven dieser Baureihe entstanden als Kriegslok auf der Basis der erfolgreichen und bewährten Baureihe 50. Die Konstruktion der Maschinen wurde mit dem Kriegsbeginn notwendig, da durch den rasanten Vormarsch der Deutschen Wehrmacht immer größere Entfernungen und Beförderungsleistungen durch die Deutsche Reichsbahn zu bewältigen waren. Daher wurde bereits frühzeitig durch das OKW eine einfache, leistungsfähige sowie für den "Osteinsatz" leichte und winterfeste Lok gefordert. Diesen Maßgaben entsprach die BR 52. Insgesamt wurden über 6000 Loks der Baureihe 52 von verschiedensten Lokfabriken und Zulieferern gebaut. Die ursprünglich nur für eine Lebensdauer von 5 Jahren konstruierten Lokomotiven der BR 52 bildeten auch nach dem Krieg in vielen Ländern Europas für Jahrzehnte das Rückgrat der entsprechenden Bahnverwaltungen. Die Deutsche Reichsbahn rekonstruierte in den 60er Jahren 200 Loks um sie auch weiterhin einsetzen zu können. Dazu gehörte auch unsere 52 8184, Sie ist übrigens die auch die letzte im Reichsbahnausbesserungswerk Stendal ausgebesserte Dampflokomotive.



Am 12. Mai zog die Lok 52 8184 auch unsere Jubiläumzüge zum 150jährigen Streckenjubiläum Schönebeck - Staßfurt

Auf der Rückfahrt werden wir in Staßfurt voraussichtlich einen Lokwechsel vornehmen. Hier wird die Dampflokomotive gegen unsere historische Diesellokomotive Nr. 3 – eine in Hennigsdorf bei Berlin gebaute V60D – getauscht. Während die Dampflokomotive schon in unserer Traditionsbahnbetriebswerk zum restaurieren fährt, befördert die Diesellokomotive den Salzland-Express im gleichen gemächlichen Tempo wie die Dampflokomotive noch nach Schönebeck (Elbe) und zurück. Diese Lok gehörte einst als Werklok Nr. 3 dem VEB Kali- und Steinsalzbetrieb „Saale“ Werk Staßfurt. Ihre Erstfahrt vor dem Salzland-Express hatte sie

im vorigen Jahr bei der Fahrt zum Sachsen-Anhalt in Halle.



**Auch die inzwischen historische Diesellok der Bauart V60D macht sich, wie hier in Aschersleben gut vor dem Salzland-Express**

Bei großer Trockenheit kann aus Brandschutzgründen keine kohlegefeuerte Dampflok verkehren. Dann wird diese Lok den Zug auf der gesamten Rundfahrt ziehen.

## Die Wagen des Salzland-Express

Unser vereinseigener Wagenzug besteht aus 2 vierachsigen Sitzwagen der Gattung Bghw (Wagen 2 und 3), einem kombinierten Sitz- / Gepäckwagen BDghws (Wagen 1) der Halberstädter Bauart und einem ursprünglich als Güterzugbegleitwagen gebauten Gepäckwagen der Gattung Pwg 88. Diese Fahrzeuge waren von Ende der 60er bis Anfang der 90er Jahre typisch für die Deutsche Reichsbahn. Die vierachsigen Reisezugwagen wurden im damaligen Reichsbahnausbesserungswerk Halberstadt gebaut. Verstärkt wird der Zug durch einen zweiachsigen Reko-Wagen (Wagen-Nr. 4), der aus den 60er Jahre stammt und damals ebenfalls im Raw Halberstadt aus preußischen Wagen rekonstruiert wurde. Wir haben ihn 2004/05 im Rahmen einer AB-Maßnahme beim Verein Brücke e.V. in Blankenburg (Harz) neu aufbauen lassen.

## Die Fahrt durch den Salzlandkreis

Bei der heutigen Fahrt haben wir erstmals, wenn man von unserer Mittagspause einmal absieht, kein fest definiertes Ziel, sondern der Weg ist das Ziel.

Die Fahrt beginnt und endet in der alten Salzstadt Staßfurt, in der geografischen Mitte des Salzlandkreises. Diese Region hat dem „Salzland-Express“ und dem neuen Großkreis seinen Namen gegeben.

Blicken wir zurück in den Frühsommer 2004. Die Gebietsreform war beschlossen und in Staßfurt fand wieder eines, der inzwischen in Mitteleuropa weit bekannten Dampflokfestes statt. Während dieses Festes trafen sich auch der Verfasser dieser Zeilen und ein Vertreter der regionalen Presse und philosophierten auch über die geplante Zusammenlegung der Kreise. Da stellte der Vertreter der Presse die Frage in den

