
Traditionsbahn- Depefche



Heft 35

Winter 2000/01



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Mit Volldampf ins neue Jahrtausend.	3
Einladung zur Mitgliederversammlung	3
Ergebnisse der ABM- und Arbeitseinsätze	5
Vereins- und Bahninformationen	7
Beitragsordnung.	7
Den DB-Schmalspurbahnen steht ein neuer Betreiber ins Haus.	9
Ausschreibung des Imbißverkaufs im Traditionszug	10
Die Uniform des Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Beamten...	11
Rollbockverkehr auf der RRg-Linie (Fortsetzung und Schluß)	12
Die einzige Schmalspurbahn in der Sächsischen Schweiz	20
Museumsbahn-Fahrtage 2001	22
Arbeitsplan	23

**Ab sofort finden sie unsere aktuelle Ausgabe auch im Internet auf der Seite
www.traditionsbahn-radebeul.de/dep_akt.htm
als PDF-Datei zum Herunterladen!**

Titelbild:

*Am 29. März 1992 führte 99 713 einen Foto-Sonderzug durch den verschneiten Rabenauer Grund.
Foto: A. Kroß*

Rücktitelbild:

*Durch das herbstlich gefärbte Blätterdach des Löbnitzgrundes brachte 99 539 den gut besetzten
Traditionszug am 5. November 2000 bei der Bockbierfahrt. Foto: R. Fischer*

Impressum:

Traditionsbahn-Depesche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

Telefon: 03 51- 46 14 80 01, Fax: 0351- 4 61 48 04

eMail: verein@trr.de, Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

Bankverbindung: Konto-Nr. 2 209 233, für Abonnement: 101 901 940, bei Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: albatec Dresden

erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: DM 2,-; Jahres-Abo 2001: DM 15,- (incl. Versandkosten)

Für Vereinsmitglieder erfolgt die Finanzierung über den Vereinsbeitrag!

Nachdruck und anderweitige Vervielfältigung nur nach Zustimmung der Redaktion

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen!

Redaktionsschluß: Heft 35: 19. Dezember 2000, Heft 36: vsl. 15. März 2001

Mit Volldampf ins neue Jahrtausend!

Nun ist es endlich soweit: Auch für alle die, die richtig zählen können und mit der Mathematik nicht auf Kriegsfuß stehen, beginnt am 1. Januar das dritte Jahrtausend. Mit einem guten Vierteljahrhundert war unsere Traditionsbahn immerhin schon an 1,3 % der »vorwärts gezählten Weltgeschichte« beteiligt.

Daß wir diesen Jahrtausendwechsel noch mit Dampf auf schmaler Spur begehen können, ist das eigentliche Wunder dabei. Die Dampflok hat die industrielle Revolution des 19. Jahrhunderts ermöglicht und 150 Jahre lang in eindrucklicher Weise Raum und Zeit überwinden geholfen, den Menschen und ihren Gütern wachsende Mobilität gegeben.

Heute, in Computerzeitalter, wäre sie nichts als altes Eisen (bestenfalls im Museum), wenn es nicht so viele aktive und traditionsbewußte Zeitgenossen gäbe, die der Dampftraktion auf Schiene und Wasser noch ihre tägliche Chance geben oder ihr mit großem Aufwand für diverse Sonderfahrten immer wieder von Neuem Leben einhauchen. Wir gehören dazu, betrachten uns als kleines Rädchen in der weltweiten Eisenbahn-Traditionspflege aller Spielarten und reichen allen die Hand, die sich für gleiche und ähnliche Ziele abrackern.

Für das dritte Jahrtausend kann man wohl nur den Menschen wünschen, daß sie sich nicht selbst abschaffen, das wachsende Wissen in für alle nützlicher Weise anwenden und verbreiten sowie die Energie- und Klimaprobleme beherrschen lernen, für das 21. Jahrhundert den deutschen Bahnen, daß sie es möglichst gut überstehen und auch das »Unternehmen Zukunft« wieder zuverlässiger wird und berechenbar für Kunden, Partner und Mitarbeiter.

Möge das neue Jahrzehnt den Museums- und Touristikbahnen einen weiteren Aufschwung bringen, sie die schwierigen Probleme der sicheren Erhaltung der historischen Fahrzeuge und Anlagen meistern lassen sowie die Voraussetzungen dafür bewahren und weiterentwickeln.

Einladung zur Mitgliederversammlung
am Sonnabend, dem 17. März 2001, 13.30 bis ca. 16.30 Uhr,
im »Brummtopf«, Eduard-Bilz-Straße 6 in Radebeul Ost

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
2. Bericht des Vorstands
3. Die Traditionsbahn im Jahr 2001: Dienstunterricht, Traditionsbetrieb, Sonderfahrten, Arbeitseinsätze, Exkursionen, Eintragung zum Dienstplan
– Pause –
4. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
5. Diskussion, Anträge an die Versammlung
6. Beschlußfassung
7. Verschiedenes, Informationen

Wichtige Anträge an die Versammlung bitte spätestens eine Woche vorher beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle einreichen. Die Mitglieder werden höflich gebeten, sich bei Verhinderung vorher zu entschuldigen (Tel. 0351/46148001, Fax 0351/4614804, eMail: verein@trr.de).

DER VORSTAND

Für das Jahr 2001 wünschen wir all unseren Mitgliedern, Freunden und Fahrgästen Gesundheit, Glück und Erfolg, allen Aktiven darüber hinaus wieder viel Freude am gemeinsamen Hobby!

Vor uns stehen auch im neuen Jahr wieder anspruchsvolle Aufgaben, sowohl an den Fahrzeugen, am Radeburger Lokschuppen und den Radebeuler Anlagen. Es gilt, den Knoten um die bei DB Regio verbliebenen Traditionsfahrzeuge endlich durchzuhauen und sie wieder für den Traditionsbetrieb nutzbar zu machen. Im Radebeuler Empfangsgebäude bekommt die Stadtbibliothek ein neues Domizil, doch auch unserer Geschäftsstelle steht wohl wieder mal ein Umzug ins Haus.

Attraktive Fahrten gilt es immer wieder neu zu gestalten, mit dem Souvenirverkauf muß es aufwärts gehen, wir wollen den Wagen 970-302 in Betrieb sowie eine Hauptuntersuchung in Angriff nehmen und den Gepäckwagen 974-354 aufarbeiten. Auch im Radeburger EG wird es sicherlich Bewegung geben und sich die Zukunft unserer Ausstellung klären.

Den 50. Jahrestag der europäischen Museumsbahn-Szene feiern wir im Verband von FEDECRAIL im Juni, und mit dem 120-jährigen Jubiläum der sächsischen Schmalspurbahnen gestalten wir im Oktober das dritte Bahnhofsfest in Radeburg.

Für jeden gibt es also wieder genügend zu tun – packen wir es gemeinsam an!

Allen ein kräftiges »Fahrt Frei« für 2001 wünscht Euer 1. Vorsitzender

CLAUS BURGHARDT



Ergebnisse der ABM- und Arbeitseinsätze

Innerhalb von vier Wochen wurde im Lokschuppen Radeburg am vierachsigen Gepäckwagen 970–354 das Dach komplett erneuert. Der Wagen ging planmäßig am 5. November 2000 wieder in Betrieb. Nach seinem letzten Einsatz im Sonderzug für unsere Weihnachtsfeier wird nun seit dem 18. Dezember 2000 sein Wagenkasten einer grundlegenden Instandsetzung unterzogen.

Am 1. November 2000 begann die Aufarbeitung des Schneepfluges 97-09-59 des Museumszuges. Dieser wird für weitere Arbeiten im Januar 2001 in die angemietete ehemalige AWD-Feuerwehrrhalle überführt. Dort wurde der Museumswagen K1855 (Gw) in den letzten Monaten umfassend erneuert, er erhielt neue Außenbeplankung und wieder die ursprünglichen kleinen vergitterten Fenster in den Seitenwänden.

Die Renovierungsarbeiten im Lokschuppen in Radeburg konnten im wesentlichen abgeschlossen werden. Die Lokhalle und der Pumpenraum erstrahlen im neuen Glanz, die Laterne wurde verglast und das Dach neu geteert. Weiterhin wurden diverse Instandhaltungsmaßnahmen auf den Bahnhöfen Radebeul Ost und Radeburg durchgeführt. Durch die Mitarbeiter der DSA wurde die Strecke zwischen Radebeul

Ost und Radeburg von Müll beräumt und der Grünschnitt entlang der Bahn durchgeführt. Weiterhin wurden hinter dem Lokschuppen Radeburg (mit behördlicher Genehmigung!) die Büsche und Bäume, welche das Gewölbe des Heizungskellers zerstörten, samt Wurzelstock entfernt. Regelmäßig wurden entlang der Strecke Radebeul Ost–Radeburg abgerissene Fahrpläne erneuert und beschmierte Wartehäuschen instandgesetzt. Leider fühlt sich noch immer keine der vielen Stellen in den einzelnen Transportbereichen der DB AG dafür zuständig, unseren ABM-Mitarbeitern eine generelle Freifahrtregelung auf dem Weg zum Einsatzort an der Strecke zukommen zu lassen. Die erbrachte Arbeitsleistung will man aber auch weiterhin natürlich gern zur Kenntnis nehmen...

