
Traditionsbahn- Depefche



Heft 45

Sommer 2003



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Liebe Freunde.	3
Auftakt zur Saison 2003.	5
Ergebnisse der ABM und Arbeitseinsätze	8
Vereins- und Schmalspurinformationen	10
Presseerklärung des VVO vom 10. Juni 2003	14
99 715 wieder unter Dampf	14
Dokumente zur neueren Schmalspurgeschichte	16
Mit der Schmalspurbahn zum höchsten Bahnhof Europas	20
Arbeitsplan 3. und 4. Quartal 2003	23

Für die Mitglieder liegt dieser Ausgabe das Protokoll der Mitgliederversammlung vom 29. März 2003 bei.

Sie finden unsere Vereinszeitschrift ab Heft 35 auch im Internet auf unserer Website www.traditionsbahn-radebeul.de als PDF-Datei zum Herunterladen!

Titelbild:

Der Ausrücker zur Osterfahrt am 20. April 2003 nahm auch die V10C wieder mit nach Radebeul, nachdem in Radeburg an ihr gearbeitet worden war. Foto: J. Windrich

Rücktitelbild:

Gemeinsam zogen 99 1715 und 99 1713 den offiziellen Nebefahrt-Zug am 17. April 2003 über die bekannte Brücke am Malter-Stausee. Foto: J. Windrich

Impressum:

Traditionsbahn-Zeitschrift

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. 3 000 025 099 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

Bankverbindung für Abonement: Konto-Nr. 3 000 170 008 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: saxOprint GmbH, Dresden
erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2003: 8,- Euro (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 45: 15. Juni 2003, Heft 46: vsl. 15. September 2003

Liebe Freunde!

Die Arbeit im Verein und vor allem im Vorstand hat sich in den vergangenen Wochen auf neuen Schultern weiter stabilisiert. Doch schon gibt es wieder Ereignisse, die uns nicht zur Ruhe kommen lassen. Viele erfuhren es abermals aus der Tagespresse: Die DB AG will sich und damit die dem Konzern wieder einverleibte DB Services Südost GmbH von den beiden bei ihr verbliebenen sächsischen Schmalspurbahnen trennen; ein neuer Betreiber stünde schon in den Startlöchern. Und das Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (SMWA) setzte noch eines drauf und verkündete, daß die beiden Bahnen zukünftig nur noch als Tourismusattraktionen auf die Strecke gehen sollten, um so die viel zu hohen Kosten eines Dampflokbetriebes zu senken.

Der Vorstand hat sich in den vergangenen Wochen bemüht, in mehreren Gesprächen mit Verantwortlichen und Betroffenen Klarheit über diese Vorstellungen und Planungen zu erhalten und gleichzeitig die Belange unseres Vereines zu wahren. Bei Redaktionsschluß waren die Verhandlungen zwischen bisherigen und potentiellen Verantwortlichen noch im Gange. So viel dürfen wir aber offiziell festhalten: Der Wechsel soll noch in diesem Jahr kommen, wenngleich der ursprüngliche Termin zum 1. Juli nicht zu halten war. Die DB AG will beide Bahnen vollständig abgeben, also einschließlich der kompletten Infrastruktur. Das stößt aber noch auf Probleme mit finanztechnischem Hintergrund, die eine Übergangslösung erforderlich machen. Die vorhandenen Fahrzeuge sollen dem neuen Betreiber vollzählig übergeben werden, Verkäufe an Dritte sind nicht vorgesehen. Als Eigentümer und Betreiber wird eine neue Gesellschaft auftreten, die nach bisherigem Stand der Verhandlungen als Tochter der BVO Bahn GmbH und des Regionalverkehrs Dresden GmbH (RVD) gegründet werden soll. Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) will weiterhin Nahverkehrsleistungen auf beiden Strecken bestellen, sich einer notwendigen Erhöhung der Wirtschaftlichkeit jedoch nicht verschließen. Die Umwandlung in reine Tourismusbahnen ist nach Gesprächen zwischen dem VVO und dem SMWA wieder vom Tisch und hatte mit dem von der DB AG und dem VVO angestrebten Betreiberwechsel ohnehin nichts zu tun.



Von allen Gesprächspartnern haben wir zu hören bekommen, daß auch der potentielle neue Betreiber großen Wert auf die weitere Zusammenarbeit mit den beiden Vereinen IG Weißeritzalbahn und Traditionsbahn Radebeul legt. Namentlich unser Verein soll und will sich noch stärker in ein sich entwickelndes Marketingkonzept einbringen. Dieses soll nicht nur die beiden Dresdner Bahnen und die Fichtelbergbahn umfassen, auch die SOEG habe sich zu einer Zusammenarbeit bereit erklärt. Der VVO und dessen Tourismusbüro OberelbeTours sehen den neuen Verhältnissen optimistisch und hoffnungsvoll entgegen, und auch unser Verein kann davon durchaus profitieren.

Wären da aber noch die Mitarbeiter der DB Services Südost GmbH, mit denen sich in den letzten Jahren ein ausgesprochen kollegiales Zusammenarbeiten auf Gegenseitigkeit entwickelt hat. Inwieweit sich dieses auch in Zukunft fortsetzen läßt, welche »Macher« überhaupt zum neuen Betreiber wechseln können und welche Möglichkeiten sie dann dort finden – daß alles ist Gegenstand der noch laufenden Verhandlungen, darauf haben wir leider wenig Einfluß. Wir haben bei unseren Gesprächen versucht, das große Bemühen der »BRG«-Mitarbeiter für ihre Schmalspurbahnen hervorzuheben. Die Entscheidung ist jedoch Sache der alten und neuen Vertragspartner.

Aber es gab noch andere Ereignisse im zurückliegenden Quartal: Die Walpurgisfahrt am 31. April gestaltete sich nach dem Flop im vergangenen Jahr zu einem begeistert angenommenen »Event«, das Karl-May-Fest verlangte unserem Personal und unserer Technik wieder viel ab, bei Redaktionsschluß stand die museale Aufarbeitung des »Kohle-GGw« unmittelbar vor dem Abschluß. Mehr dazu auf den folgenden Seiten. All dies wäre nicht möglich geworden ohne die Einsatzbereitschaft unserer aktiven Mitglieder, die auch nach schwierigen Wochen weiterhin zum Verein stehen, und natürlich auch einer hervorragend arbeitenden ABM-Truppe, von denen wir uns leider schon bald wieder verabschieden müssen.

Allen ein herzliches Dankeschön im Namen des Vorstandes!

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER



Platz für über 250 Fahrgäste hatte der Sonderzug für eine Radebeuler Firma am 10. Mai 2003.