Raum, wie der neue Kreis wohl heißen könne. Die Antwort war mehr eine Frage. Was haben alle 3 Kreise gemeinsam. Einen Wasserlauf? Nein. Eine in sich geschlossene Landschaft? Nein. Bodenschätze? Ja. Der Verfasser spielte dabei nicht ohne Hintergedanken auf das Salz in der Region an. Immerhin gab es im neuen Großkreis einst 54 Salzschächte, Staßfurt ist die Wiege des weltweiten Kalibergbaus und die Region wird auch historisch als Salzland – wo auch unser Zug übrigens auch seinen Namen her hat - bezeichnet. Was lag also näher dem Medienvertreter mit auf den Weg zu geben, sich über einen „Salzlandkreis“ mal mit den politischen Verantwortlichen in der Region zu unterhalten, zumal wir damals schon feststellten, dass auch das Autokennzeichen SLK frei sei. Seit dem Herbst 2004 wurde der Begriff Salzlandkreis dann auch zunehmend von den regionalen Politikern verwendet und nun fährt der „Salzland-Express“ hoffentlich auch einer gesicherten Zukunft im neuen Salzlandkreis entgegen und trägt den Namen Salzland auch über die Grenzen der Region hinaus.

## Staßfurt – Schönebeck - Barby

Doch zurück zur heutigen Fahrt. Sie beginnt auf der Strecke Schönebeck – Staßfurt, die am 12. Mai auf ihr 150jähriges Bestehen zurückblicken konnte. Der Abtransport der Staßfurter Salze und die Beförderung von Kohle in den aufstrebenden Industriestandort waren die Hauptgründe für den Bau der Bahn.

Staßfurt war einst Knotenpunkt der Strecken Schönebeck – Güsten und Staßfurt – Blumenberg, die heute noch bis Egeln als Anschlussbahn betrieben wird. An den Bahnhof schlossen sich unzählige Anschlussbahnen zur den Schächten und Betrieben an. Erhalten ist bis heute die Bahn zu den Sodawerken, die kurz nach verlassen des Bahnhofs auf der linken Seite abzweigt. Auch sie entstand vor 150 Jahren als Güterzugstrecke zum Braunkohlenschacht Löderburg. Ihr Ende lag einst am Schacht VI kurz vor Unseburg.

Auch am heutigen Haltepunkt Förderstedt zweigte links eine Nebenbahn ab. Ab 1892 konnten von hier aus die Züge über Unseburg nach Etgersleben an der Strecke Staßfurt – Blumenberg fahren. Auf der rechten Seite gab es noch eine Anschlussbahn zum Zementwerk in Glöthe.

Unser erster Halt ist Eickendorf. Der Ort ist insbesondere bei deutschen Landwirten bekannt, werden doch nach einem hiesigen Vergleichsstück mit der höchsten Bodenwertzahl 100 seit den 1930er Jahren alle deutschen Äcker bewertet.

Auch in Eggersdorf gab es einen Bahnhof, in dem u.a. Kohle aus den nahe liegenden Braunkohlenschächten verladen wurden.

In Schönebeck-Bad Salzelmen erreichen wir das älteste Solbad Deutschlands mit dem einst längsten Gradierwerk Europas.

Die alte Salzstadt Schönebeck hatte ihre Eisenbahn bereits im 1839 erhalten und lag damit an der zweiten deutschen Ferneisenbahn von Magdeburg nach Leipzig. Diese wurde durch die private Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft betrieben, die zu den rentabelsten Eisenbahnen in Deutschland gehörte. Schönebeck, bisher Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises, ist heute die größte Stadt im neuen Landkreis. Bekannt wurde sie insbesondere durch den früher hier ansässigen Maschinenbau mit solchen Betrieben wie dem Traktorenwerk und dem Dieselmotorenwerk. Auch hier gab es einst ein großes Netz von Anschlussbahnen, von denen heute nur noch zwei betrieben werden.

Nach einem Lokwechsel geht es auf der Leipziger Bahn weiter in südliche Richtung. Vorbei an Gnadau, einem Zentrum der weltweit tätigen Herrnhuter Brüdergemeinde geht es bis zur Abzweigstelle Seehof. Bei den Teichen links und rechts der Strecke handelt es sich um Restlöcher von abgesoffenen Braunkohleschächten. Über eine 1944 erbaute Verbindungskurve erreichen wird die so genannte Kanonenbahn. Leider gibt es hier seit 2004 keinen Personenverkehr mehr.



**Bis Ende 2004 hielt auch der RegionalExpress Berlin – Wernigerode als Touristenzug in Barby. Dieses Angebot wurde im Sommer auch von Radwanderern gern genutzt.**

Unsere heutige Fahrtroute soll in diesem Falle den politisch Verantwortlichen zeigen, dass zum Thema Schienenpersonennahverkehr im neuen Salzlandkreis längst noch nicht alle Register gezogen sind und es Lösungen für schnelle Verbindungen ohne kostspielige Neubauten geben kann. Gedacht sei hier an eine auch mögliche Führung der zukünftigen Regionalbahn Magdeburg – Bernburg über Schönebeck – Barby – Calbe – Nienburg. Im Triebwagenverkehr entfällt das zeitaufwendige Umsetzen der Lok und die Fahrzeit verlängert sich nur minimal. Barby als ein Zentrum des Fahrradtourismus an Elbe und Saale hätte seinen Bahnanschluss wieder und eine neue direkte Verbindung in die Kreisstadt und das Staatssäckel spart jede Menge Steuermillionen für den Bau einer neuen Strecke bei Calbe. Mit einem kleinen Bruchteil davon könnten die Fahrzeuge des „Salzland-Express“ als einem rollenden touristischen Aushängeschild des

neuen Landkreises auf Dauer betriebsfähig er- und unterhalten werden.