Im Monat Oktober liefen zwei ABM-Maßnahmen bei der Traditionsbahn und am 30. November 2000 bei der SUFW aus, allen beteiligten Mitarbeitern möchten wir auf diesem Weg für die geleistete Arbeit herzlich danken. Seit dem 1. November 2000 werden wir durch fünf neue ABM-Kräfte unterstützt. Das SUFW stellt uns ebenfalls seit dem 1. Dezember 2000 insgesamt zwölf ABM-Kräfte zur Verfügung.

DIETMAR HUMMIG/FI

Spendenkonto für die Traditionsbahn

Traditionsbahn Radebeul e.V.
Kreissparkasse Meißen, Konto 3 000 025 099, BLZ 850 550 00

Bei sachgebundenen Spenden bitte Verwendungszweck angeben, z.B.: Wagen 970-302!

Nach einer Änderung der Steuergesetzgebung ist jetzt unser Verein selbst berechtigt, für steuerlich absetzbare Spenden eine entsprechende Bescheinigung auszustellen. Es ist daher nicht mehr erforderlich, diese Spenden bei der Stadtverwaltung Radebeul einzuzahlen.

Wir benötigen zur Zusendung der Bescheinigung jedoch unbedingt Ihre Adresse!



Zu den am besten ausgelasteten Fahrten zählten auch dieses Jahr wieder die Nikolauszüge. 99 539 ging am 6. Dezember 2000 mit dem weihnachtlich geschmückten Traditionszug auf die Reise nach Moritzburg, begleitet vom Nikolaus und unserem Maskottchen. Vor allem Familien und Kindergruppen nutzten unser Angebot, während des Aufenthaltes eine kleine Bastelstraße zu besuchen. Foto: R. Fischer



Vereins- und Bahninformationen

- Die Mitgliederversammlung am 18. November 2000 beschloß auf Wunsch des Amtsgerichtes eine kleine Änderung der Satzung. Der 2. Absatz des § 5 lautet nunmehr wie folgt: »Die Mitgliederversammlung wird mindestens einmal jährlich durch einen Vorsitzenden einberufen. Die Einladung hat mindestens 14 Tage vor dem Versammlungstermin in schriftlicher Form **unter Angabe der Tagesordnung** zu erfolgen.«
- Die Mitgliederversammlung billigte außerdem die untenstehende Beitragsordnung, die für 2001 etwas geänderte Beitragssätze vorsieht. Bitte auch das Fälligkeitsdatum 31. März 2001 beachten!
- In der Fahrtsaison 2000 konnten wir insgesamt etwa 8850 Fahrgäste im Traditionszug begrüßen; weitere 567 Personen fuhren in einzelnen Sonderwagen, die den Regelzügen von DB Regio beige gestellt wurden.
- Unser Verein besitzt seit Anfang Dezember 2000 eine weitere IVK! Sie ist allerdings nur einen halben Meter lang und fährt auf LGB-Gleis. Das Abbild unserer »Grünen« hat bei ihrem ersten öffentlichen Auftritt zu den Nikolausfahrten bereits die kleinen und großen Fahrgäste erfreut.
- Mit DB Netz konnte ein Mietvertrag für die Gleise S5 und S6 im Bahnhof Radebeul Ost abgeschlossen werden. Wir sind zur Nutzung berechtigt, nun aber auch für die Instandhaltung zuständig.
- Der Vorstand hatte sich vom 10. bis zum 12. November 2000 zu einer Klausurtagung nach Mezna in der Böhmisches Schweiz zurückgezogen. In guter Atmosphäre und reizvoller Landschaft war so wieder genügend Zeit, um die kleinen und großen Probleme des Vereins zu erörtern. Die Beteiligung weiterer Vereinsmitglieder war leider nicht genutzt worden.

Beitragsordnung

1.

Die Mitglieder zahlen einen Jahresbeitrag, der bis spätestens 31. März jeden Kalenderjahres zu entrichten ist.

2.

Gemäß § 7 (2) der Satzung und Beschluß der Mitgliederversammlung vom 18. November 2000 gelten für das Jahr 2001 folgende Jahresbeiträge bei einem Bruttoeinkommen

bis DM 500,-:	DM 20,-
über DM 500,- bis DM 1000,-:	DM 50,-
über DM 1000,- bis DM 2000,-:	DM 80,-
über DM 2000,- bis DM 3000,-:	DM 100,-
über DM 3000,-:	DM 110,-

3.

Der gemeinsame Beitrag für Familien oder Lebenspartnerschaften bemißt sich nach dem Gesamt-Bruttoeinkommen entsprechend der in 2. aufgeführten Grenzen zuzüglich eines Aufschlages von DM 20,-.

4.

Der Beitrag kann individuell durch freiwillige Spenden erhöht werden.

5.

BSW-Mitglieder zahlen zusätzlich die Regelspende von z.Z. DM 36,- zusammen mit dem Jahresbeitrag an den Verein oder direkt an das Bahn-Sozialwerk.

6.

Die Beiträge können in Barzahlung beim Schatzmeister oder durch Überweisung auf folgendes Konto erbracht werden:

Traditionsbahn Radebeul e.V., Konto Nr. 2 209 233 bei der Sparda-Bank Berlin, BLZ 1 20 965 97. Als Verwendungszweck bitte angeben: Beitrag (Jahr, ggfs. zzgl. BSW oder Spende) sowie Name und Mitgliedsnummer.

Achtung:

Die Mitgliedsbeiträge sind nicht nach § 10b EStG und § 9 Nr. 3 KStG wie Spenden absetzbar!

Am 28. Januar 2001
startet unsere traditionelle

Winterwanderung

Treffpunkt ist spätestens 9.30 Uhr auf dem Querbahnsteig des Dresdner Hauptbahnhofes. Bitte unbedingt **zuvor** eine **Tages- oder Familienkarte** des Verkehrsverbundes (V-Raum) besorgen! Die Abfahrt erfolgt je nach Wetterlage bereits 9.33 Uhr bzw. 9.37 Uhr!

- Vor allem für unsere jüngeren Mitglieder findet seit dem 1. Dezember 2000 wieder eine theoretische Ausbildung statt. Von allen Schülern bis zur 10. Klasse wird eine Teilnahme erwartet; andere Interessierte sind herzlich eingeladen. Die Themen 2 bis 4 sind zugleich obligatorischer Bestandteil der theoretischen Ausbildung zum Lokheizer!
1: 1. Dezember 2000: Geschichte der Eisenbahn, Schmalspurbahnen, TRR
2: 15. Dezember 2000: Grundbegriffe, Zug- und Rangierfahrten, Zugleitbetrieb
3: 12. Januar 2001: Signale und ihre Standorte, Fahrt auf der Strecke
4: 26. Januar 2001: Dampflokbetrieb, andere Traktionsarten
5: 9. Februar 2001: Eisenbahnwagen, Archiv
6: 23. Februar 2001: Dienstordnung, Souvenir- und Fahrkartenverkauf, Zugfunk
7: 9. März 2001: Abschlußveranstaltung
- Die Saugluftbremse der V10C hat vom LfB die Zulassung erhalten. Lediglich die noch erforderliche Einstellung der Regeleinrichtung auf den üblichen Unterdruck zeigte sich bislang komplizierter als angenommen.

Am 24. März 2001 findet um 19 Uhr der nächste »**Traditionsbahn-Kegelabend**« in der »Made« im Obstgarten in Dresden-Nickern statt; Anmeldungen bitte bei Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 0351/ 4211868.

- Von den 13 übernommenen Rollwagen sind bereits die drei Wagen 97-07-51, 97-08-43 und 97-08-88 (ehemals sechsachsiger) an das Öchsle abgegeben worden; für vier weitere Wagen bestehen Interessebekundungen von zwei sächsischen Vereinen.
- Der Vorstand der Stiftung BSW hat sich bei DB Immobilien und beim DB Museum dafür eingesetzt, um BSW-Gruppen, die wie wir gleichzeitig eingetragene Vereine sind, Sonderkonditionen für die Überlassung der von ihnen betreuten historischer Fahrzeuge zu ermöglichen. Der für den Verkauf der bei der DB verbliebenen Traditionsfahrzeuge zuständige Konzerneinkauf hat uns nochmals auf ein Vorkaufsrecht vertröstet, ansonsten sind keine Schritte bekannt geworden. Dies wurde auch mit der angestrebten Übergabe des Betriebes an die Bahnreinigungs-Gesellschaft (BRG) begründet.
- Das 1994 abgewrackte und seitdem in der WAS Freital-Potschappel stehende Untergestell des Gepäckwagens 974-318 sowie zwei »wagenlose« Drehgestelle wurden an die Prignitzer Eisenbahnfreunde (»Pollo«) verkauft. Dem Vernehmen nach stieß dieser relativ kurzfristig vollzogene »Wegkauf« bei der Preßnitztalbahn auf wenig Akzeptanz, war man doch selbst seit Längerem vor allem an den Drehgestellen interessiert.
- Kurz vor Ablauf ihrer Frist war die 99 584 am 16. Dezember 2000 letztmals im Zittauer Gebirge vor Sonderzügen zu erleben. Der Eigentümer der Lok, die Döllnitzbahngesellschaft, plant derzeit keine neue Hauptuntersuchung für die Maschine, so daß ein Einsatz in näherer Zukunft ausgeschlossen scheint. Statt dessen streben die Zittauer Eisenbahnfreunde die Inbetriebnahme der VIK 99 715 an, wofür aber noch weitere Arbeiten und finanzielle Mittel erforderlich sind. Ebenfalls wieder zum Einsatz könnte nach ihren Vorstellungen der VT 137 322 kommen, der zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden gehört.