Foto: J. Windrich

Auftakt zur Saison 2003

Am 12. April 2003 veranstaltete die Stadt Radebeul ihren 3. Museumstag, in den auch wir uns wieder mit unserem Tag der offenen Tür einbrachten. Bei herrlichem Frühlingswetter kamen etwa 500 Besucher auf das Bahnhofsgelände. Kommen und sehen durfte jeder, zum Anfassen oder Benutzen gehörte aber eine Eintrittskarte, welche in allen teilnehmenden Einrichtungen gültig war. Ein Buspendel verband die Veranstaltungsorte zwischen der Sternwarte und dem Bahnhof Radebeul Ost, und so nutzten viele Besucher gleich mehrere Angebote. Auf der Ladestraße tuckerte die Draisine auf dem Feldbahngleis, und auch die Radebeuler Werkstatt stand dank der Mitarbeiter der DB Services für die Führungen offen. Neben den obligatorischen Bahnhofsrundfahrten auf dem Führerstand, für die wir uns eine Planmaschine geborgt hatten, zeigte sich auch unsere grüne IVK nach bestandener Kesseluntersuchung wieder freudig unter Dampf. Beide Maschinen bespannten am späten Nachmittag eine Schnup-

perfahrt nach Moritzburg; während unsere Grüne dann dem heimatischen Radeburger Lokschuppen zustrebte, brachte die VIIK den gut besetzten Zug zurück nach Radebeul.

Im vorigen Jahr hatten wir erstmals eine Walpurgisfahrt in das Programm aufgenommen. Leider wurde sie durch eine gutgemeinte Wegänderung bei regnerischem Wetter zum Parcours für die relativ wenigen, aber erwartungsfrohen Teilnehmer, die so die Hauptattraktion, das Walpurgisfeuer, verpaßten. Diesmal wurde deshalb besonderer Wert auf eine detaillierte Vorbereitung gelegt. Um ein paar Fahrgäste mehr anzulocken, hatten wir kurzfristig eine Werbeaktion in den Zeitungen des Umlandes gestartet – und tatsächlich war schon Tage vorher der Zug ausverkauft! Als Zitterpartie erwies sich dagegen das Walpurgisfeuer auf der Wiese am Dippelsdorfer Teich: Fast hätte uns die anhaltende Trockenheit einen Strich durch die Rechnung gemacht! Vorsorglich waren genügend



Zehn Achsen im Zug, davon 80 % angetrieben – die Feierabendfuhre am 10. Mai 2003 in Radeburg.

Foto: J. Windrich

Löschmittel bereitgestellt worden, mußten aber nicht gebraucht werden. In Moritzburg gesellten sich noch weitere Teilnehmer zu uns, die keine Fahrkarten mehr bekommen hatten, aber auf die Fackelwanderung und das Feuer nicht verzichten wollten. So konnten sich weit über 200 Leute am Schein der Flammen erfreuen und am Grill der Radebeuler »Löbnitztschänke« bedienen, während rings herum die Landschaft in gespenstischem Dunkel versank.

Für den 10. Mai 2003 hatte eine Radebeuler Firma einen Sonderzug bestellt. Da für die avisierten 250 Fahrgäste unsere Wagen allein nicht ausgereicht hätten, mußten wir uns von der DB Services den nach seiner HU gerade erst wieder zurückgekehrten Einheitswagen 970-433 und den DR-Traglastler 970-516 ausborgen – die vier Traditionswagen des DB Mu-

seums sind ja zum Sonderverkehr in Dippoldiswalde. Da nun aber auch die Zugkraft unserer IVK nicht mehr auslangte, war auch der Einsatz von 99 1608 erforderlich. Diese lange Leine aus neun Reisezugwagen und den zwei Schmalspurtypisches Bild. In Moritzburg setzte sich 99 1608 an den Zugschluß, denn die Fahrt war nur bis Cunnertswalde und zurück bis Friedewald Hp bestellt. Am Abend wirkte der »Einrückter« nach Radeburg mit beiden Loks und dem Rucksack 975-103 dagegen geradezu lächerlich.

Das mittlerweile 13. Karl-May-Fest der Stadt Radebeul zog vom 30. Mai bis zum 1. Juni 2003 wieder etwa 30.000 Besucher in den Löbnitzgrund. Trotz schärferer Waffengesetze gab es wieder viel Wildwest- und Indianerstimmung.



Während am 26. April 2003 der gecharterte Einheitswagen 970-006 im Planzug auf die Rückfahrt wartet, wird der Schotter zwischen den gerade ausgewechselten Schwellen »festgetreten«. Foto: R. Fischer

Gerade wegen der internationalen politischen Lage stand dieses Jahr aber neben der Show vor allem die humanistische Gesinnung Karl Mays im Vordergrund. Am Sonnabend und Sonntag boten wir wieder den obligatorischen Pendelverkehr vom Bahnhof Radebeul Ost. Die meisten Züge endeten im Haltepunkt Lößnitzgrund, so daß diese mit zwei Maschinen als Zug- und Schlußlok gefahren werden mußten. Im Einsatz waren 99 1539, 99 1713 und die V10C. Ohne große Verspätungen und technische Probleme konnten wir den Zubringerverkehr abwickeln. Als Attraktion entpuppte sich schließlich sogar eine kleine Fehlplanung, als der Traditionszug am Weißen Roß die Sternreiterparade unterbrechen und über den Übergang fahren mußte – nun möchten die Veranstalter dies am Liebsten im nächsten Jahr gleich so einplanen! Leider

gab es aber auch ein tragisches Ereignis, als am Sonnabend abend ein unbeaufsichtigter Hund unter die Räder des Planzuges geriet und dies nicht überstand.

Für Pfingstsonntag und -montag hatte der VVO einen Entlastungsverkehr zwischen Radebeul und Moritzburg bei uns bestellt. An diesen Tagen galten deshalb auch in unseren Zügen die normalen DB-Fahrkarten. Waren die Züge zum Sonntag noch gut gefüllt, zeigte sich am Montag wohl doch schon eine gewisse »Ostermüdigkeit«. Viele hatten das schöne Wetter schon am Karfreitag ausgenutzt.

Ach ja, und zwischendurch gab's noch schon fast »normale« Fahrten zu Ostern, zum 1. Mai und zu Himmelfahrt...