Aber auch andere Vorschläge stehen seit Jahren im Raum. So gibt es seit 2002 seitens des Verfassers den Vorschlag, die inzwischen teilweise leider stillgelegten Strecken über Barby in Richtung Güterglück – Zerbst für eine Regionalexpress-Verbindung von Magdeburg über Schönebeck – Barby – Zerbst in Richtung Leipzig / Lutherstadt Wittenberg zu nutzen. Warum sollten Streckenreaktivierungen wie sie in anderen Teilen Deutschlands inzwischen üblich sind nicht auch in unserer Region funktionieren.

In den Barbyer Maizena-Werken stand die erste Maisnassmühle Europas. Auch heute stellt das Nachfolgeunternehmen noch Stärke in hochmodernen Anlagen her. Dem Umstand, dass dieses Unternehmen auch auf den Schienentransport setzt, haben wir es zu verdanken heute überhaupt den eingeschlagenen Weg nehmen zu können.

## Barby – Bernburg - Könnern

Unsere Fahrt führt uns nun von Barby bis Calbe über die Hauptbahn Berlin – Sangerhausen. Dieser Streckenabschnitt war seit 1879 Bestandteil der strategischen Bahn Berlin – Nordhausen – Wetzlar – Koblenz – Metz. Sie wurde nach der Gründung des Deutschen Reiches als militärische Aufmarschstrecke gegen den „französischen Erbfeind“ gebaut. Ihre Bedeutung erlangte sie jedoch als eine der wichtigsten deutschen Güterzugstrecken und als die klassische Umleitungs- und Reservestrecke im Netz der Deutschen Reichsbahn der DDR.

Diese Strecke war bis 2004 auch Bestandteil der kürzesten Güterverkehrsverbindung zwischen Berlin und dem Raum Rhein/Main sowie Südwestdeutschland. Allerdings wurden die Abschnitte Wiesenburg (Mark) – Barby und Calbe (S) West – Güsten stillgelegt. Aber noch liegt die Strecke. Im Bereich um Güsten dürften aber inzwischen ihre Tage gezählt sein. Der umweltfreundliche Schienengüterverkehr wird hier auf rund 200 Meter Länge dem umweltfeindlichen und teuren Straßengüterverkehr geopfert. Ursache ist die Kreuzung der neuen Bundesstraße 6n („Nordharzautobahn“) mit der Bahnstrecke Berlin – Sangerhausen. Leider fielen diese Entscheidungen der politisch Verantwortlichen zu einem Zeitpunkt im Jahre 2007 als der Schienengüterverkehr schon schneller wuchs als der Straßengüterverkehr, d.h. der so genannte Modal Split schon stark in Richtung Schiene tendierte.

Hinter der Kreuzung mit der Strecke Magdeburg – Halle, die wir überqueren, nähert sich von links das Gleis der 1882 in Betrieb genommenen Verbindungskurve nach Calbe (Saale) Ost.

Die Stadt Calbe bleibt auf der linken Seite liegen. Die Wohnstadt am Anfang von Calbe entstand in den 1950er Jahren mit dem Bau des einzigen Nieder-

schachtofenwerkes der Welt. In näherer Zukunft soll hier auch ein neuer Haltepunkt erreicht werden, da die beiden Bahnhöfe doch etwas stadtferner liegen. Bekannt wurde Calbe nicht nur als Rolandstadt sondern auch als Zentrale des Frühkartoffel- und Gemüseversands. Das Aufkommen wurde überwiegend in geschlossenen Zügen nach Berlin, Leipzig, Dresden und Halle (S) abgefahren und war am nächsten Morgen in den dortigen Großmarkthallen verkaufsbereit. Mit Frühkartoffeln aus Calbe wurden zeitweise selbst die Städte Salzburg, Wien und Villach beliefert.

In Calbe (S) West verlassen wir die Kanonenbahn schon wieder und es geht es im gemächlichen Tempo entlang der Saale über Nienburg nach Bernburg. Diese 1890 eröffnete Strecke hatte insbesondere im Güterverkehr eine große Bedeutung, lagen doch mehrere Zementwerke an ihr.



**„Scheinfahrt“ des Salzland-Express an der Straße Calbe – Nienburg im Oktober 2004. Dieses Schauspiel wollen wir Ihnen auch heute hier wieder bieten.**

In Nienburg (Saale) müssen wir einen kurzen Halt einlegen um betriebliche Meldungen fernmündlich abzugeben und telefonisch auch die Fahrerlaubnis zur Weiterfahrt nach Bernburg-Waldau einzuholen. Dadurch besteht auch hier die Möglichkeit den Zug kurz zu verlassen bzw. ein- und auszusteigen.

In Nienburg (Saale) hatten die Zementwerke Sachsen-Anhalt, Union und Jesarbruch einst ein hohes Aufkommen an Portlandzement zu verzeichnen.