Ausschreibung des Imbißverkaufs im Traditionszug

Der Verein Traditionsbahn Radebeul e.V. schreibt hiermit die Imbißversorgung in den Traditionszügen für das Jahr 2001 öffentlich aus. Der Verein vergibt alle anfallenden Leistungen ausschließlich an einen Bewerber. Eine Kündigung kann von beiden Seiten zwischenzeitlich nur bei groben und wiederholten Verstößen des Partners gegen mindestens eine Bedingung erfolgen. Der Verein ist berechtigt, den Zuschlag ohne erneute Ausschreibung um ein oder mehrere Jahre zu verlängern.

Bewerber haben sicherzustellen:

- die Imbiß- und Getränkeversorgung an allen öffentlichen Fahrtagen lt. Jahresplan sowie bei Sonderfahrten auf Wunsch des Bestellers,
- ein zu vereinbarendes Mindestangebot sowie bei Bedarf zusätzliche Leistungen im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten,
- gute Qualität und ausreichende Quantität des Angebots.

Sie müssen dabei:

- die Versorgung aus dem Gepäck- oder Güterwagen gewährleisten (auf Wunsch können in den Sitzwagen zusätzlich mobile Angebote unaufdringlich unterbreitet werden),
- die Wagen rechtzeitig vor der Bereitstellung der Züge beladen,
- mit ihren eventuellen Mitarbeitern ein dem Traditionsbetrieb angepaßtes Erscheinungsbild bieten und im Dienst nüchtern sein,
- gesetzliche Bestimmungen, Festlegungen der Hygiene, des Arbeits- und Brandschutzes sowie der DB AG und unseres Vereins (z.B. Rauchverbot im Verkaufsraum) einhalten,

- das allgemeine Preisniveau und das Grundsortiment mit dem Vorstand abstimmen sowie
- mindestens 10 % des Umsatzes an den Verein abführen und auf Wunsch preisgünstige Personalverpflegung anbieten.

Sie haben:

- die benötigte Ausrüstung und Bekleidung selbst zu stellen sowie das Warensortiment auf eigene Kosten zu beschaffen.

Angebote müssen die Erfüllung der obigen Ausschreibungsbedingungen beinhalten. Sie können sich in der Höhe der Provision sowie in Vorstellungen zu attraktiven und dem Charakter des Traditionsbetriebs entsprechenden Angeboten, deren Präsentation sowie eigenen ergänzenden Vorstellungen unterscheiden.

Die schriftlichen Angebote sollen bis 31. Januar 2001 eingegangen sein, spätere Eingänge müssen nicht berücksichtigt werden. Die Entscheidung trifft eine vom Vorstand eingesetzte Arbeitsgruppe. Sie ist nicht anfechtbar. Vereinsmitglieder dürfen bevorzugt werden.

Der Zuschlag soll spätestens bis zum 28. Februar 2001 erfolgen (Eingang beim Bewerber). Der erste Einsatz erfolgt zu den Osterfahrten.

Die Vereinsmitglieder sind aufgerufen, die Ausschreibung auch an potentielle Interessenten im Verwandten- und Bekanntenkreis heranzutragen.

Radebeul, am 30. November 2000

Traditionsbahn Radebeul e.V.

Der Vorstand

Tel: 03 51-4614 80 01

Diese Ausgabe der Traditionsbahn-Depesche sollten unsere Leser eigentlich vor dem Weihnachtsfest in den Händen halten, doch vereitelten umfangreiche Handwerkerleistungen den Termin. Die Redaktion hofft aber, daß Sie auch ohne unser kleines Heft ein frohes Fest verlebt haben. Für das Jahr 2001 wünschen Ihnen Redaktion und Vorstand viel Glück, Gesundheit und Freude an unserem Hobby!

Den DB-Schmalspurbahnen steht ein neuer Betreiber ins Haus

Die sächsischen Schmalspurbahnen sind gerettet – und doch immer wieder irgendwie und irgendwo in Gefahr. Wo anders als in der Finanzierung können die Probleme kulminieren? Erfreulicherweise hat der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVVO) 1998 eine 15-jährige Bestellgarantie für den Verkehr auf den Linien Radebeul–Radeburg sowie Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf übernommen und die Strecken damit de facto gerettet – die Deutsche Bahn AG erklärte sich daraufhin zum Weiterbetrieb ihrer letzten, wenig geliebten »Bimmelbahnen« bereit.

Alle anderen verbliebenen sächsischen Schmalspurbahnen (Oschatz, Oberwiesenthal, Zittau) wurden bereits vorher unter Regie der zuständigen Kreise privatisiert und werden von eigenständigen Gesellschaften betrieben. Im Zweckverband VVO haben sich im Herbst 1998 alle beteiligten Kreise und kreisfreien Städte zu einer solidarischen Finanzierung des teuren schmalspurigen Dampfbetriebs bereit erklärt. Doch wurde offenbar diese Bereitschaft nicht in Anspruch genommen, denn der Verkehrsverbund zahlt an DB Regio den gleichen Zugkilometerpreis wie auf allen anderen Nahverkehrsstrecken. Nicht zu vergessen ist allerdings die Mitfinanzierung von Gleisbaumaßnahmen durch den Freistaat Sachsen.

Doch innerhalb des Nahverkehrs mußte die Finanzierung des Aufwands wieder wie üblich durch Umverteilung im »großen Topf« aller Strecken erfolgen. Das funktionierte auch so lange, bis DB Regio Sachsen Anfang 2000 selbst in finanzielle Schieflage geriet. Die Schmalspurbahnen waren natürlich als besonders unrentabel leicht auszumachen. Gebunden an die Verträge mit dem VVO und die technischen Gegebenheiten, sah man die einzige Rettung in der Übergabe des Betriebes an einen Subunternehmer, der nicht tarifgebunden ist und die Leistungen daher theoretisch billiger

erbringen kann. Das geht natürlich nur mit den hier tätigen Eisenbahnern, die insbesondere wegen der für die Dampflok- und den Zugleitbetrieb nötigen Spezialkenntnisse nicht einfach austauschbar sind. Wenn sie die alternativlos unterbreiteten Angebote in diesen Tagen annehmen, wird die Mitteldeutsche Bahnreinigung ab 31. Dezember 2000 Betreiber der beiden Schmalspurbahnen.

Wünschen wir diesem z.Z. noch 100-prozentigen Tochterunternehmen der DB AG trotz aller bestehenden Bedenken auch für die Zukunft stets »Freie Fahrt«!

Sicherlich können jedoch die Finanzierungsprobleme durch den geplanten Lohnabbau nur zu einem kleinen Teil gelöst werden. Überhaupt nicht geholfen ist z.B. der DB Netz AG, die bei einem Zweistundentakt ihre Kosten auch nicht durch die Trassengebühren decken kann. Weiterhin ungedeckt sind die seit einem Vierteljahrhundert verschleppten Investitionen in den Wagenpark insbesondere der Strecke Radebeul Ost–Radeburg. Die seit langem geplante Anschaffung von Triebwagen bringt hier auch keine genügende Abhilfe, denn die vorgesehenen Stückzahlen können allenfalls die Tagesrandlagen abdecken, reichen aber nicht für den Normal- und Spitzenverkehr. Dampfbetrieb soll und wird also erhalten bleiben.

Doch auch der Traditionsbetrieb ist mittelfristig noch nicht abgesichert, einige Fahrzeuge wurden von DB Regio einfach stillgelegt. Die Verantwortlichen des Freistaats Sachsen und im Territorium sind deshalb aufgerufen, den weiterhin kränkenden Schmalspurbahnen noch kräftiger als bisher unter die Arme zu greifen, um ihr Überleben auch im 21. Jahrhundert zu sichern!