RAINER FISCHER



Seit Mitte April 2003 ist 970-433 nach seiner HU bei der BMS in hervorragendem Zustand für Sonderaufgaben wieder in Radebeul. Foto: R. Fischer

Ergebnisse der ABM und Arbeitseinsätze

In den vergangenen Monaten konzentrierte sich die Tätigkeit der ABM vor allem auf den Wiederaufbau des GGW 97-13-06 in der Halle Turnerweg:

- Entrostung des zweiten Drehgestells mit Neu-anstrich
- Richten der Trichterkupplungen
- Anfertigung und Einbau des neuen Dachoberrahmens und der Spriegel
- Anfertigung und Einbau der Stirn- und Seitenwandbretter einschließlich der Ladeluken
- Einbau und Verschleifen der Dachbretter
- Konservierung und Anstrich aller Holzteile
- Aufbringen des Dachbelages
- Aufarbeitung und Montage der Teile der Heberleinbremse und der Beschlagteile

- Anbringen der Beschriftung in Folientechnik
- Durch die Winterpause der ABM des SUFW waren die Arbeiten erst im März wieder aufgenommen worden. Dank des Engagements aller ABM-Mitarbeiter konnte der Wagen derart vorangetrieben werden, daß bei Redaktionsschluß der geplanten Fertigstellung Ende Juni nichts mehr im Wege zu stehen scheint. Da wir für diese Arbeiten auf eine umfangreiche Zuwendung der Sparkassenstiftung zurückgreifen konnten, wollen wir den Wagen am 5. Juli mit geladenen Vertretern der Sparkassenstiftung, der Kreis-sparkasse, der Stadt Radebeul und anderer Partner würdig präsentieren.

An den Oberlichtwagen 970-302 und 970-316 wurde der Außenanstrich erneuert.



Anfang Juni näherten sich die Holzarbeiten am 97-13-06 mit Riesenschritten ihrem Abschluß.

Foto: R. Fischer

Andere betriebsfähige Fahrzeuge erforderten ebenfalls kleinere Pflege- und Reparaturarbeiten. Am Profilmößwagen wurden die schadhaften Fensterrahmen instandgesetzt.

Der Gw-Wagenkasten in Radeburg konnte fertiggestellt werden. Nach Auswechslung schadhafter Holzteile wurde er konserviert und erhielt einen Neuanstrich sowie einen neuen Dachbelag. Das Dach des Radeburger Lokschuppens mußte provisorisch instandgesetzt werden. An der Elektroanlage konnten weitere Anpassungsarbeiten vorgenommen werden, so daß nun auch eine leistungsfähige Einspeisung zur Verfügung stehen wird.

In unseren Räumen im Obergeschoß des Radebeuler Empfangsgebäudes konnten die Restarbeiten fertiggestellt werden. Der Umbau der Kellerräume im Ostflügel wurde abgeschlossen,

das Material in diesen umgelagert.

Die Mitarbeiter der DSA beräumten die gesamte Strecke von Müll und führten den Grünschnitt entlang der Gleise durch. Die Blumenkästen in Radebeul Ost, Weißes Roß, Friedewald Bad und Moritzburg bepflanzte die Gartenabteilung des SUFW neu.

Um die Veranstaltungen der letzten Monate (Museumstag, Walpurgisfahrt, Osterfahrten, Karl-May-Festtage) abzusichern, waren umfangreiche Vorbereitungsarbeiten erforderlich.

Für den 26. April 2003 war wieder ein Gleisbau-Einsatz am Gleis 5 in Radeburg angesetzt worden. Leider blieb diesmal die Beteiligung weit hinter den Erwartungen zurück, dennoch konnten wieder mehrere Schwellen ausgetauscht werden.

D. HUMMIG, R. FISCHER



Trotz geringem Aufwand wieder ansehnlich: der Gw-Kasten in Radeburg.

Foto: R. Fischer

Vereins- und Schmalspurinformationen

- Bislang ist ein knappes Drittel unserer Mitglieder der Beitragspflicht für das Jahr 2003 noch nicht nachgekommen! Der Vorstand fordert alle säumigen Freunde auf, dies als 1. Mahnung zu betrachten und umgehend ihren Beitrag auf das Konto 3 000 025 099 bei der Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00, einzuzahlen. Trotz mehrfacher Hinweise sind einige Überweisungen auf anderen Konten eingegangen, also bitte unbedingt das (inzwischen nicht mehr ganz so) neue Hauptkonto beachten!
- Im ersten Halbjahr 2003 sind Frau Kati Velte sowie die Herren Dr. Andreas Winkler, Mario Kühnel, Dirk Osterland, Mike Jaeckel und Erik Prautzsch unserem Verein beigetreten. Damit haben wir per 1. Juli 2003 insgesamt 111 Mitglieder.
- Im April 2003 heiratete Tilo Mätzler seine Katja, Veikko Zirnstein ist Vater eines Sohnes Eric geworden, und Stefan Seifert hat die Zwillinge Vanessa und Annabell bekommen. Allen dreien und ihren Partnerinnen unseren herzlichen Glückwunsch!
- Auf den Spendenaufruf vom Winter zur finanziellen Unterstützung der Kesselfrist unserer 99 1539 gingen insgesamt knapp 2000 Euro ein. Da sich nach den ersten Untersuchungen abzeichnete, daß die Arbeiten einen überschaubaren finanziellen Rahmen nicht sprengen würden, ist der Aufruf nicht wiederholt worden. Dennoch konnte so ein angemessener Teil der Kosten durch teilweise beachtliche Spenden getragen werden. Wir danken allen Spendern, die dazu beigetragen haben!
- Am 19. Juni 2003 drehte bei uns die Ottonia Media GmbH einige Szenen für einen neuen Beitrag der mdr-Serie »Geschichte Mitteldeutschlands«. Dieser wird am 30. November 2003 ausgestrahlt und befaßt sich mit dem letzten sächsischen König, Friedrich August III, und seiner Gemahlin, Prinzessin Louise

von Toscana. Für die Darstellung ihres fluchtartigen Abschieds vom sächsischen Königshof diente der dem Planzug beige stellte Oberlichtwagen 970-302 als stilvolle Kulisse.

- Im März und April 2003 erhielten die Bahnhöfe und Haltepunkte zwischen Radebeul Ost und Radeburg neue Stationsschilder und Müllbehälter. Letztere entsprechen neuzeitlichen Normen. Bei den Schildern versuchte DB Netz ein historisches Outfit, dessen gebrochene Lettern im Stil der 1930er Jahre in Sachsen aber so nie zu sehen waren. Passender als die zuvor verbindlichen blau-weißen DB-Schilder ist diese Schwarz-weiß-Variante aber allemal. *Foto: W. Aehlig*



- Nach ihrem Auftritt zum Neubaulok-Geburtstags auf der Insel Rügen kam 99 1771 nach Radebeul. Derzeit sind damit sieben der zehn noch im Besitz der DB Regio AG befindlichen Neubau-VIIK auf unserer Strecke anzutreffen. Nur die nichtbetriebsfähigen Loks 99 1780 und 99 1790 stehen in Freital-Hainsberg; 99 1781 ist als Dauerleihgabe im DB Museum Nürnberg.
- Nachdem in der WAS in Freital-Potschappel eine Verladerampe errichtet wurde, können seit dem 26. März 2003 auf dem Straßenweg wieder Wagen abgeholt und zugeführt werden. Die Situation im Radebeuler Wagenpark

entspannte sich so binnen weniger Tage, standen in Freital doch bereits mehrere Radebeuler Wagen mit fertigen Fristen zur Abholung bereit.