Hinter Nienburg überqueren wir die Bode und kurz danach zweigt links das Gleis zum Bernburger Zementwerk ab, das heute wieder zu den modernsten in Europa gehört.

Nach kurzer Fahrt wird Bernburg, einst Residenzstadt der Fürsten von Anhalt-Bernburg und ab morgen Kreisstadt des Salzlandkreises erreicht. Die Stadt hat sich in den vergangenen Jahren herausgeputzt und kann mit Fug und Recht von sich sagen Zentrum der Region zu sein. Ab Bernburg benutzen wir die Gleise der Hauptbahn Dessau – Aschersleben.

Nach der Fahrt über die Saalebrücke vorbei am Solway-Werk wird der Bernburger Bahnhof erreicht.

Bernburg erhielt seinen Bahnanschluss im Jahre 1846 aus Richtung Köthen. Die Bernburg-Cöthener Eisenbahn wurde 1845 konzessioniert und baute innerhalb eines Jahres die Strecke von Cöthen über Biendorf und Baalberge nach Bernburg. Allerdings lag der erste Bernburger Bahnhof an einer anderen Stelle. Der heutige Bahnhof entstand erst im Jahre 1865 mit der Verlängerung der Strecke nach Güsten, Aschersleben und Halberstadt. Später siedelten sich hier zahlreiche Betriebe an die einen Gleisanschluss erhielten. Auch die Zuckerfabrik Dröbel mit ihrem eigenständigen rund 60 km langen Feldbahnnetz, das bis zur Elbe bei Breitenhagen reichte war hier angeschlossen. Das größte Frachtaufkommen in Bernburg hatten mit täglich bis zu 250 Wagen die Deutschen Solvay-Werke mit Hauptsitz in Brüssel. Im Eingang kam Kohle in geschlossenen Zügen von der werkeigenen Kohlengrube Trebbichau bei Aken. Versendet wurden Soda und andere Chemikalien. Dieses Werk ist auch heute noch an das Bahnnetz angeschlossen.

Vorbei an Bernburg-Friedenshall (Solvayhall) wird Baalberge als nächster größerer Bahnhof erreicht. Das frühere Kaliwerk Solvayhall war ein Zweigbetrieb der Deutschen Solvaywerke in Bernburg. Täglich 120 bis 140 Wagen Kali, Salzsäure, Schwefelsäure, Bodenätzmittel und Chemikalien sind in alten Versandlisten verzeichnet. Auch hier her fuhren Ganzzüge mit Rohbraunkohle und Brikett aus der werkeigenen Trebbichauer Kohlengrube.

Heute ist hier das Steinsalzwerk Bernburg, das zu den modernsten Anlagen seiner Art zählt, an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

In Baalberge verlassen wir die Hauptbahn nach Köthen und fahren auf der Nebenbahn nach Könnern, die seit 1889 besteht. In einem Einschnitt, den wir kurz hinter Baalberge kreuzen sind noch die Überreste einer Bahn zu den Schachtanlagen bei Plömnitz zu erkennen.

Der Bahnhof Bebitz mit dem unmittelbar daneben gelegenen Flanschenwerk Lebendorf war einst ein kleiner Bahnknoten. Die ehemalige schmalspurige Lebendorfer Kohlenbahn wurde 1905 auf Normalspur umgebaut und bis 1908 nach Alsleben verlängert. Seit der Schließung der Zuckerfabrik in Alsleben ist auch diese Bahn Geschichte.

Unser nächster Halt ist der Haltepunkt Trebitz. Hier haben Sie die Möglichkeit unseren Zug noch einmal im besten Licht zu fotografieren.

Die rechts der Strecke Anfang der 1990er Jahre neu erbaute Zuckerfabrik Könnern ist an das Streckengleis angeschlossen.

In Könnern bitten wir Sie sich nicht zu weit vom Zug zu entfernen. Nach dem Einstellen einer Rangierfahrstraße durch den Fahrdienstleiter des elektronischen

Stellwerkes Sandersleben werden wir nun die kommenden 2,5 km voraussichtlich als geschobene Fahrt zurücklegen. Dabei befahren wir die ehemalige Kleinbahn Könnern – Rothenburg (Saale) bis zum früheren Haltepunkt Georgsburg. Auf diesen Gleisen ist vor 34 Jahren der letzte Reisezug verkehrt. Heute ist über dieses Gleis das Drahtwerk in Rothenburg angeschlossen.

Nach der Ankunft in Georgsburg bitten wir Sie den Zug erst nach Aufforderung über die bereitgestellten zusätzlichen Treppen zu verlassen. Nach wenigen Schritten erreichen Sie von hier aus das Gasthaus Georgsburg.



**Die Gaststätte Georgsburg ist ein Geheimtipp. Sie liegt unmittelbar am Ufer der Saale.**

### Mittagessen in der Ausflugsgaststätte Georgsburg

Damit alle Mitreisenden und unsere Personale hier Ihr Essen auch zeitgerecht und schnell erhalten haben wir für Sie mit dem Wirt eine eingeschränkte Speisekarte abgestimmt.