CLAUS BURGHARDT



Die Uniform des Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Beamten sowie ihre Trageweise im Dienst

EINE KLEINE ANLEITUNG ZUR GEFL. BEACHTUNG

- Die Mütze ist das wichtigste Erkennungsmerkmal des Eisenbahn-Beamten und wäre selbst bei freiem Oberkörper auf dem Kopf zu tragen (so öffentlich aufzutreten verbietet freilich der Anstand)!
- Ein gepflegter Bart gehört zur Grundausstattung des Eisenbahners.
- Ein hervorschauender weißer Kragen zeugt von einer sauberen Gesinnung (oder wenigstens von einem gewaschenen Hals).
- Die Jacke auch der Sommeruniform wird vor dem Publikum selbst bei Hitze bis oben geschlossen getragen! Lediglich bei den Arbeitsjacken (dem sog. Drillichzeug) z.B. beim Lokpersonal sind mitunter die unteren Knöpfe offen, um leichter an die am Mann zu tragende und genau gehende Taschenuhr in der Weste heranzukommen.
- Die Hose in schlankem Schnitt staucht auf dem Schuhwerk auf.
- Die schwarzen Schuhe sind stets gut geputzt, mit glattem Oberleder, meist etwas spitz und mit flachen Absätzen.
- Eine straffe, aufrechte Haltung zeugt vom Stolz des Eisenbahners auf seine verantwortungsvolle und oft schlecht bezahlte Arbeit.



Rollbockverkehr auf der RRg-Linie

Fortsetzung aus Heft 34.

Die Gemeinden Wahnsdorf und Niederlößnitz übernahmen am 8. November 1890 um 11.30 Uhr offiziell den neuen Abschnitt der Wahnsdorfer Straße. Nach Prüfung der Abrechnung erhielt der Maurermeister Eisold den Restbetrag für den Brückenumbau; bereits seit Mai 1890 hatte er drei Abschlagszahlungen bekommen. Auch dem Mühlenbesitzer Schneider wurden 332,46 Mark angewiesen, und zwar:

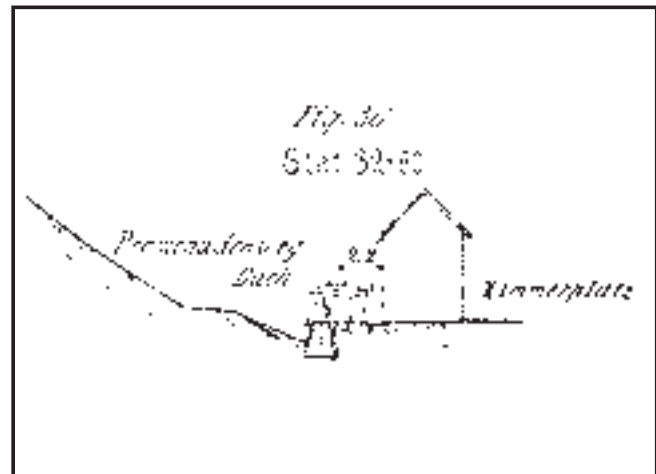
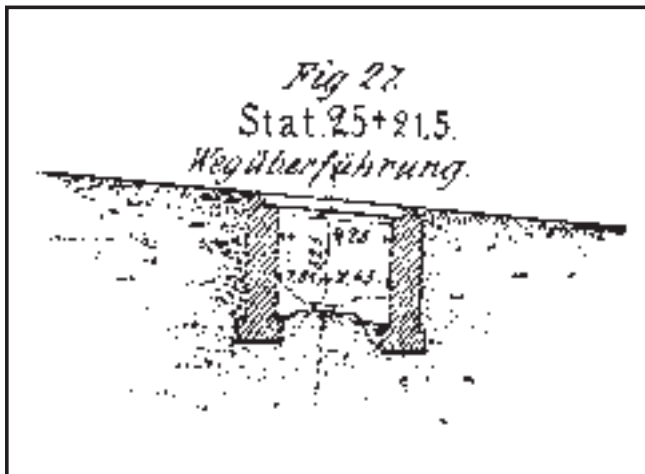
- 276,– Mark für das Befahren seines Mühlweges während der Bauarbeiten,
- 50,– Mark für den gelieferten Rasen für die Straßenböschung und für Planierarbeiten auf seiner Parzelle,
- 3,90 Mark für 26 Flaschen Lagerbier sowie
- 2,56 Mark für 3,2 l Öl (wahrscheinlich für die Baustellenbeleuchtung).

Am 10. Dezember 1890 setzte der Bahnverwalter beide Rollböcke außer Betrieb und informierte die Maschinen-Hauptverwaltung, daß an den Radreifen bedenkliche Löcher und Schlieren festgestellt worden waren! Risse waren nicht zu erkennen, doch eine Messerspitze konnte bis zu 6 mm in die Öffnungen geschoben werden. Die Maschinen-Hauptverwaltung beauftragte am folgenden Tag den zuständigen Bezirks-Maschinen-Meister Ehrhardt in Leipzig II, die Räder zu untersuchen. Nach Prüfung am 14. Dezember 1890 konstatierte dieser zwar zwei sehr poröse Laufflächen. Da sich jedoch keine Anbrüche zeigten, sah er die Räder als noch betriebssicher an. Die Radebeuler Werkstätte sollte den Zustand aber weiter beobachten.

Nur wenige Tage später bemängelte die Wagen-Werkstätte, daß die Achshalterbügel während der Fahrt von selbst herausrutschten. Auf Anweisung des Bezirks-Maschinen-Meisters untersuchte die Werkstätte die Rollböcke und fand heraus, daß die Schenkel der Achshalterbügel auseinandergebogen waren. Sie wurden gerichtet, und seitdem traten keine Beschwerden mehr auf. Dieses teilte der Werkstättenbe-

amte Badstübner am 1. Januar 1891 dem Bezirks-Maschinen-Meister mit. Der gab das Schreiben zur Kenntnisnahme an den Ober-Maschinen-Meister Buschmann in der Maschinen-Hauptverwaltung Chemnitz weiter. Der erklärte zur Ursache, daß die Aufläder die Sicherheitsbügel mit dem Hammer und mit Gewalt einschlugen, wenn sie nicht gleich passen würden und wünschte, daß dies den Leuten untersagt werde. Der Bezirks-Maschinen-Meister gab diese Anweisung an die Bahnverwaltung Radeburg weiter, der Bahnverwalter wiederum setzte die zuständige Station Radebeul davon in Kenntnis, wo man schließlich am 9. Januar 1891 das Personal belehrte. Und alles wurde säuberlich in den Akten niedergelegt!

Am 25. Mai 1891 verhandelte der Bahnverwalter Richard Pfeiffer in der Station Radebeul mit dem Finanz-Assessor Dr. Otto über die Beschaffung eines zweiten Rollbockpaares, worum in einem Gesuch der Mitinhaber der »Radeburger Thonwaren-Fabrik«, Jackwitz, »und Genossen« gebeten hatten. Eine Woche später schickte Pfeiffer eine Zusammenstellung der auf Rollböcken beförderten Sendungen an die Generaldirektion. Seit Aufnahme des Rollbockverkehrs am 10. November 1890 bis zum 22. Mai 1891 waren von Radebeul nach Radeburg 16 beladene und 64 leere, in der Gegenrichtung 71 beladene und 9 leere Normalspurwagen befördert worden. In dieser Zeit wurden von den insgesamt 1.604,185 t verladenen Schamottesteinen nur 340 t mit Rollböcken abgefahren, der Rest weiterhin in schmalspurigen Güterwagen. Außerdem verwies er auf die Zunahme der Schamottetransporte seit 1885 mit 428,5 t bis 1890 mit 3.751,785 t. Die Ziegeleien waren bedeutend vergrößert worden, so daß auch weiterhin ein steigendes Aufkommen zu erwarten sei. Deshalb beschloß die Generaldirektion am 14. Juli 1891 die Anschaffung eines zweiten Rollbockpaares, deren Kosten in den Etat 1892/93 aufgenommen wurden.



Zwei der im ersten Teil erwähnten Engstellen zeigen diese Zeichnungen von 1887: Links die Brücke des Wahnsdorfer Communicationsweges und rechts der Zimmerplatz im Löbnitzgrund.

Die Maschinen-Hauptverwaltung teilte der Generaldirektion am 17. Oktober 1891 mit, daß die für die noch im Bau befindliche Strecke Taubenheim–Dürrehennersdorf bestimmten Rollböcke 7 und 8 in Chemnitz eingetroffen sind und fragte an, bei welcher Linie diese bis zu deren Eröffnung eingesetzt werden sollten. Die Generaldirektion befragte die Bahnverwalter in Königsbrück, Ehrenfriedersdorf und Radeburg nach ihren Vorstellungen. Der Radeburger Bahnverwalter bewarb sich um die Zuteilung und bat außerdem um Einrichtung eines reinen Güterzuges, da die Heberleinbremsen der schweren Rollböcke in langen Gefällestrrecken nicht scharf genug greifen würden.