- In der Woche nach Ostern blieb der Abschnitt Radebeul Ost–Moritzburg wegen Arbeiten am Straßenübergang in Moritzburg gesperrt. Um keine Dampflok auf dem oberen Abschnitt stationieren und dort trotzdem keinen Schienenersatzverkehr einrichten zu müssen, übernahm unsere V10C mit einem Oberlichtwagen und dem Modernisierungs-Gepäckwagen 974-370 an diesen vier Tagen einen Pendelverkehr zwischen Radeburg und Moritzburg. Zwei Tage war sie mit unserem Personal besetzt, die anderen beiden Tage nutzte DB Services zur Schulung ihres Personals. Stammfahrgäste zeigten sich erstaunt ob

des wesentlich geringeren Komforts mit Holzsitzen und Ofenheizung!

- Die nach dem Hochwasser in Dippoldiswalde zurückgebliebene 99 1747 wurde am 29. April 2003 nach Freital-Hainsberg gebracht.
- Am 24./25. Mai 2003 beging der Verkehrsverbund Oberelbe sein fünfjähriges Bestehen. Mehrmals bekräftigte man dabei, auch weiterhin ÖPNV-Leistungen auf den beiden Schmalspurbahnen bestellen, aber auch das touristische Angebot auf beiden Bahnen zusammen mit den Dresdner Bergbahnen, der Kirnitzschtalbahn und dem Fährdampfer »Bastei-Wehlen« ausbauen zu wollen.
- Die Arbeiten am Kessel der zur HU bei der MaLoWa befindlichen 99 1516 der Museumsbahn Schönheide sollen demnächst abgeschlossen werden. Der Rahmen wurde



ÖPNV mit V10C – der Pendelverkehr während der Sperrung des unteren Abschnitts am 24. April 2003 beim Wendehalt in Moritzburg. Foto: J. Windrich

sandgestrahlt, vermessen und grundiert. Die Drehgestelle und die Dampfmaschinen befinden sich derzeit in Aufarbeitung. In der Marienberger Werkstatt der BVO wurde mit den Blecharbeiten zur Erneuerung des Führerhauses begonnen. Die erforderlichen Holzarbeiten werden anschließend in Schönheide ausgeführt.

- Anfang April 2003 begann eine Gleisbaufirma auf dem Bahnhof Wolfsgrün mit dem Abbruch des 1995 stillgelegten Streckenteils Aue–Wolfsgrün der CAA-Linie. Am 16. Mai 2003 wurden 210 m Schienen nach Carlsfeld transportiert. Mit diesen will der Förderverein »Historische Westsächsische Eisenbahnen« e.V. den südlichen Endbahnhof der Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau-Carlsfeld wieder aufbauen. Inzwischen liegen dort bereits wieder etwa 30 m Gleis, davon 12 m im sanierten Lokschuppen. Der Wagenkasten eines zweiachsigen gedeckten Güterwagens wurde im Frühling aus Northeim in Bayern (!) als Privateigentum eines Vereinsmitgliedes geholt. Dorthin war er als Teil einer umfangreichen Fahrzeugsammlung erst vor etwa zehn Jahren aus dem Erzgebirge umgesetzt worden.
- Der bisherige Förderverein des Schmalspurbahnmuseums Rittersgrün wird am 27. Juni 2003 in den Trägerverein »Sächsisches Schmalspurbahnmuseum Oberrittersgrün e.V.« umgewandelt. Damit sollen die Reibungen zwischen der Museumsleitung und dem Verein überwunden werden. Am 2. Juni 2003 wurden der Gepäckwagen 97-09-64 und der Oberlichtwagen 979-003 in die BVO-Werkstatt Marienberg überführt. Dort werden sie nach den Planungen der Museumsleitung restauriert – der Förderverein war in die Vorbereitungen kaum einbezogen worden. Der FV konzentrierte sich in letzter Zeit auf seine 600-mm-Bahn. Diese ist seit dem 5. April 2003 an jedem Wochenende ab 13 Uhr in Betrieb zu erleben. Am gleichen Tag öffnete im Museumskeller eine öffentliche Gaststätte,

die Mittwoch bis Sonntag jeweils von 13 bis 18 Uhr geöffnet ist.

- Die IG Preßnitztalbahn hat nach der Schadaufnahme im Mai 2003 den Auftrag zur HU an der 99 1590 im Dampflokwerk Meiningen ausgelöst. Der blechbepunktete Oberlichtwagen 970-751, dessen Wagenkasten auf der Insel Rügen geborgen wurde, steht seit dem 18. April 2003 im Einsatz.
- Die SOEG hat Anfang Mai 2003 nach umfangreichen Bauarbeiten das Empfangsgebäude im Zittauer Schmalspurbahnhof fertiggestellt.
- Durch den Ausfall der Dieselloks 199 030 und 199 034 mußte die Döllnitzbahn GmbH seit dem 19. Mai 2003 zwei der sieben Zugpaare werktags im Schienenersatzverkehr betreiben. Inzwischen konnten größere Gleisarbeiten auf der Strecke zwischen Mügeln und Nebitzschen ausgeführt werden. Außerdem sind die ersten Schienen angeliefert, die zum Wiederaufbau des Streckenteiles nach Glossen verwendet werden sollen.
- Der Förderverein »Wilder Robert« e.V. konnte bei den Sonderfahrten zu Ostern seine 99 1561 nach beendeter HU erstmals wieder einsetzen. Kurzzeitig war die Maschine dabei wegen Problemen mit beiden Injektoren nicht einsatzfähig.
- Zwischen Himmelfahrt und Pfingsten dampfte die 99 4511 der IG Preßnitztalbahn unter reger Anteilnahme der Bevölkerung und teilweise weit angereister Eisenbahnfreunde in ihrer alten Heimat, der Prignitz. Auf der »Pollo«-Museumsbahn zwischen Mesendorf und Brünkendorf bespannte sie neben einem Personenzug mit den Wagen 970-788 und 970-546 (Leihwagen SOEG) sowie Pw 975-312 am 30. Mai auch einen Foto-Güterzug. Der Wiederaufbau eines Teils der Prignitzer Schmalspurbahnen hat sich bis auf etwa 600 m dem geplanten Endpunkt Lindenberg genähert. Der vorgesehene Weiterbau in Richtung Pritzwalk erscheint dagegen kurzfristig nicht zu realisieren.