Zur Auswahl stehen:

- Burgpfanne (Kasslersteak, Schweinesteak) mit Bratkartoffeln und Champignons
- Schweinegulasch mit Salzkartoffeln und Rotkraut
- Geflügelpfanne mit Reis

Alle Gerichte erhalten Sie zum Preis von 8,00 EUR.

Ihre Plätze finden Sie im Saal (über den Hof im Flachbau links vom Hauptgebäude).

Ihre diesbezügliche Vorbestellung nimmt unser Begleitpersonal bis 10 Uhr gern entgegen.

Darüber hinaus besteht in den Außenanlagen der Gaststätte auch die Möglichkeit zur Einnahme eines Imbiss. Hier stehen Bockwurst, Kesselgulasch und Erbsensuppe zu Auswahl.

## Könnern – Aschersleben - Staßfurt

Nach der Mittagspause fahren wir wieder auf den Gleisen der ehemaligen Kleinbahn Könnern - Rothenburg zurück nach Könnern. Von dort aus geht es über die Saale in Richtung Aschersleben. Die nun befahrene Strecke ist Bestandteil der kürzesten Verbindung zwischen Halle (Saale) und Hannover. Der heute von uns befahrene Abschnitt wurde im Jahre 1871 von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft eröffnet. Heute verkehren hier die 150 km/h schnellen RegionalExpress-Züge des Harz-Express der DB Regio AG zwischen Halle und Hannover sowie die regionalen Bahnen der Veolia-Verkehr (Harz-Elbe-Express) Ab Könnern fahren wir zunächst wieder hinab ins Tal der Saale und überqueren diese einige hundert Meter nördlich der Georgsburg. Die heutige Brücke über die Saale ist ein Neubau aus den 1950er Jahren. Danach fährt unser Zug durch überwiegend langwirtschaftlich genutztes Gelände. Vorbei an Belleben geht es nach Sandersleben (Anh), dem einzigen Bahnhof auf unserer heutigen Fahrt der nicht im Salzlandkreis liegt. Hier legen wir nochmals einen Fotohalt ein. Sandersleben ist Kreuzungsbahnhof mit der schon genannten Kanonenbahn. Nun geht es im Tal der Wipper weiter in Richtung Aschersleben. Auf der linken Seite ist nach wenigen Kilometern Fahrt die Burg Freckleben zu sehen. Zwischen Freckleben und Drohndorf-Mehringen erreichen wir wieder den Salzlandkreis. Nun wird auch bald die bisherige Kreisstadt Aschersleben erreicht. Während eines gut halbstündigen Aufenthaltes wird die Lok an das andere Ende des Zuges fahren. Wer Interesse hat kann sich in dieser Zeit auch die ausgedehnten Parkanlagen der Herrenbreite, die direkt am Bahnhof beginnen ansehen.

Danach geht es auf der Strecke nach Bernburg, Köthen und Dessau weiter nach Güsten. Diesen Abschnitt nahm die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, genauso wie den folgenden Abschnitt Güsten – Staßfurt im Jahr 1866 in Betrieb.

Bei Schierstedt erreichen wir wieder das Tal der Wipper. Auch in dieser Region betrieb das Kaliwerk Aschersleben einst mehrere Salzschächte. Hinter dem Haltepunkt Giersleben münden an der heutigen Abzweigstelle Giersleben von rechts kommend die Gleise der Kanonenbahn aus Richtung Sangerhausen – Hettstedt – Sandersleben in unsere Strecke. Deren Gleise wurden hier genauso wie der nun rechts folgende frühere Rangierbahnhof Güsten in den 1990er Jahren mangels Nachfrage zurückgebaut. Auch der nun folgende Personenbahnhof Güsten ist heute nur noch ein einseitiger Bahnhof, wurde doch die Berliner Seite (Ostseite) zum Parkplatz und Busbahnhof umgestaltet.

Kurz hinter Güsten befanden sich auf der rechten Seite früher die Anlagen des Anhaltischen Salzwerkes. Heute wird das hier liegende Salz über den Bernburger Schacht zu Tage gefördert.

Nach wenigen Minuten Fahrt erreichen wir Staßfurt. Auf der linken Seite befindet sich unser Traditionsbahnbetriebswerk, das sich im Eigentum unseres Ver-

eins befindet und in dem wir eine rund 7 km lange Anschlussbahn betreiben. Im Gleis 3 des Personenbahnhofs Staßfurt schließt sich der Kreis der heutigen Rundfahrt. Den rund 3/4stündigen Aufenthalt können Sie nutzen um die Staßfurter Altstadt zu erkunden. Sie liegt in Fahrtrichtung links. Dabei können Sie auch die schweren Bergbaufolgeschäden sehen, die durch das Absaufen von alten Kalischächten entstanden und dafür sorgten, dass viele Häuser wie auch das altehrwürdige Bahnhofsgebäude abgerissen werden mussten.

Danach befährt der Salzland-Express noch einmal die eingangs schon vorgestellte Strecke nach Schönebeck.