Am 3. Februar 1892 standen die beiden neuen Rollböcke auf der RRg-Linie im Dienst, denn der Bahnverwalter fragte bei der Maschinen-Hauptverwaltung nach der höchsten zulässigen Tragfähigkeit für die Rollböcke 5 bis 8 an. Die Maschinen-Hauptverwaltung untersuchte die Rollböcke und legte am 20. Februar 1892 dar: Die ersten Rollböcke aus dem Jahre 1885 waren für eine Tragfähigkeit von 10 t gedacht. Da die später beschafften mit verstärkten Zapfen und Tragkränzen versehen und der Zapfen gegen das vorgekommene Abbrechen durch Gleitbahnen unter dem Drehschemel gesichert wurde, sind sie für 10 t bedenkenlos einsetzbar. Die offenen

Normalspurwagen für 12,5 t Ladegewicht und 13,25 t Tragfähigkeit wogen mit Bremse 6,40 t, so daß ein Rollbock mit 9,78 t zulässig belastet wurde. Normalspurwagen für 15 t durften bei voller Beladung also keinesfalls auf die Rollböcke geladen werden. Die Rollböcke erhielten die Anschrift, daß sie für 10 t Tragkraft zugelassen waren.

Am 1. Juli 1892 bekam der nunmehrige Radeburger Bahnverwalter Arthur Oskar Barth die Anweisung, das Personal darüber zu informieren, daß die Kappen der Kuppelstangen stets in der Mitte der Normalspurachsen anzubringen sind. Sollte sich dort ein Ring befinden, der die Anbringung unmöglich mache, so sei dieser zur Seite zu schlagen. Wie der Bahnverwalter versicherte, hat man in Radebeul bereits stets entsprechend gehandelt.

Die Transport-Oberinspektion forderte am 6. Oktober 1892, die verliehenen drei Ow und die Rollböcke 7 und 8 bis spätestens 25. Oktober 1892 nach Dürrehennersdorf abzugeben. Der Radeburger Bahnverwalter bat jedoch, ihm die beiden Rollböcke zu belassen und statt dessen die für Radeburg bestimmten neuen Rollböcke, deren Anlieferung bevorstünde, nach Dürrehennersdorf zu verfügen. Die Maschinen-Hauptverwaltung erklärte daraufhin am 12. Oktober 1892, daß die neuen Rollböcke am nächsten

Tag nach Radebeul abgehen würden. Da diese mit Bremse ausgerüstet waren, die für Dürrhennersdorf vorgesehenen jedoch nicht, sei ein Austausch ausgeschlossen. Die Transport-Oberinspektion beschied deshalb den Bahnverwalter, die Rollböcke 7 und 8 nach Eintreffen der neuen abzusenden. Diese trafen am 25. Oktober 1892 mit den Nummern 9 und 10 in Radebeul ein. Sie wurden – nachdem noch das Einverständnis der Maschinen-Hauptverwaltung eingeholt werden mußte und die Werkstätte Radebeul die Fahrzeuge untersucht hatte – am 4. November 1892 in Betrieb genommen, so daß die Dürrhennersdorfer Rollböcke am 9. November 1892 abgeschickt wurden.

Die Wagenkontrolle ermittelte anhand der Wagen-Rapporte im Dezember 1892, daß auf der RRg-Linie bestimmte Wagen mangels schmalspuriger Betriebsmittel verspätet in Radebeul zur Umladung gelangen. Dadurch sei seit dem 1. September 1892 eine Mehrmiete für fremde Wagen von 219,16 Mark entstanden, da die Entladefrist von 24 Stunden überschritten wurde. Der Bahnverwalter verwies die zuständige Betriebs-Oberinspektion Leipzig II darauf, daß der Rangierzug von Dresden-Neustadt, dessen Personal und Maschine auch die Rangierarbeiten in Radebeul auszuführen hatte, oft unregelmäßig verkehre. So mußte der Güterzug 3423 nach Radeburg um 11.30 Uhr, der ja hauptsächlich für den Rollbockverkehr eingerichtet worden war, dann ohne die bestellten Wagen auf den Rollböcken abfahren und die Sendungen in die Schmalspurwagen umgeladen werden. Die Station Radebeul versicherte, daß die Wagen für Radeburg sofort nach dem Eintreffen des Rangierzuges verladen würden. Die Station Dresden-N II räumte ein, daß durch den derzeit sehr umfangreichen Verkehr nach Station und Reparaturwerkstätte (an der heutigen Autobahnbrücke) Radebeul die Abfertigung der langen Züge viel Zeit in Anspruch nehmen und sich so die Abfahrt oft verzögere. Eine zweite Fahrt nach Radebeul sei dann meist nicht mehr möglich, weil auch der Rückzug sehr viel später

wieder eintreffe. Der Einsatz einer zweiten Maschine und die Vermehrung des Personals scheitere sicher an den Kosten, doch nach Weihnachten würde der Verkehr ohnehin wieder abnehmen. Die Betriebs-Ober-Inspektion II wies deshalb die Station Dresden-N II an, »entsprechende Verfügung zu treffen, damit der Rangierzug rechtzeitig in Radebeul eintrifft«.

Der zunehmende Güterverkehr auf der KKK- und der RRg-Linie veranlaßte die Generaldirektion, mit Dekret vom 9. April 1894 die Beschaffung eines dritten Rollbockpaares für diese Strecken anzuordnen. Am 25. September 1894 trafen in Radebeul die neuen Rollböcke mit den Nummern 13 und 14 ein.

Am 22. Oktober 1894 wandten sich die Inhaber der »Radeburger Thonwaarenfabrik Jackwitz und Kickelhayn«, Strack und Jackwitz, mit einem Gesuch an die Generaldirektion, an das sich auch die Schamottefabrik Mitscherling, die »Getreide-Dünger-Handlung en gros Lehmann« und der Baumeister Schubert anschlossen. Sie baten, dafür Sorge zu tragen, daß die Anzahl der Rollböcke weiterhin vergrößert werde, die Empfänger von Rollbocksendungen eher über deren Eintreffen informiert werden und dafür eine Telegraphenverbindung von der Station in ihre Comtoire eingerichtet wird. So könnte schon die Station Radebeul die Wagen vormelden. Sie beklagten, durch die unzureichende Anzahl der Rollböcke die Bestellungen ihrer Kunden nicht immer pünktlich erfüllen zu können und so schon Aufträge verloren zu haben. Auch könne man über die eigenen Leute und die Fuhrwerke nicht »economisch verfügen, es geht Zeit und Geld mit Abwarten und Müßigsein verloren, die Arbeiter und Kutscher gehen in die Wirtschaftshäuser, um sich die Zeit zu vertreiben, dort betrinken sie sich, die Pferde laufen Gefahr und können leicht Unglück anrichten! Keine Controlle kann dies verhindern!« Schließlich müsse sogar an Sonntagen verladen werden, und obendrein zahle man noch Strafmieten, weil besonders bei schlechtem Wetter das Fuhrwerk auf schlechten Wegen nicht

Südl. Säch. Staatsbahnen. Nr. 590.

Dieferschein
über

Magdeburg den 17. Oktober 1894. (2. Klasse) K. S. A. 13.

an den Herren:
2. Herrn Rollbock Nr. 13 u. 14.

Preis: 1800,- M.

*Zur Lieferung des Rollbock-Transportes des Herrn
Kadebeul - Radeburg
zur Beförderung Radeburg nach Kadebeul*

Chemnitz, am 22. Oktober 1894.

Magazinverwaltung.
Herrn K.

schnell genug alles zum Bahnhof bringen könne. Von der Ankunft des Wagens erfahre man erst, wenn dieser schon im Bahnhof stehe und die Ladefrist angefangen habe. Weitere Zeit vergehe, weil dann nach den Fabriken geschickt werden müsse, um das Personal für die Ent- oder Beladung heranzuholen. Eine Telephonverbindung käme sicher auch der Bahnverwaltung zu gute, da dann nicht mehr ein Beamter zu den Büros der Empfänger geschickt werden müsse und eine kurzfristige Disposition möglich würde.

Der Bahnverwalter äußerte sich am 28. Oktober 1894 zu dem Gesuch. Er erklärte, daß es seit

Lieferung des dritten Rollbockpaares zu keinem Wagenmangel mehr gekommen sei und auch trotz des derzeit bedeutenden Waganladungsverkehrs das Geschäft ohne Stockungen vonstatten gehe. Ursprünglich sei der Rollbockverkehr ja nur für die Erzeugnisse der Glashütte gedacht gewesen. Die Schamotteerzeugnisse hätten eigentlich gar keinen Anspruch auf Rollbocktransport, weil durch die Umladung die Beförderung höchstens etwas verlangsamt wird. Den Petenten seien scheinbar die Schmalspurwagen nicht genehm! Einer Vermehrung der Rollböcke stimmte er nicht zu, was ohnehin nur