- Die RüKB GmbH beging vom 29. bis zum 31. Mai 2003 den 50. Geburtstag ihrer drei Neubau-VIIK 99 1782, 99 1783 und 99 1784. Als Gäste hatte man sich die 99 1771 aus Freital-Hainsberg als erste Serienmaschine und 99 1735 aus Zittau als Einheitslok eingeladen; beide Lokomotiven standen mit im Planeinsatz. Der Förderverein war auf der dem Schmalspurteil gegenüberliegenden Bahnhofsseite mit seiner 99 4631, dem zweiaxigen Gepäckwagen 975-101 und dem Gw 97-42-51 präsent. Während sich das Verhältnis zwischen der RüKB und dem Förderverein weiter zu verhärten scheint – die RüKB hatte Anfang Mai die Weiche zum Museumsbahnhof entfernt und wehrt sich nach Meinung des FV gegen dessen Absicht, einen historischen Zug auf die Gleise zu bringen –

entwickelte sich eine Zusammenarbeit zwischen der RüKB und der Jagstalbahn: Deren Mitglieder waren u.a. während der Festtage als Zugpersonal im Einsatz. Kurz vor dem Fest ließ die RüKB ihre Mh 52 schwarz anstreichen und versah sie als 99 4632 wieder mit Reichsbahn-Nummernschildern.

- Bis August 2003 setzt die RüKB von Montag bis Freitag ihre braunen Traditionswagen in einem gesonderten Umlauf ein; zweimal pendelt dieser ab 12.22 Uhr und 14.22 Uhr zwischen Putbus und Binz. Im normalen Umlauf der RüKB befindet sich seit Anfang Juni 2003 auch der Modernisierungswagen 970-395, den man sich von der BVO ausgeliehen hat.

NACH INFORMATIONEN DER VEREINE UND
AUS DEM INTERNET



Typisch für die Kleinbahnen in der Prignitz war ein Trassenverlauf neben öffentlichen Straßen. Der Foto-Güterzug ließ am 30. Mai 2003 längst vergangene Zeiten wieder aufleben. Foto: R. Fischer

Nach drei Jahrzehnten: 99 1715 wieder unter Dampf!

Am Gründonnerstag, dem 17. April 2003, hatte 99 1715 ihren zweiten Geburtstag: Nach 30 Abstelljahren waren endlich die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme abgeschlossen und die Abnahmefahrt zwischen Dippoldiswalde und Seifersdorf stand an.

Die Maschine war von 1973 bis 1992 als Denkmalslok in Radebeul Ost; offiziell diente sie z-gestellt vor allem als Materialreserve für die betriebsfähige 99 1713. Im Jahre 1992 verkaufte die DR die Maschine an eine Gruppe des VSE, dann ging sie in das Eigentum einer privaten Gesellschaft über. Kurzzeitig in Wilsdruff abgestellt, begannen im ehemaligen Bw Nossen die ersten Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme. Im Jahr 2002 mietete die BRG die Maschine an. So konnte im Dampfloswerk Meiningen die Aufarbeitung abgeschlossen werden.

Die Lok erhielt eine Druckluftausrüstung und deshalb eine Luftpumpe auf der Heizerseite; die indirekte Bremse ist (vorerst) noch immer als Saugluftbremse ausgeführt; diese steuert auch die Druckluftbremse der Lok an. Ansonsten erstrahlt die Maschine wieder im Zustand ihrer letzten Planeinsätze.

Zusammen mit ihrer Schwester 99 1713 bewies die Lok vor den vier »Nürnberger« Traditionswagen, dem Zittauer 970-453 und dem Gepäckwagen 974-102 ihre Betriebsauglichkeit. Am Regler stand Wolfgang Böhmer und zeigte sich nach allen Tests zufrieden mit der Arbeit der Meininger Lokwerker. Über die Osterfeiertage standen beide VIK-Nachbauten dann zwischen Dipp und Seifersdorf im »planmäßigen Sonderverkehr«.

RAINER FISCHER

Presseinformation

DIE WEISSERITZTALBAHN WIRD WIEDER AUFGEBAUT

Partner entwickeln neue Konzepte für Marketing, Betrieb und Organisation

Die Schmalspurbahn im Tal der Roten Weißeritz wird wieder aufgebaut. Die Strecke Freital-Hainsberg–Dippoldiswalde soll im Dezember 2004 wieder in Betrieb gehen. Bis Dezember 2005 wird dann voraussichtlich die gesamte Strecke bis Kipsdorf fertig sein. Baubeginn ist für Sommer 2003 geplant. Darauf haben sich Freistaat Sachsen, Deutsche Bahn AG (DB AG) und Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) verständigt.

Die Anlagen der Schmalspurbahn wurden durch das Hochwasser im August 2002 zu zwei Dritteln zerstört. Die Kosten für die Reparaturen an der 26 Kilometer langen Strecke zwischen Kurort Kipsdorf und Freital-Hainsberg liegen bei rund 20 Millionen Euro. Die Finanzierung aus dem Hochwasserhilfsfonds ist beantragt.

Darüber hinaus sind sich Freistaat, DB AG und VVO einig, daß zur dauerhaften Sicherung der Weißeritztalbahn die Wirtschaftlichkeit des Betriebes erhöht werden muß. Die Bahn soll künftig unter einem neuen regionalen Betreiber verkehren, der alle Entscheidungen zum Bahnbetrieb »vor Ort« trifft.

Vor allem durch die bessere touristische Vermarktung sollen mehr Fahrgäste gewonnen werden. Die Attraktion »Dampf« bleibt dazu auf jeden Fall erhalten. Um die Kosten zu senken, werden zur Zeit verschiedene Betriebskonzepte geprüft.

Dresden, 10. Juni 2003

SÄCHSISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND ARBEIT

DIE BAHN

VERKEHRSVERBUND OBERELBE



Seifersdorf, Probefahrt der 99 1715 am 17. April 2003 Fotos: J. Windrich (oben), R. Fischer



Dokumente zur neueren Schmalspurgeschichte

Im vorletzten Jahr der DDR plante die Rbd Dresden die Einstellung des Güterverkehrs auf den Schmalspurbahnen in Radebeul, Freital-Hainsberg und Cranzahl. Die Umstellung der Hainsberger Fahrzeuge auf die Druckluftbremse war schon eingeplant, und man rechnete fest mit dem Zugang der Fahrzeuge der Zittauer Strecken von der Rbd Cottbus – deren Ende zugunsten der Braunkohle war bereits beschlossen. So plante man bis in das Jahr 1996. Daß es auch ohne die bekannten politischen Veränderungen bestimmt ganz anders gekommen wäre, dürfte gelernten DDR-Bürgern nicht schwer zu erklären sein.