#### Fahrplan des Salzland-Express am 30.06.2007

DPE 83057	an	ab	Bemerkungen
<b>Staßfurt</b>		<b>7.50</b>	Gleis 3
Eickendorf	8.04	8.05	
S.-Salzelmern	8.12	8.20	
<b>Schönebeck (Elbe)</b>	<b>8.24</b>		Kopf – Umsetzen der Lok

DPE 83516	an	ab	Bemerkungen
<b>Schönebeck (Elbe)</b>		<b>8.56</b>	Gleis 50 (Bahnsteig 2)
<b>Barby</b>	<b>9.17</b>		- Gleis 3 ohne Bahnsteig - Kopf – Umsetzen der Lok - Umsetzen nach Gleis 2 - Zug drückt zurück bis Gleisabschluss Richtg. Güterglück - Scheinfahrten in Gleis 2

DPE 83533 Sperrf. 84372	an	ab	Bemerkungen
<b>Barby</b>		<b>10.15</b>	Gleis 2
<b>Calbe (S) West</b>	<b>10.30</b>	<b>10.33</b>	
km 9,6	10.43	10.59	Fotohalt, Scheinfahrt – Zug drückt ca. 200 m zurück und zieht wieder zum Halteplatz vor.
Nienburg (S)	11.04	11.09	
<b>Bernburg-Waldau</b>	<b>11.20</b>	<b>(11.21)</b>	Betriebshalt

DPE 83535	an	ab	Bemerkungen
<b>Bernburg-Waldau</b>	<b>(11.20)</b>	<b>11.21</b>	
<b>Bernburg</b>	<b>11.25</b>	<b>11.29</b>	
Baalberge	11.34	11.35	
Trebitz Hp	11.46	11.51	Bedarfhalt
<b>Könnern</b>	<b>12.01</b>		Zug fährt als geschobene Rangierfahrt weiter
<b>Georgsburg ehem. Hp</b>	<b>12.25</b>		

DPE 83537	an	ab	Bemerkungen
<b>Georgsburg ehem. Hp</b>		<b>14.35</b>	
<b>Könnern</b>		<b>15.16</b>	Gleis 3, Umsetzen der Lok
Sandersleben (Anh)	15.38	15.45	Fotohalt, Vorsicht Fahrt im Nachbargleis X 26011
<b>Aschersleben</b>	<b>16.00</b>		Kopf - Lokumfahrung

DPE 83538	an	ab	Bemerkungen
<b>Aschersleben</b>		<b>16.35</b>	
Giersleben Abzw	16.45	16.48	Betriebshalt
Güsten	16.52	16.53	
<b>Staßfurt</b>	<b>17.01</b>	<b>17.49</b>	Gleis 3 - Lokwechsel
<b>Schönebeck (Elbe)</b>	<b>18.12</b>		Kopf – Umsetzen der Lok

DPE 84986	an	ab	Bemerkungen
<b>Schönebeck (Elbe)</b>		<b>18.39</b>	Gleis 50 (Bahnsteig 2)
S.-Salzelmern	18.43	18.45	
Eickendorf	18.54	18.56	
<b>Staßfurt</b>	<b>19.10</b>		Gleis 3

#### Sicherheitshinweise

Abschließend möchten wir Sie während der Sonderfahrt um die Beachtung nachstehender Verhaltenshinweise bitten:

1. Unsere historischen Reisezugwagen besitzen keine Türblockierung. Halten Sie sich deshalb während der Fahrt nicht im unmittelbaren Einstiegsbereich auf und achten Sie bitte insbesondere auf Ihre mitreisenden Kinder. Öffnen Sie die Außentüren erst nach Halt des Zuges.
2. Während der Fotohalte geschieht das Aus- und Einsteigen auf eigene Gefahr.
3. Zu Fahrzeugen ist ein ausreichender Schutzabstand von mindestens 2 Meter einzuhalten. Bei Scheinfahrten ist ein Fotostandort außerhalb des Gleisbereiches zu wählen.
4. Halten Sie immer einen Abstand von mindestens 3 m zu befahrenen Gleisen ein. Ein Betreten von Bahnanlagen, die der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, geschieht auf eigene Gefahr.
5. Das Besteigen von abgestellten Fahrzeugen, Masten u.ä. ist nicht erlaubt. Der Aufenthalt auf Trittbrettern, sowie das Auf- und Abspringen auf den bzw. vom fahrenden Zug sind verboten.
6. Bei Fotohalten und Scheinfahrten halten Sie bitte die Türen geschlossen. Überlegen Sie rechtzeitig, ob Sie aussteigen wollen. Die Fotofreunde unter Ihnen möchten zu guten Aufnahmen kommen. Wählen Sie bitte Ihren Fotostandort so, dass alle

Fotofreunde zu guten Aufnahmen kommen können. Für Schäden, die Teilnehmern durch eigenes Verschulden entstehen, übernimmt der Veranstalter keine Haftung.

7. Besondere Vorkommnisse melden Sie bitte unverzüglich der Fahrtleitung.
8. Den Anweisungen der Fahrtleitung ist in jedem Falle Folge zu leisten.
9. Eine Nichtbeachtung dieser Regelungen entbindet den Veranstalter von jeglicher Haftung und zieht einen Ausschluss von der Fahrt nach sich.