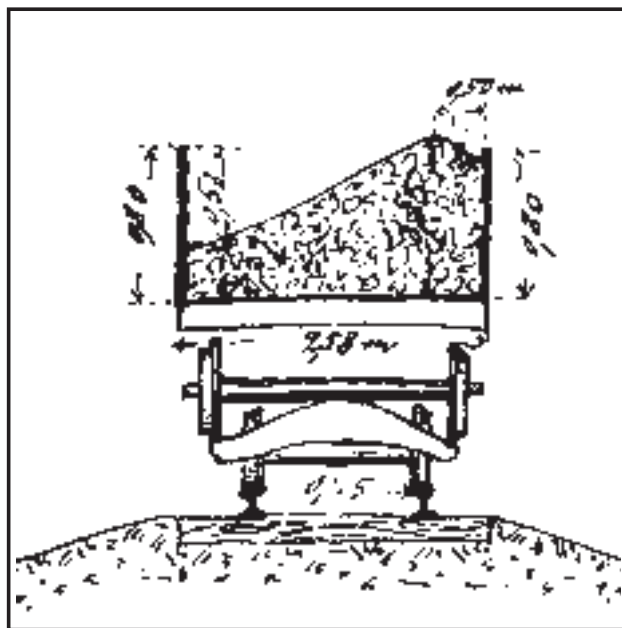
auf Kosten des übrigen Wagenparkes geschehen würde und die inzwischen unzulänglichen Gleisanlagen der Stationen Radeburg und Radebeul noch weiter belaste. Die im Landtag bereits erörterte Fortsetzung der RRg-Linie nach Großenhain ließen ohnehin Veränderungen erwarten. Gegen eine Telegraphenverbindung zur Station Radebeul hatte der Bahnverwalter keine Bedenken, doch einer Telephonverbindung zwischen den Diensträumen und den Büros konnte er keinesfalls zustimmen, müßte dann doch ein Expeditionsbeamter ständig Bereitschaft am Telephon haben. Außerdem lagen die Comptoire der Firmen nur bis 100 m vom Bahnhof entfernt. Die Petition stamme vom neuen Inhaber Strack, der sich mit den beschränkten Verhältnissen einer Schmalspurbahn noch nicht auskenne. Dessen Büro sei sogar nur 20 m entfernt und mit der Fabrik telephonisch verbunden! Er betonte abschließend die gute Zusammenarbeit mit den Beamten der Station Radebeul, die auf dem Grundsatz beruhe, der Hauptbahn Betriebsmittel nicht zu entziehen, wenn es nicht notwendig ist.

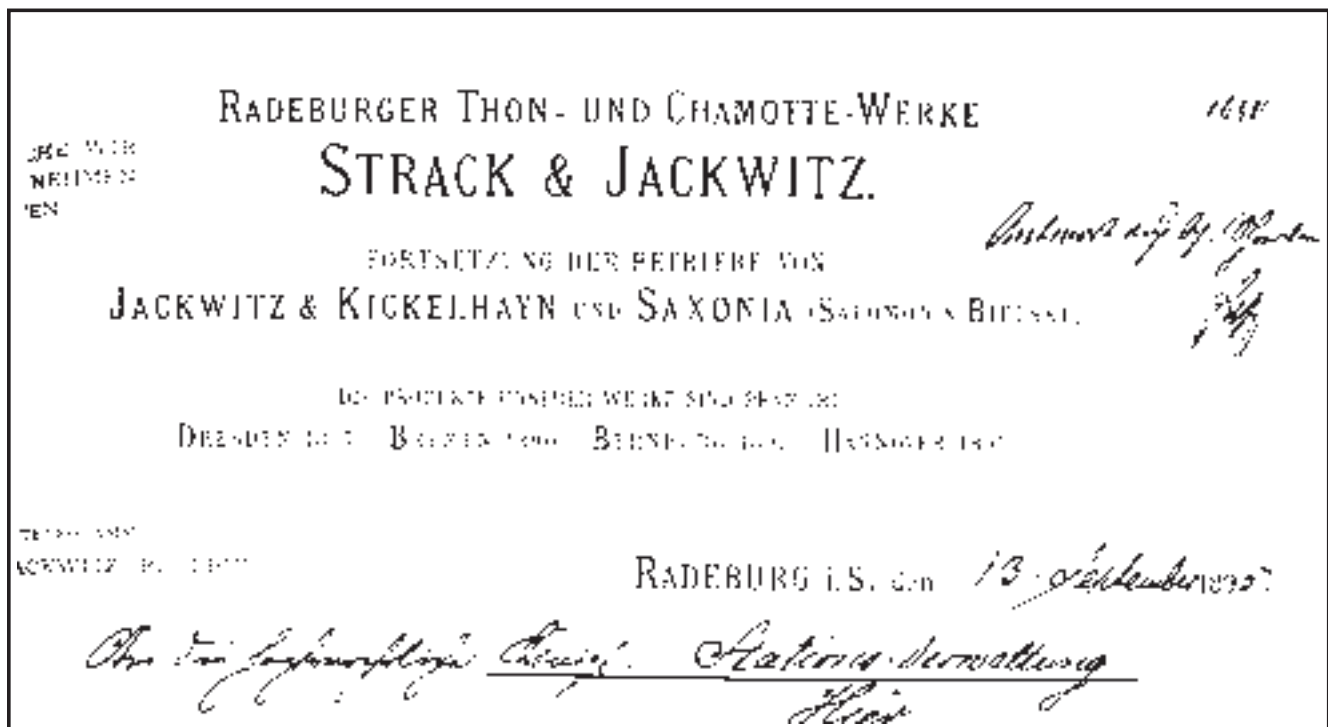
Am 13. September 1895 beschwerten sich die »Radeburger Thon- und Chamotte-Werke Strack & Jackwitz« beim Bahnverwalter darüber, daß »unser Strack« auf die Nachfrage, ob ihm wenigstens einer der seit Tagen bestellten drei Rollböcke zugewiesen werden könne, von einem »jüngeren Beamten« lediglich die Auskunft erhielt, daß sein Konkurrent Mitscherling für diesen Tag zwei Waggons bestellt habe und sie auch bekäme; Strack hätte ja am Vortag auf die Bestellung verzichtet. Er habe aber lediglich auf die Auskunft, es sei schwer, alle drei Wagen mit einmal zu stellen, geäußert: »D'rauf verzicht' ich auch, ich gön'n' den anderen auch ihren Teil und will ich Mitscherlings nicht Schwierigkeiten machen, wie sie es uns gegenüber tun!«. Außerdem bat man um »gütigen Schutz der wohlloblichen Königlichen Bahnpolizei gegen das muthwillige Stören unseres Ladegeschäftes durch die Leute der Firma Mitscherling«. Die verladenden Frauen seien

mehrfach belästigt und gestört worden. Mitscherling selbst sei nicht eingeschritten, als sein Kutscher absichtlich den Weg versperrte, sondern habe ihn sogar durch »unziemliches, die Ruhe auf dem Bahnhof störendes und beleidigendes Geschrei noch darin bestärkt«.

Durch das Bestreben der beiden Schamottefabrikanten, möglichst für alle Sendungen Rollböcke gestellt zu erhalten, entschied der Bahnverwalter am gleichen Tag, ab sofort überhaupt keine Rollbockbestellungen für Schamottesteine mehr anzunehmen. Die Zuteilung von Rollböcken würde sich dann nach der Anzahl der zu beladenden Wagen überhaupt richten. Nach den Nachweisen errechnete der Bahnverwalter ein Verhältnis des Rollbockversandes zwischen Strack und Mitscherling von 19 zu 13 und bei Schmalspurwagen von 13 zu 23, so daß Stracks Firma ohnehin bislang bevorzugt war.

Am 4. Juni 1896 bemerkte der Bahnverwalter Schulze, daß in Radeburg ein aufgebockter offener Güterwagen sehr ungleichmäßig mit Kalk beladen ankam. Er wies den Bahnhof Radebeul darauf hin und bat um eine strengere Kontrolle der aufzubockenden Wagen. Dennoch mußte am 5. September 1896 wieder ein einseitig beladener Kalkwagen registriert werden.





Deshalb wurden vom Bahnverwalter nun die ihm unterstehenden Zugführer der Schmalspurbahn, Feldmann 2 und Bachmann 5, angewiesen, die von der Verloaderampe kommenden aufgebockten Wagen genau zu inspizieren. Alle Unglücksfälle, die sich fortan aus falsch beladenen Wagen ergeben, würden den Zugführern zur Last gelegt werden.

Als auf der Strecke Oschatz–Altmügeln der Rollbockverkehr eingeführt werden sollte, fragte der Leipziger Bezirks-Bauinspector am 31. Juli 1896 beim Ingenieur-Hauptbureau in Dresden an, ob an den schmalspurigen Weichen zusätzliche Merksteine für die aufgebockten Fahrzeuge aufzustellen seien. Der Betriebs-Oberingenieur Dr. Fritzsche verwies zwar darauf, daß dies durch Beschluß der II. Abteilung der Generaldirektion vom 21. Oktober 1884 geregelt sei, erkundigte sich aber beim Radeburger Bahnverwalter, ob sich die bisherige Stellung bewährt habe. Bahnverwalter Friedrich Robert Schulze berichtete: Auf den Verkehrsstellen der RRg-Linie war je Weiche nur ein Merkstein in 3,0 m Gleisabstand vorhanden. Aber auf der Übergabestation Radebeul wurden

zwei Merksteine je Weiche angebracht, und zwar bei Gleisen, die für den Rollbockverkehr zugelassen waren, in 2,1 m und in 3,0 m Gleisabstand, bei den anderen in 2,1 m und 2,55 m Gleisabstand. Dies habe sich bewährt. Dennoch schlug er vor, statt zweier Merksteine nur den einen für das größere Profil zuzulassen. Die Merksteine für das Rollbockprofil waren gleich geformt wie die bisherigen, standen nur etwas höher, weshalb bei Beibehaltung beider Merksteine besser eine deutliche Größenunterscheidung vorgenommen werden sollte.