Deutsche Reichsbahn
Reichsbahndirektion Dresden
Vizepräsident Fahrzeuge

Dresden, 3. Mai 1989

Ablösekonzeption für die Umstellung der Schmalspurreisezugwagen und –rollfahrzeuge von Körtingbremse auf KE-Bremse

1. Cranzahl–Oberwiesenthal

Folgender Bedarf von Fahrzeugen wurde vom Stab für operative Betriebsführung und der Verwaltung Wagenwirtschaft für diese Strecke ermittelt:

- 28 Reisezugwagen als technologischer Bedarf
- 4 Reisezugwagen im Raw zur Instandhaltung
- 4 Reisezugwagen im Bwv zur Instandhaltung
- 5 Packwagen als technologischer Bedarf
- 1 Packwagen im Raw zur Instandhaltung
- 2 Packwagen im Bwv zur Instandhaltung
- 10 Güterwagen verschiedener Bauart

Ab 1990 müssen im Raw Wittenberge, WT Perleberg, 48 Reisezug- und Packwagen der Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf umgerüstet werden. Hinzu kommen noch 21 Güterwagen verschiedener Bauart, deren Umrüstung bisher nicht festgelegt wurde, da die nötigen Umbauunterlagen für diese Fahrzeuge noch nicht vorhanden sind. Die Umrüstung der Reisezug- und Packwagen für die Strecke F-K wird nach bisheriger Planung im 2. Quartal 1991 abgeschlossen sein. Danach kann die Umrüstung der Reisezug- und Packwagen für die Strecke Cranzahl–Oberwiesenthal beginnen, die sich nach unserer Berechnung bis zum IV. Quartal 1992 erstrecken wird.

Um einen rationellen Einsatz der umgerüsteten Reisezugwagen zu erreichen, schlagen wir einen partiellen Einsatz der Fahrzeuge vor. So ist geplant, wie am Beispiel der Strecke F-K, die Fahrzeuge so umzustellen, daß jeweils ein Ganzzug umgerüstet und eingesetzt wird (6 KB, 1 KD und KB-Reserve). Der erste Zug könnte so Ende des III. Quartals 1991 zum Einsatz kommen. Um diese Technologie sowie eine planmäßige Umstellung abzusichern, ist die beantragte Zuführung der Reisezugwagen nach dem VTW-R (Verkehrsträgerwechsel im Reiseverkehr, R.F.) der Strecke Zittau–Oybin erforderlich.

Der angemeldete erhöhte Bedarf von 33 Reisezugwagen auf 36 Reisezugwagen wurde durch den Sbl der Rbd Dresden mit der Begründung gemeldet, daß eine hö-

here Betriebsbereitschaft zur Verstärkung der Regelreizezüge sowie zur Bildung von Sonderzügen erforderlich ist.

Unsere Umstellungstechnologie ist auch auf dem Triebfahrzeugsektor abgesichert, da laut Anlage 2 unseres Schreibens ein Betrieb mit beiden Bremssystemen auf der Strecke C-0 ab 1991 möglich ist.

2. Radebeul Ost-Radeburg

Folgender Bedarf von Reizezug-, Pack- und Güterwagen wurde ermittelt:

- 18 Reizezugwagen als technologischer Bedarf
- 3 Reizezugwagen im Raw zur Instandhaltung
- 3 Reizezugwagen im Bww zur Instandhaltung
- 3 Packwagen als technologischer Bedarf
- 1 Packwagen im Raw zur Instandhaltung
- 1 Packwagen im Bww zur Instandhaltung
- 3 Güterwagen

Nach Abschluß der Bremsumrüstung der in Pkt. 1 genannten Strecke im IV. Quartal 1992 ist die Umrüstung der Reizezug- und Packwagen ab 1993 möglich und wird auch im gleichen Jahr abgeschlossen. Gleichfalls ist unsererseits der partielle Einsatz der umgerüsteten Fahrzeuge geplant. Für den ersten Zug wären 1 Packwagen und 3 Reizezugwagen sowie ein Reizezugwagen in Reserve erforderlich. Ein Einsatz dieses Zuges und eventuell eines zweiten Zuges wäre nach unseren Berechnungen ab II. Quartal 1993 möglich. Der Gemischtfahrtrieb KE-Bremse und Körtingbremse ist auf dem Bereich des Triebfahrzeugsektors ab 1992 möglich.

Ab Ende 1993 muß durch das Raw Wittenberge, WT Perleberg, abgesichert werden, daß sämtliche noch im Bereich der Rbd Dresden befindlichen Schmalspurgüterwagen umgerüstet werden. Begründet ist diese Forderung dadurch, weil sich ab 1996 keine Lok mit Saugluftbremsanlage mehr auf unseren Strecken befinden wird.

3. Oschatz-Mügeln

Ausgehend vom Bedarf 1989 ist es erforderlich, daß auf der o. g. Strecke 75 einsatzfähige Rollfahrzeuge sowie ein Reparaturbestand von 20 % im Raw und in der Wagenausbesserungsstelle (25 Rfz) stationiert werden. Dieser Bestand (100 Rfz) kann jedoch nicht nur durch die Beschaffung von Neubaurollfahrzeugen mit Druckluftbremse erreicht werden. Nicht enthalten ist der Bedarf von 4 weiteren Zügen zur Versorgung des zukünftigen Gemeinschaftsheizwerkes in Mügeln mit Kohle. Da die Entscheidung dazu und die damit verbundene Technologie noch nicht vorliegt, kann eine konkrete Zahl der benötigten Rollfahrzeuge noch nicht genannt werden.

Desweiteren werden zur Absicherung der Transportleistungen 10 einsatzfähige Packwagen davon 2 Packwagen für die laufende Instandhaltung benötigt. Diese Packwagen werden zum Teil von dem schon im Bereich Oschatz vorhandenen Bestand (5 Pw) gestellt bzw. erwarten wir eine Zuführung der Wagen von der Strecke Zittau-Oybin nach erfolgtem VTW-R.

Wir schlagen die partielle Umstellungstechnologie aus Gründen des ökonomischen Einsatzes der neuen Rollfahrzeuge vor. Voraussetzung dafür ist ein Bestand von 10 Neubaurollfahrzeugen sowie 2 umgebauten Packwagen mit KE-Bremse. Folgende Gründe sprechen für die genannte Variante:

Traditionsbahn-Depeche

- Ausnutzung der erhöhten Nutzlast von 32 t auf 40 t.
 - Nutzung des Garantiezeitraumes der Neubau-Rfz über 12 Monate, da sich eine kurzfristige Lieferung der Fahrzeuge mit Sicherheit nicht bewerkstelligen läßt.
 - Gleichzeitige Ausmusterung der verschlissenen Rfz alter Bauart und damit kein erhöhter Bestand an Rfz auf den Bahnhöfen.
 - Sofortiger Einsatz von Dieselloks möglich.
 - Langsames Heranführen der Personale an die neue Technik.
- Für die Umrüstung der Packwagen kann noch kein Zeitraum genannt werden, da diese abhängig ist von der Lieferung der Neubau-Rollfahrzeuge.