---

**Evtl. nicht auszuschließende Abweichungen vom Programm gibt Ihnen die Fahrtleitung bekannt.**

## Eine angenehme Reise wünschen:

Eisenbahnfreunde  
Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V.  
Güstener Weg, 39418 Staßfurt



---

## Hinweise auf die nächsten Tagesfahrten unseres Zuges „Salzland-Express“

### Sa., 06. Oktober 2007 – Fahrt zur Laubfärbung in den Harz

Die Fahrt wird uns in die Welterbestadt Quedlinburg und in das herbstliche Thale bringen. Dort können Sie je nach Interessenlage an einem bunten Rahmenprogramm teilnehmen. Thematische Führungen in Quedlinburg sowie Thale und dem wildromantischen Bode-tal werden genauso möglich sein wie eine Fahrt mit der Selketalbahn.

Stationen zum Ein- und Aussteigen werden sein: Schönebeck, Staßfurt, Güsten, Aschersleben.

#### **Fahrpreise für 06.10.2007:**

*Erwachsene 34 EUR; Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr 15 EUR; Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr frei (keine Sitzplatzgarantie); Reservierungsgebühr für Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr: 5 EUR (mit Sitzplatzgarantie); Familienkarte (2 Erw. bis zu 3 Kinder) 85 EUR*

### Sa., 08. Dezember 2007 – Fahrt zum Weihnachtsmarkt

2007 wollen wir mit dem Nikolaus-Salzland-Express den Goslarer Weihnachtsmarkt besuchen. Voraussetzung dafür ist aber die Beendigung der Bauarbeiten im Raum Wernigerode – Vienenburg. Sollte die Strecke

nach Vienenburg zu diesem Zeitpunkt noch gesperrt sein, werden wir ein anderes attraktives Ziel (z.B. den Weihnachtsmarkt in Lutherstadt Wittenberg) für Sie auswählen.

Auch hier werden Schönebeck und Staßfurt, ggf. auch Güsten und Aschersleben die Stationen zum Ein- und Aussteigen sein.

Bei entsprechenden Anmeldungen kann die Fahrt am Sonntag, den 09. Dezember 2007 wiederholt werden.

#### **Fahrpreise für 08.12.2007:**

*Erwachsene 44 EUR; Kinder bis zum vollendeten 14. Lebensjahr 20 EUR; Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr frei (keine Sitzplatzgarantie); Reservierungsgebühr für Kinder bis zum vollendeten 6. Lebensjahr: 5 EUR (mit Sitzplatzgarantie); Familienkarte (2 Erw. bis zu 3 Kinder) 110 EUR*

Informationen zu weiteren kurzfristig geplanten Fahrten entnehmen Sie bitte der Tagespresse oder dem Internet.

#### **Fahrkartenverkauf mit Platzreservierung:**

FahrKartenAgentur „Fahrt frei“ im Bahnhof Schönebeck (Elbe)

Tel: 03928 / 422983, Fax 03928 / 425251

Sie hat montags bis freitags 6 - 18 Uhr, sonnabends 7 - 13 Uhr und sonntags 10 - 16 Uhr geöffnet.

Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V.

Güstener Weg, 39418 Staßfurt

Tel: 03925 / 383800, Fax: 03925 / 383801

Internet: [www.salzland-express.de](http://www.salzland-express.de)

Mail: [info@salzland-express.de](mailto:info@salzland-express.de)

Ordern Sie die begehrten Karten bitte bald. Der Zug verfügt nur über 208 Sitzplätze.

---

Lassen Sie uns noch ein Wort zu unseren Fahrpreisen sagen. Im Jahr 2007 mussten wir uns von unserem bisherigen Standardfahrpreissystem lösen. Höhere Trassengebühren beim bundeseigenen Betreiber der Infrastruktur der DB Netz AG – bei der heutigen Fahrt sind das rund 1200 EUR -, höhere Preise bei den Betriebsstoffen durch die Energieverbrauchsteuer und nicht zuletzt die Anhebung der Mehrwertsteuer zum 01.01.07 zwangen uns zu dieser unpopulären Maßnahme. So kostet zum Beispiel eine Tonne Kohle inzwischen rund 200 EUR. Unsere Lok frisst dann schon mal 10 Tonnen bei einer solchen Fahrt. Aber auch die laufenden Unterhaltungskosten für unsere Fahrzeuge gehen da schnell mal in die Zehntausende. Deshalb mussten wir alle Fahrten neu kalkulieren. Wir hoffen aber dennoch, dass Sie uns auch weiter treu bleiben.

---

## “Alte Damen brauchen Kohle – Kohle für das Bw Staßfurt” Wir benötigen auch Ihre Unterstützung

Sehr geehrte Freunde des Traditionsbahnbetriebswerkes Staßfurt, sehr geehrte Leser dieses Blattes, einige Vorhaben unseres Vereines sind in der Vergangenheit nur möglich geworden durch die finanzielle Unterstützung zahlreicher Eisenbahnfreunde. Nicht alle Dinge, die wir anpacken, lassen sich ausschließlich mit der eigenen Arbeit ermöglichen. Oft benötigen wir auch erhebliche finanzielle Mittel, um das notwendige Material zu beschaffen. Durch Ihren Besuch bei einem unserer Dampflokfeste, durch Ihre Teilnahme an den Sonderzugfahrten des “Salzland-Express” und ihrer dort geleisteten Spende haben sie einen kleinen finanziellen Beitrag dazu geleistet, dass es uns möglich war Sachzeugen der mitteldeutschen Verkehrsgeschichte in einem funktionsfähigem Umfeld zu bewahren und teilweise auch betriebsfähig zu erhalten.

Trotzdem benötigen wir Ihre Mithilfe, da allein aus diesen Einnahmen und unseren Beiträgen eine Erhaltung des so genannten Status quo (Betrieb eines voll funktionsfähigen denkmalgeschützten Bahnbetriebswerkes mit ca. 7 km Gleisanlagen und mit mehreren betriebsfähig zu unterhaltenden Dampflokomotiven sowie Betrieb und die Unterhaltung des Sonderzuges) nicht möglich ist. Dafür werden jährlich weit über 100.000 EUR benötigt.

Wir sind deshalb auf Ihre finanzielle Unterstützung angewiesen. Unterstützen Sie uns dabei die betriebsfähigen Fahrzeuge weiter betriebsfähig zu erhalten. Wie Sie sicherlich wissen waren bei unserer Dampflok 41 1231 am 30.09.2006 unmittelbar nach ihrer letzten großen Fahrt mit dem Salzland-Express zum Bw-Fest in Berlin-Schöneweide die Untersuchungsfristen abgelaufen. Bevor beispielsweise diese Lok wieder fahren kann ist eine äußerst kostenaufwendige Hauptuntersuchung (beim Auto sagt man dazu „TÜV“) in einer Fachwerkstatt notwendig, die auch mit einem Ersatz von Großteilen verbunden sein wird. Der finanzielle Aufwand dafür beträgt rund 300 000 EUR. Auch bei den Museums-Eisenbahnen steht die Betriebssicherheit an erster Stelle. Bei der schon genannten Abschiedsfahrt spendeten u.a. die Teilnehmer der Fahrt 803,26 EUR zur weiteren Erhaltung der Lokomotive. Auch dafür ein herzliches Dankeschön.

Bei anderen Lokomotiven steht der Fristablauf bevor. Um eine korrekte Zuordnung Ihrer Geldspenden gewährleisten zu können, bitten wir Sie, bei Überweisungen folgende Kontonummern zu verwenden:

Empfänger: Eisenbahnfreunde Staßfurt, Konto-Nr.: 8501700 bei Sparda-Bank Berlin eG (BLZ 120 965 97)  
Unsere internationale Bankverbindung lautet:  
IBAN: DE28 1209 6597 0008 5017 00  
BIC: GENODEF1S10

Als Verwendungszweck geben sie bitte an:

1. Zeile: “Spende” oder “Spende für ...”
2. Zeile: Ihr Name und Ihre Anschrift (wichtig für Zusendung einer durch das Finanzamt anerkannten Spendenquittung)

Den Verwendungszweck der Spende können Sie selbst bestimmen. Geben Sie nur “Spende” an, so beschließen wir selbst für welchen Zweck Ihre Spende verwendet wird.

Liegt Ihnen ein spezielles vereinseigenes Fahrzeug oder Detail in unserem Traditionsbahnbetriebswerk besonders am Herzen, so können Sie auch zielgerichtet spenden. Als Verwendungszweck geben Sie dann bitte “Spende für ...” an. Als “Kennwort” geben dann die Fahrzeugnummer oder Bezeichnung an, wie z.B. “41 1231”, “Speisewagen”, “118 586”, “44 1486”, “50 3695”, „52 8184” oder “Salzland-Express” oder ... oder ...

Für alle Spenden über 50,00 EUR erhalten Sie eine Spendenquittung zur Vorlage beim Finanzamt.

Unser Verein “Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V.” ist vom Finanzamt Staßfurt als besonders förderungswürdig im Sinne der AO anerkannt. Spenden können steuerlich geltend gemacht werden.

Durch Spenden und andere Förderungen konnten bisher u.a. folgende Vorhaben wirkungsvoll unterstützt werden:

- Aufarbeitung eines 4achsigen Reko-Wagens für unseren “Salzland-Express” (Einsatz seit 2003)
- Aufarbeitung eines 2achsigen Reko-Wagens für unseren “Salzland-Express” (Einsatz seit 2005)
- Kesseluntersuchung an der Dampflok 44 1486 (August 2006)

Helfen Sie uns, die mitteldeutsche Eisenbahngeschichte auch in Zukunft für alle erlebbar zu machen. Zur Erhaltung unseres Lok- und Wagenmaterials benötigen wir dringend Geldspenden.

Dafür danken wir Ihnen herzlich!

J.K.

Redaktionsschluss: 25.06.2007

---

### **SALZLAND-EXPRESS**

Informationsblatt und Bordzeitung der Eisenbahnfreunde Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt e.V.

[www.salzland-express.de](http://www.salzland-express.de)

V.i.S.d.M.: Jürgen Krebs



Rundfahrt durch den Salzlandkreis