In Leipzig fand 1897 eine »Sächsisch-Thüringische Landesausstellung« statt, auf der die K.Sächs.Sts.E.B. zwei Rollböcke ausstellen wollten. Deshalb fragte die Maschinen-Hauptverwaltung zum Jahresende bei den einzelnen Bahnverwaltungen an, welche von März bis Oktober 1897 auf ein Rollbockpaar verzichten könnte. Der Radeburger Bahnverwalter wollte keinen entbehren. Durch den Umbau der KKK-Linie auf Normalspur sollte im April 1897 ein weiteres Paar von dort nach Radeburg umgesetzt werden. Da die KKK-Linie aber sechs Rollböcke besaß, die ab 1. April 1897 verfügbar

werden sollten, könnte vielleicht von diesen ein Paar für die Ausstellung genutzt werden, schlug der Bahnverwalter vor.

Für die Finanzperiode 1898/99 war von der Generaldirektion die Beschaffung von 50 Paar Rollböcken vorgesehen worden. Die Transport-Oberinspektion beauftragte deshalb am 2. Juni 1898 die Betriebs-Oberinspektion, Erörterungen darüber anzustellen, welchen Linien wieviel Rollböcke zuzuteilen wären, ob dann auf diesen Linien Veränderungen erforderlich wären und ob an der Konstruktion der Rollböcke Änderungen vorzunehmen wären. Dazu wurden die Bahnverwaltungen in Strehla, Wernsdorf, Mügeln b./O. und Radeburg zu einer Äußerung aufgefordert.

Der Radeburger Bahnverwalter erachtete 8 bis 10 Paar für seine Linie als nützlich. Diese sollten aber so konstruiert sein, daß ein Transport von Normalspurwagen mit 5 t Ladegewicht und Doppelbremse und die Kupplung der Rollböcke untereinander ohne die bislang erforderliche Zwischenstellung von Schmalspurwagen möglich sowie die Bremswirkung der Rollböcke verbessert wird. Letzteres ließ sich schon durch den Wegfall der Zwischenwagen und die dann mögliche verbesserte Führung der Bremsleine erreichen. Ein dringliches Bedürfnis nach Rollböcken für dreiachsige Wagen sah er derzeit nicht, eine Bereithaltung eines derartigen verschiebbaren Rollbockes wäre aber durchaus vorteilhaft. Da ein Umbau des Radebeuler Bahnhofs bereits für die nächste Zeit geplant war, gäbe es ansonsten keine zusätzlichen Einrichtungen zu schaffen.

Die neue Rollbockvorschrift vom 19. Januar 1898 sah zum Verladen nur Normalspurwagen bis 10 t Ladegewicht als zulässig vor. Seit 1892 wurden aber im Einverständnis mit der Maschinen-Hauptverwaltung auf den Linien RRg und Kkk auch Wagen mit 12,5 t Ladegewicht auf Rollböcken ohne Unsicherheiten oder Nachteilen befördert. Auch hatte man bis zu vier aufgebockte Wagen in den Zügen befördert und war damit an der Zugkraftgrenze der Lokomotiven

angelangt. Nun sah die Vorschrift aber generell nur zwei aufgebockte Wagen je Zug vor, nicht ganz zweifelsfrei aber wohl nur in den gemischten Zügen. Der Bahnverwalter bat deshalb am 17. März 1898 die Generaldirektion um entsprechende Klärung. Diese erhielt er mit Beschluß vom 8. Juli 1898, der besagte: »Die neu zu erbauenden Rollböcke erhalten eine Tragkraft, die hinreicht, 15 ton. Tragfähige Güterwagen bis 8,2 ton. Eigengewicht einschliesslich Ladung, sonach eine Gesamtbelastung bis zu 23,2 ton. aufzunehmen. Auf Grund der angestellten Versuche und erlangten Ergebnisse sind nun bis auf weiteres folgende Vorschriften zu beachten:

- die Anzahl der Rollböcke, welche auf einmal d.h. in einem Zuge befördert werden kann, soll betragen: a) in gemischten Zügen: 2 Paar oder 8 Achsen, b) in reinen Güterzügen: 4 Paar oder 16 Achsen,
- zur Bestimmung der grössten Zugsbelastung sollen bis auf weiteres 4 Rollbockachsen (gleich 1 Rollbockpaar) = 3 Schmalspurwagen gleich 6 Schmalspurachsen gerechnet werden.
- Mindestens die Hälfte der eingestellten Rollböcke muss Bremse besitzen.«

Von dieser Regelung wurde das Radeburger Fahr- und Lokomotivpersonal sowie die Haltestelle Moritzburg in Kenntnis gesetzt.

Wegen des zu erwartenden starken Verkehrszuwachses durch die neuen Rollböcke erzog das Verkehrsbureau im März 1898, neue Regelungen in die Tarife der Schmalspurbahnen aufzunehmen. Zunächst waren gewisse Güterarten wie Langholz, Großvieh, Heu und Stroh aus betrieblichen Gründen ganz ausgeschlossen. Ansonsten sollten nur solche Waren zu berücksichtigen sein, deren Umladung auf den Übergangsstationen umständlich und mit Unzulänglichkeiten verbunden sei. Deshalb sollte dem Publikum ein Recht auf die Verwendung von Rollböcken nicht eingeräumt werden. Im Binnenverkehr der Linien würden Rollböcke prinzipiell keine Verwendung finden. Der Ra-

deburger Bahnverwalter stimmte diesen Vorschlägen weitestgehend zu.

Wegen gleichzeitigem Defekt von zwei Paar Rollböcken suchte der Bahnverwalter am 15. Oktober 1898 bei der Transport-Oberinspektion um sofortige leihweise Zuweisung mindestens eines Paares während der Reparaturzeit nach.

Am 17. Dezember 1898 berichtete die Transport-Oberinspektion, daß die Auslieferung der 50 neuen Rollböcke demnächst erfolgen würde und bat die Betriebs-Oberinspektion Leipzig II um einen Verteilungsplan. Da die Linie Wilkau–Carlsfeld wegen der Profileinragungen zwischen Wilkau und Saupersdorf bei der Verteilung unberücksichtigt blieb, konnten die Bezirke Dresden-A und Leipzig II je 15 Paar, die Bezirke Dresden-N und Chemnitz je 10 Paar erhalten. Um die Rollböcke gut ausnutzen zu können, bezeichnete man die Anwendung von Absetzanlagen auf den größeren Zwischenstationen als wünschenswert. Die Leipziger Betriebs-Oberinspektion entschied über die Verteilung folgendermaßen: Bahnverwaltung Radeburg: 4 Paar, Bahnverwaltung Strehla: 2 Paar, Bahnverwaltung Mügeln: 4 Paar, Bahnverwaltung Wernsdorf: 5 Paar.

Der Radeburger Bahnverwalter hielt eine Absetzanlage lediglich für den Bahnhof Radeburg für angebracht. Da aber dessen Gleisanlagen ohnehin unzulänglich seien und noch über die Verlängerung der Linie nach Großenhain diskutiert werde, sollte in dieser Angelegenheit bis zu einer endgültigen Klärung gewartet werden.

In einer Aufstellung vom 19. Februar 1899 berichtete der Bahnverwalter über die mit Rollböcken transportierten Güter. Dies waren hauptsächlich: Umzugsgut, leicht zerbrechliche Waren, Glas-, Ton- und Schamottesteine (Backofenplatten, außergewöhnliche Formsteine, Schamottemehl, gepreßte Steine), lose Düngemittel, loses Getreide, Steinzeug- und Drainageröhren, Maschinen und Maschinenteile in Ladungen. Außerdem kamen noch hinzu: lose Kartoffeln, Stalldünger, Kalk, Schieferzement,

Betonwaren, Sandstein, Ton, Briketts, Spiritus und Ziegel. Außer den vom Transport ausgeschlossenen Gütern, darunter zählten auch Kesselwagen, wurden alle Güter bei Verfügbarkeit auf Rollböcke verladen, wenn für den entsprechenden Normalspurwagen eine Rücksendung von der Schmalspurbahn vorhanden war.

*

Damit endet diese Akte der Bahnverwaltung Radeburg. Im Ergebnis des Streites entstand 1901 die wohl längste schmalspurige Anschlußbahn – sieht man von einer etwa drei Kilometer langen bei Kesselsdorf ab, die lediglich während des 2. Weltkrieges in Betrieb war – zumindest in Sachsen, die beiden Schamottfabriken und außerdem der Städtischen Gasanstalt sowie der Dresdner Dünger-Export-Gesellschaft (welche auf der Kk- und der RRg-Linie die schmalspurigen Kesselwagen einsetzte) einen direkten Gleisanschluß ermöglichte.

Nur wenige Jahre später begannen die K.Sächs.Sts.E.B. mit dem Einsatz der Rollwagen mit vier und sechs Achsen, die auch auf der RRg-Linie bald die kippligen Rollböcke und schließlich auch den größten Teil der schmalspurigen Güterwagen verdrängten.

Aus einer weiterführenden Strecke in Richtung Großenhain ist bekanntlich trotz des jahrzehntelangen Bemühens nichts geworden.

Der Bahnhof Radebeul wurde im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Hauptbahn nach der Jahrhundertwende großzügig erweitert und dem Verkehrsaufkommen angepaßt. Die Schmalspuranlage erreichte ihre im wesentlichen noch heute bestehende Ausdehnung.

Doch das meiste ist nur noch Historie...

RAINER FISCHER

Die einzige Schmalspurbahn in der Sächsischen Schweiz

... führte von Goßdorf-Kohlmühle, an der regelspurigen Sebnitztalbahn gelegen, über Lohsdorf, Unter- und Oberehrenberg nach Hohnstein. Die Strecke hatte wie die meisten sächsischen Schmalspurbahnen eine Spurweite von 750 mm. Eine Besonderheit dieser Bahnlinie waren jedoch die zwei Tunnel im Schwarzbachtal zwischen Goßdorf-Kohlmühle und Lohsdorf.

Am 30. April 1897 wurde die 12,1 km lange Strecke feierlich eröffnet. Da das Transport- und Verkehrsaufkommen nie sehr groß war, wurde die Verbindung schon nach 54 Jahren wieder eingestellt. Am 27. Mai 1951 verkehrte der letzte planmäßige Zug, und im September des gleichen Jahres war die Strecke bereits abgebaut. Trotzdem ist noch ein Großteil der ehemaligen Trasse erkennbar und kann heute teilweise als Wanderweg genutzt werden.

Hohnstein, den Ausgangspunkt unserer Wanderung, erreicht man mit der Buslinie Pir-

na-Sebnitz. Der geübte Wanderer kann jedoch auch von Rathen aus durch das Polenztal nach Hohnstein gelangen. Das gut sichtbare Wahrzeichen der kleinen Stadt ist die gleichnamige Burg. Südöstlich von ihr am Ortsrand befindet sich der ehemalige Bahnhof. Hier sind noch das Empfangs- und das Wirtschaftsgebäude sowie der Lokschuppen vorhanden. Das Empfangsgebäude beherbergt heute eine Kindertagesstätte. Den Lokschuppen und einen Teil des Bahnhofsgeländes nutzt ein Busunternehmen.

Wir überqueren den Parkplatz neben dem Lokschuppen und kommen in nordöstlicher Richtung zur ehemaligen Bahntrasse. Diese ist in der Ortslage Hohnstein noch relativ gut zu erkennen. Nach wenigen hundert Metern ist das Viadukt oberhalb des Hohnsteiner Bades erreicht. Nach dem Überqueren der Brücke folgen wir einem Trampelpfad und gelangen schließlich die Straße nach Goßdorf. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich der



*Das Empfangsgebäude in Hohnstein entstand in dem für die Zeit um 1895 typischen Klinkerbaustil.
Foto: A. Kroß*

Hohnsteiner Sportplatz. Rechts davon verlief die Bahnlinie, welche auch hier begehbar ist.

Wir folgen dem unbefestigten Weg vorbei an einer stillgelegten Gärtnerei und zahlreichen Wochenendgrundstücken. Nach einer leichten Linksbiegung treffen wir auf eine Querstraße. Von hier aus ging die Strecke geradeaus weiter. Der Bahndamm wurde aber bereits untergepflügt, und der weitere Verlauf ist nicht mehr erkennbar. Von hier aus müßte man entlang der Straße nach Oberehrenberg wandern, was jedoch bei der heutigen Verkehrsdichte nicht immer angenehm ist. So beschließen wir, etwas abzukürzen. Wir halten uns halb rechts in Richtung eines einzeln stehenden Hofes. Dieser Weg ist die »Alte Böhmisches Glasstraße« und führt uns direkt in Richtung Lohsdorf.



*Der untere Tunnel bei Goßdorf-Kohlmühle.
Foto: A. Kroß*

Wir durchwandern den Ort und treffen schließlich auf den Schwarzbach und die Straße nach Sebnitz. Hier befand sich der ehemalige Bahnhof Lohsdorf. Wir überqueren das Gelände und benutzen wieder den alten Bahndamm. Nach wenigen hundert Metern verlassen wir wieder die Trasse und laufen parallel zu ihr weiter. Gelegentlich wechselt der Wanderweg dann wieder auf den Bahnkörper.

Hier im Schwarzbachtal sind noch zahlreiche Brückenfundamente vorhanden, und die ehemalige Bahnlinie ist noch sehr gut zu erkennen. Schließlich erreichen wir den ersten Tunnel. Dieser liegt leicht im Bogen und hat eine Länge von 39 m. Wir durchlaufen ihn und kommen nach wenigen Minuten in die Nähe des zweiten Tunnels. Der offizielle Wanderweg biegt vor dem Tunnel links ab und führt um das Goßdorfer Raubschloß herum in Richtung Sebnitztalbahn. Wir überqueren jedoch die vor uns liegende Wiese auf einem Trampelpfad und gelangen so zum Tunnel. Dieser ist 63 m lang und ebenfalls passierbar. Danach folgt ein Viadukt, bei welchem etwas Vorsicht geboten ist, da hier keinerlei Geländer vorhanden sind.

Nach wenigen Metern erreichen wir dann die regelspurige Bahnlinie Bad Schandau–Sebnitz. Parallel zu ihr gehen wir bis zum Haltepunkt Goßdorf-Kohlmühle, dem Endpunkt unserer kleinen Wanderung und ehemaligen Anfangspunkt der einzigen Schmalspurbahn in der Sächsischen Schweiz.

Wer mehr über diese Bahnlinie erfahren möchte, dem sei die Broschüre »Die Geschichte der Schmalspurbahn Goßdorf-Kohlmühle–Hohnstein« empfohlen. Sie wurde 1984 von unserem Verein in 2. Auflage herausgegeben. Aber auch im Internet ist Interessantes über die ehemalige Schmalspurbahn zu finden: <http://www.lokomotive.de/sachsen/koho> oder http://www.oberelbe.de/tourist/sw/swb_bahn/main.htm, die Seite des Vereins Schwarzbachtalbahn e.V.

ATTILA KROSS

Museumsbahn-Fahrtage 2001

MUSEUMSBAHN SCHÖNHEIDE:

- 17., 18., 24. und 25. Februar
- 17. und 18. März
- 13. bis 16. April (Ostern)
- 12. und 13. Mai (Bahnhofsfest)
- 2. bis 4. Juni (Pfingsten)
- 30. Juni und 1. Juli

Von Mai bis Oktober 2001 Fahrbetrieb mit Diesellok am jeweils letzten Wochenende im Monat.

Kontaktadresse: Museumsbahn Schönheide, Am Fuchsstein, 08304 Schönheide, Tel.: (037755) 4303

PRESSNITZTALBAHN:

- 10., 11., 17. und 18. Februar
- 13. bis 16. April (Ostern)

- 28. und 29. April
- 1., 24., 26. und 27. Mai
- 2. bis 4. Juni (Pfingsten)

Ab 5. Mai Fahrbetrieb mit Diesellok an jedem Wochenende.

Kontaktadresse: IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel.: (037343) 80800

DÖLLNITZBAHN (DAMPFZÜGE):

- 25. Februar
- 15. und 16. April
- 29. April
- 27. Mai

Kontaktadresse: DBV-Förderverein »Wilder Robert«, Bahnhofstr. 2 a, 04769 Mügeln, Tel.: (03435) 922267



Winterbetrieb auf der Preßnitztalbahn: 99 1568 schleppte am Neujahrsmorgen 1997 ihren Zug im Schwarzwassertal aufwärts. Foto: R. Fischer

Arbeitsplan 2001 (1. und 2. Quartal)

Januar	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	28.	Winterwanderung
Februar	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	17. 18 - ...	Klubabend in Radebeul
	So	25.	Traditionsbetrieb Radeburger Karneval
	Di	27. 16 - 18	Pfannkuchenessen in der Geschäftsstelle
März	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	11.	Die Traditionsbahn geht baden...
	Sa	17. 13.30	Mitgliederversammlung *
April	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	15.	Traditionsbetrieb »Osterexpresß«
	Sa	16.	Traditionsbetrieb »Osterexpresß«
Mai	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Di	1.	Traditionsbetrieb zum »Dampflokfestfest«
	Do	24.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa	26.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	So	27.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
Juni	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	Traditionsbetrieb zu Pfingsten
	Mo	4.	Traditionsbetrieb zu Pfingsten
	Sa	9.	Europäisches Museumsbahn-Wochenende
	Sa	30.	Sommerfest *

***) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