Anlage 1

Strecke	techn. Soll	Fahrzeuge		Soll gesamt	Ist
		Instandhaltung Raw	Bww		
C-O	28	Reisezugwagen		36	33
		4	4		
	5	Packwagen		8	8
R-R	-	Güterwagen		10	10
		-	-		
	18	Reisezugwagen		24	22
		3	3		
3	Packwagen		6	5	
	1	2			
O-M	-	Güterwagen		3	3
		-	-		
	75	Rollfahrzeuge		100	68 (nicht umrüstbar)
13		12			
8	Packwagen		12	5	
	2	2			

Anlage 2

Die Entwicklung des BP (Betriebsparks, R.F.) BR 99 (VIK) beträgt:

1. Derzeitiger Bestand 23 Tfz
davon noch betriebsfähig = 20 Tfz
2. Dieser Park entwickelt sich wie folgt:
 - 1989 = 18 Tfz
 - 1990 = 16 Tfz
 - 1991 = 14 Tfz
 - 1992 = 14 Tfz
 - 1993 = 11 Tfz
 - 1994 = 7 Tfz
 - 1995 = 6 Tfz
 - 1996 = 0 Tfz

3. Der Bedarf beträgt:

Strecke Hainsberg-Kipsdorf	5 + 1 Tfz
Strecke Rad. Ost-Radeburg	2 + 1 Tfz
Strecke Cranzahl-Oberwiesenthal	<u>3 + 2 Tfz</u>
	10 + 4 Tfz

4. Mit Druckluftbremse können im Raw nachgerüstet werden:

1989 = 3 Tfz
1990 = 4 Tfz
1991 = 1 Tfz
1992 = <u>6 Tfz</u>
14 Tfz

5. Damit stehen für die Betriebsführung im gemischten Betrieb (Saugluft/Druckluft) in den nächsten Jahren zur Verfügung:

1988 = 3 Tfz
1990 = 7 Tfz
1991 = 8 Tfz
1992 = 14 Tfz
1993 = 11 Tfz
1994 = 7 Tfz
1995 = 6 Tfz
1996 = 0 Tfz

6. Unter Berücksichtigung eines Instandhaltungsstandes von 33 % muß der BP durchgängig 21 Tfz betragen, d.h. zur Sicherung des Bedarfes sind folgende Tfz-Zuführungen erforderlich:

1989 = 3 Tfz
1990 = 2 Tfz
1991 = 2 Tfz
1992 = 0 Tfz
1993 = 3 Tfz
1994 = 4 Tfz
1995 = 1 Tfz
1996 = 6 Tfz

7. Bis zum Jahre 1992 ist folgender Betrieb möglich:

Strecke Hainsberg-Kipsdorf	gemischt
Strecke Cranzahl-Oberwiesenthal	gemischt (ab 1991 möglich)
Strecke Radebeul O-Radeburg	gemischt (ab 1992 möglich)

Die Umrüstung des Wagenparks auf Druckluftbremse muß abgeschlossen sein:

Hainsberg-Kipsdorf	im Jahre 1992
Cranzahl-Oberwiesenthal	im Jahre 1994
Radebeul O-Radeburg	im Jahre 1996

Mit der Schmalspurbahn zum höchsten Bahnhof Europas

Der Ausgangspunkt für eine Fahrt zum höchstgelegenen Bahnhof Europas ist das schweizerische Interlaken. Die etwa 5 500 Einwohner zählende Stadt liegt zwischen dem Briener See und dem Thuner See. Oft auch als Tor zu den Bergen des Berner Oberlandes bezeichnet, befindet sich der Ort am Fuß der bekannten Alpengipfel Eiger, Mönch und Jungfrau.

Auf der normalspurigen BLS-Lötschbergbahn gelangt man nach Interlaken Ost. Von Deutschland aus besteht einmal täglich eine ICE-Verbindung. Aber auch mit Anschlußverbindungen ist der Bahnhof sehr gut zu erreichen. Neben der Linie der BLS, die auch von der Schweizer Bundesbahn (SBB) genutzt wird, beginnt hier die einzige Schmalspurstrecke der SBB. Die meterspurige Brünigbahn führt von Interlaken aus am Briener See entlang über den 1008 m hohen Brünigpass nach Luzern.

Aber es gibt noch eine weitere Bahnlinie in Interlaken, die Strecke der Berner Oberland-Bahnen (BOB). Sie ist eine der fünf Jungfrau-bahnen und bildet das erste Teilstück in Richtung Jungfraujoch. Diese Bahn hat eine Spurweite von 1000 mm und wird mit 1500 V Gleichstrom betrieben. Eröffnet wurde sie bereits 1890 mit Dampftrieb. Die Umstellung auf elektrische Zugförderung erfolgte erst 1914.

Beim Einsteigen in Interlaken Ost sollte man auf den entsprechenden Zugteil achten, da die meisten Züge unterwegs getrennt werden. Ein Teil fährt nach Lauterbrunnen, der andere nach Grindelwald. Aber mit einer Hin- und Rückfahrkarte kann man zuerst die eine und auf dem Rückweg die andere Strecke befahren.

Nachdem der Zug den Bahnhof Interlaken Ost verlassen hat, überquert er zunächst die Bödeli-Ebene und erreicht dann Wilderswil. Die



He 2/2 12 der Schynige-Platte-Bahn vor dem Jungfraumassiv, wahrscheinlich als gestellte Aufnahme zur Zeit der Elektrifizierung – die Oberleitung fehlt nämlich (noch). Foto: Sammlung A. Kroß

Traditionsbahn-Dezefche

Bahn	BOB	WAB	JB	SPB	BLM
Eröffnung	1890	1893	1898-1912	1893	1891
Streckenlänge (km)	23,5	19,2	9,3	7,3	5,7
Spurweite (mm)	1000	800	1000	800	1000
Stromsystem	1500 V =	1500 V =	1125 V 3Ph	1500 V =	560 V =
Betriebsart	Adhäsion/Zahnrad	Zahnrad	Zahnrad	Zahnrad	Standseil/Adhäsion
Zahnstangensystem	Riggenbach	Riggenbach-Pauli	Strub	Riggenbach-Pauli	–
Größte Steigung (‰)	120	250	250	250	606/50
Anzahl Tunnel	2	5	2	4	–

relativ umfangreichen Bahnanlagen gehören zur Schynige-Platte-Bahn (SPB), die bereits seit 1895 zu den Berner Oberland-Bahnen gehört. Die SPB verkehrt nur im Sommerbetrieb zur Schynige-Platte. Zwischen Wilderswil und Zweilütschinen ist die Strecke teilweise zweigleisig ausgebaut, um den mitunter sehr dichten Zugverkehr problemlos abwickeln zu können. In Zweilütschinen befindet sich die Werkstatt der BOB. Hier teilt sich die Strecke, und ein Zug setzt seine Fahrt in Richtung Grindelwald fort. Der andere Zug fährt jetzt durch das Tal der Weißen Lütschine und erreicht nach etwa 4 km den Endpunkt Lauterbrunnen. Hier muß man das erste Mal umsteigen. Gegenüber dem Bahnhof kann man die Strecke der Standseilbahn nach Grütschalp erkennen. Diese gehört ebenso wie die sich anschließende Flachstrecke nach Mürren zur Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (BLM) und damit zu den Jungfraubahnen.

In Richtung Jungfrauoch nutzt man jedoch die Wengernalpbahn (WAB), welche am Bahnsteig gegenüber abfährt. Diese Linie hat eine Spurweite von nur 800 mm und wird wie die BOB mit 1500 V Gleichstrom betrieben. Kurz nach dem Verlassen des Bahnhofs Lauterbrunnen zweigt in Fahrtrichtung rechts eine Strecke ab. Dies ist das alte Gleis der WAB nach Wengen. Sie wird im Sommerbetrieb gelegentlich noch zur Entlastung von talwärts fahrenden Zügen genutzt. Über die »Neubaustrecke«, welche 1910 in Betrieb genommen wurde, erreicht der Zug den bekannten Skiort Wengen. Dieser ist bis auf einige Elektrokarren autofrei, so dass Personen sowie Güter mit der Bahn hierher transportiert werden. Anschließend steigt die

WAB weiter an und erreicht über die Haltestelle Wengernalp den 2061 m hoch gelegenen Bahnhof Kleine Scheidegg. Das ist der Scheitelpunkt der Strecke. Hier befindet man sich inmitten eines wunderbaren Ski- und Wandergebietes am Fuße der 4000er.

Will man mit der Bahn weiter bergwärts fahren, so ist in die Jungfraubahn (JB) umzusteigen. Diese hat eine Spurweite von 1000 mm und ist damit die einzige Schmalspurbahn der Schweiz, welche durch eine Bahn mit geringerer Spurweite mit dem übrigen Schienennetz verbunden ist. Von der Kleinen Scheidegg aus geht es zunächst nach Eigergletscher, hier befindet sich die auch die Werkstatt der Jungfraubahn, die mit 2 320 m die höchstgelegene Europas ist. Kurz nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Eigergletscher fährt der Zug in den 7 122 m langen Tunnel ein, welcher bis zur Bergstation reicht. Dadurch ist selbst im Winter ein sicherer Betrieb bis zum Jungfrauoch gewährleistet. Im Tunnel gibt es noch zwei Kreuzungsbahnhöfe, Eigerwand und Eismeer. Auf den beiden Stationen wird ein kurzer Zwischenhalt eingelegt. Da die Strecke hier in der Nähe der Außenwand des Berges verläuft, wurde die Felswand nach außen durchbrochen. Während der Bauzeit der Bahn wurde hier der Abraum des Tunnelbaus ins Freie gebracht. Nun bieten die Felsenfenster den Fahrgästen einen traumhaften Blick ins Tal.

Schließlich wird der höchstgelegene Bahnhof Europas erreicht, die Station Jungfrauoch in 3 454 m Höhe. Diese liegt völlig im Felsmassiv. Das eigentliche Jungfrauoch ist noch einige Meter höher, in 3 475 m. Bei schönem Wetter hat man einen wunderbaren Blick auf die umlie-



*Ankunft des Triebwagens BDeh 4/4 115 der WAB im Bahnhof Kleine Scheidegg, 16. März 2003
Foto: A. Kroß*

genden Berggipfel und den Aletschgletscher. Sogar im Sommer sind Hundeschlittenfahrten auf dem Gletscher möglich. Mit einem Fahrstuhl im Innern des Berges gelangt man zur »Sphinx«, dem Observatorium auf dem Jungfrauoch. Dieses liegt bei 3 571 m und bietet ebenfalls eine wunderbare Aussicht. Das Haus auf dem Jungfrauoch beherbergt auch ein Restaurant sowie einige Souvenir- und Imbißstände. Allerdings sind die Preise auch der Attraktion angemessen.

Auf der Rückfahrt geht es zunächst mit der Jungfrauobahn wieder bis zur Kleinen Scheidegg. Anschließend empfiehlt es sich, mit der WAB die Bahn nach Grindelwald zu benutzen. Vorbei am Fuß der berühmten Eiger-Nordwand geht es bergab in Richtung Grindelwald-Grund. Hier macht der Zug zunächst »Kopf«. Anschließend geht es nach Grindelwald, wo Anschluß an die BOB besteht. Diese Strecke folgt dem Lauf der Schwarzen Lütschine bis Zweilütschinen. Hier vereinigen sich die Flüsse zur Lütschine, und auch die Züge verkehren jetzt gemeinsam bis Interlaken Ost.

Für diese Rundreise zum Jungfrauoch sollte man einen ganzen Tag einplanen, da allein die Fahrzeit von Interlaken zum höchstgelegenen Bahnhof Europas und zurück etwa fünf Stunden beträgt. Die Rückfahrkarte für einen Erwachsenen kostet 167,80 CHF bzw. 113,40 Euro. Man sollte jedoch eine der vielen Ermäßigungen nutzen, zum Beispiel die Fahrkarte in Kombination mit dem Ski-Paß.

Interlaken selbst sowie das Berner Oberland bieten jedoch auch noch eine Vielzahl weiterer sehenswerter Ausflugsziele, und das nicht nur für Eisenbahnfreunde. In den Sommermonaten verkehren Ausflugsschiffe auf dem Thuner wie auch auf dem Briener See. Ein Besuch der Beatushöhlen in der Beatenbucht – ebenfalls nur im Sommer – oder ein Ausflug nach Bern oder Luzern sind weitere Möglichkeiten.

Weiter Informationen findet man auf vielen Internetseiten. Deshalb an dieser Stelle nur stellvertretend die Seite der Jungfrauobahn: www.jungfrauobahnen.de.

ATTILA KROSS

Terminplan 2003 (3. und 4. Quartal)

Mit Beschluß der Mitgliederversammlung vom 29. März 2003 werden die offiziellen Arbeitseinsätze auch weiterhin nur am jeweils ersten und dritten Sonnabend im Monat stattfinden!

Juli	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa	19	9 - 18	Arbeitseinsatz
August	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten« im 2-Stunden-Takt
	Sa	16.	9 - 18	Arbeitseinsatz
September	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	7.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Hengstparade«
	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz
Oktober	Fr	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb, Stundentakt
	Sa	4.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten« im 2-Stunden-Takt
	Sa	18.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa, So	25., 26.		Traditionsbetrieb zum Abfischen in Moritzburg
November	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	2.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Sächsische Bockbierfahrt«
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	22.	13 - 17	Wahlversammlung anschl. Kegeln in der »Made«
Dezember	Fr	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	7.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa	13.		Weihnachtsfeier
	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz

