

---

# Tradition-bahn- Depesj e

---



---

Heft 60/61

Sommer 2007

---



---

Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

---



*Bunte Züge im Schnee in Radebeul (oben) und Bärnsdorf (unten) zur Zitterpartie am 27. Januar 2007.*



## **Inhalt:**

Liebe Freunde der Traditionsbahn! . . . . .	4
Traditionsbetrieb 2007 . . . . .	7
Vereins-Informationen . . . . .	22
99 586 erwacht zu neuem Leben! . . . . .	28
Der Triebwagen ist los! . . . . .	30
... noch mehr zu: Sächsinen in Norwegen. . . . .	36
Heute noch vorhandene Rollfahrzeuge der sächsischen Schmalspurbahnen . . . . .	39
Arbeitsplan 2008 . . . . .	42

*Sie finden unsere Vereinszeitschrift ab Heft 35 auch im Internet auf unserer Website [www.traditionsbahn-radebeul.de](http://www.traditionsbahn-radebeul.de) als PDF-Datei zum Herunterladen!*

---

## **Titelbild:**

*Am Pfingstsonntag 2007 begrüßten unser 1. Vorsitzender Roland Ende und der Oberbürgermeister der Großen Kreisstadt Radebeul Bert Wendsche den 250 000. Fahrgast des Traditionszuges in Moritzburg.*

---

## **Rücktitelbild:**

*Personenzug mit Güterbeförderung und 99 1608 zum Schmalspurbahn-Festival (oben) und Güterzug mit Rollwagen und 99 713 am Streckengeburtstag (unten) im Hp. Löbnitzgrund.*

---

## **Die Fotos in diesem Heft stammen von:**

*Wolfgang Aehlig (1), Rainer Fischer (21), Erik Gjertsen (4), Danilo Pietzsch (19), Thomas Schwarze/Rico Walter (5), Jörg Windrich (6), Fritz-Hager-Archiv (2)*

---

## **Impressum:**

**Tradition#bahn-Depesj e**

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

Telefon: 0351-2134461, Fax: 03 51-2134464

eMail: [verein@trr.de](mailto:verein@trr.de), Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

Bankverbindung: Konto-Nr. 3 000 025 099 bei Sparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: Copyshop Schwalbe, Radebeul  
erscheint i. d. R. vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2006: 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 60/61: 30. September 2007, Heft 62: vsl. 1. Dezember 2007

## **Liebe Freunde der Traditionsbahn!**

Die Saison 2007 neigt sich dem Ende entgegen, und einigen ist es aufgefallen: Trotz der guten Vorsätze hat es doch kein pünktliches Heft 60 gegeben. Statt dessen halten Sie nun wieder »nur« ein Doppelheft in der Hand, das die zurückliegenden Monate bei der Traditionsbahn Revue passieren lassen möchte.

Es waren wieder anspruchsvolle Zeiten: Wir konnten den 250 000. Fahrgast seit Aufnahme des Traditionsbetriebes im Jahr 1974 begrüßen, in unserer 99 539 ging das Feuer vorerst endgültig aus, die Revision an 99 586 wurde vorangebracht und ist fast abgeschlossen, das 3. SSB Schmalspurbahn-Festival und das 4. Moritzburger Bahnhofsfest haben nicht zuletzt durch die Traditionsbahn wieder ein attraktives Programm vorweisen können, das durch die Sonderfahrten zum Streckengeburtstag zusammen mit der SDG noch eine Ergänzung gefunden hat, das Sonderzugprogramm mit öffentlichen und zusätzlichen Charterfahrten spulten wir wie alljährlich ab. Und es ist noch immer so, wie schon in den vergangenen Heften beklagt: Zu den Höhepunkten des Jahres ist

### **Einladung zur Wahlversammlung am Sonnabend, dem 17. November 2007, 13.30 bis ca. 17.00 Uhr, im »Obstgarten« in Dresden-Nickern**

#### Tagesordnung:

1. Begrüßung, Feststellen der Beschlußfähigkeit
2. Wahl des Präsidiums und des Versammlungs- und Wahlleiters,  
Wahl der Redaktions- und der Wahlkommission, Protokollkontrolle
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Revisionskommission
5. Auswertung Traditionsbetrieb, Dienstplan
6. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
7. Anträge an die Versammlung, u. a. Beschluß über Ehrenmitgliedschaft Herren Herrmann und Walter
8. Diskussion
9. Beschlußfassung, Entlastung des Vorstandes
10. Erläuterungen zur Wahlordnung
11. Aufstellen und Abschluß der Kandidatenlisten
12. Wahl des Vorstandes und der Revisionskommission
13. Konstituierende Sitzung des Vorstandes und der RK
14. Bekanntgabe der Wahlergebnisse, Schlußwort

Wichtige Anträge an die Versammlung bitte spätestens eine Woche vorher beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle einreichen. Die Einladung ist mit dem Abdruck in der Vereinszeitschrift satzungsgemäß erfolgt und wird nicht in anderer Form wiederholt. Die Mitglieder werden gebeten, sich bei Verhinderung vor der Wahlversammlung beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle zu entschuldigen (Telefon 0351/2134461, Fax 0351/2134464 oder per eMail: [verein@trr.de](mailto:verein@trr.de)).

Vor der Versammlung können die gastronomischen Angebote des Etablissements auf eigene Rechnung genutzt werden.

Der Vorstand

es zwar aufwendig, das erforderliche Personal zu requirieren, aber der Dienstplanregler kann durchaus mit einer breiten Bereitschaft rechnen. Doch schon an manchen „normalen“ Fahrtagen wird es schwer, eine Minimalbesetzung zusammen zu bekommen. Von der Bereitschaft, über's Jahr laufende Aufgaben zu übernehmen, ist dagegen bei den meisten Vereinsmitgliedern nur wenig zu spüren. Sicher gibt es dabei objektive Gründe, berufliche Tätigkeit, familiäre Bindungen oder auch persönliche Verpflichtungen. Doch führt dies dazu, daß – ich weiß, ich wiederhole mich – die Aktiven noch mehr gefordert werden: Wer die ganze Woche nach Feierabend in und unter der IVK gewerkelt hat, möchte sich zur Fahrt am Wochenende nicht mehr unbedingt das Zugführerband umhängen; wer mit Papierbergen kämpft, kann in dieser Zeit nicht zum Maulschlüssel greifen...

Die praktische Arbeit hinter den Kulissen – mit Ausnahme der Arbeit der Lokgruppe um die Herren Schmidt, Rosenberger und Köhler – wird seit geraumer Zeit fast ausschließlich durch unsere ALG-Kräfte abgesichert. Doch auch deren Perspektive ist alles andere als zukunftssicher. Es bleibt uns unter den derzeitigen Bedingungen wohl gar nichts anderes übrig, als über Alternativen zur ehrenamtlichen Arbeit nachzudenken, um den Traditionsbetrieb weiterführen zu können. Das rüttelt an den Grundfesten der ehrenamtlichen Tätigkeit und könnte weitreichende Folgen haben! Wie soll es aber weitergehen, wenn die Freiwilligkeit an ihre Grenzen stößt? Die Wahlversammlung im November wird zu diesem Thema zu diskutieren haben, jeder sollte seine Gedanken – und vor allem seine Taten – einbringen und dem zu wählenden Vorstand den Start erleichtern.

Die »Depeschen-Krise« indes könnte im kommenden Jahr vielleicht eine Lösung finden: Derzeit werden die Möglichkeiten einer landesweiten Zeitschrift geprüft, in denen sich Bahnbetreiber und Vereine aus ganz Sachsen wiederfinden und – für einige Vereine weit über den Rahmen der bisherigen Vereinsblätter hinaus – so für ihre und unsere Arbeit werben können. Die Chancen dazu stehen nicht schlecht. Doch diese Publikation steht und fällt mit einer qualitativ guten Zuarbeit, und die wird auch weiterhin jemand übernehmen müssen...

Natürlich hörte und hört die Welt nicht hinter Radeburg auf, wengleich mancher da so seine Zweifel hat. Auch auf den anderen sächsischen Schmalspurbahnen ist Bewegung, und nicht nur auf den Gleisen: Nachdem sich die zuständigen Landräte ausgiebig über die Zukunft »ihrer« Bahnen gestritten und schließlich verständigt hatten, scheint eine einvernehmliche »gesamtsächsische Lösung« aber derzeit nicht greifbar zu sein. Die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH, wie die BVO Bahn GmbH seit 9. Mai 2007 firmiert, bekam endlich Klarheit für den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn, nachdem sich der mit einer Überprüfung schwer beschäftigende Landesrechnungshof kurz vor Toresschluß durchringen konnte, die geplanten Bausumme freizugeben – nur für 4 Mio Euro wollte er keine wirtschaftliche Begründung finden. Merkwürdigerweise entspricht dies ziemlich genau der Summe, welche die SDG als Mehrwertsteuer hätte abführen müssen, wenn sie bei Bauausführung weiter im Eigentum der Weißeritztalbahn geblieben wäre. Nun übernimmt der Weißeritzkreis die Infrastruktur, finanziell unterstützt vom Verkehrsverbund Oberelbe. Und auch die Eigentumsverhältnisse der Löbnitzgrundbahn, die dem Kreisbetrieb BVO vor die Füße geworfen worden waren, sollen im Sinne des Bahnbetreibers gelöst werden: Die DB AG verkauft die Infrastruktur an den Kreis Meißen. Der Kaufpreis wird ebenfalls vom Verkehrsverbund aufgebracht, der außerdem 35 % der Gesellschaftsanteile an der SDG übernimmt.

Der SOEG bestätigten die Landräte öffentlich einen guten Kurs und lobten Betrieb und Ergebnisse der Zittauer Schmalspurbahnen. Nachdem auf der Döllnitzbahn die lang geforderten personellen Veränderungen bei der Betreibergesellschaft vollzogen wurden, hoffen nun nicht nur die Freunde des Fördervereins auf einen Aufwärtstrend. Die SOEG wird wohl die schwierige Aufgabe der neuen Geschäftsführung, wieder einen attraktiven und stabilen Personennahverkehr zwischen

Oschatz und Mügeln anzubieten und die übernommenen Altlasten zu überwinden, unterstützend begleiten. Man schaue sich nur die neue Website der Döllnitzbahn an...

Sicher kann eine Wettbewerbssituation zwischen mehreren Bahnbetreibern auch positive Auswirkungen nach außen haben. Doch von der wirtschaftlichen Seite betrachtet, trägt ein gemeinsames Vorgehen z. B. bei der Vermarktung aller Strecken und auch auf dem Instandhaltungssektor ganz sicher zur Ergebnisverbesserung bei. Vielleicht findet man in den kommenden Monaten mit kleinen Schritten doch noch näher zueinander. Auch das beste wirtschaftliche Ergebnis einer dampfbetriebenen Schmalspurbahn sollte nicht darüber hinwegtäuschen, daß jede Strecke ohne öffentliche Zuschüsse in Größenordnungen nicht überlebensfähig ist. Wenn die brach liegende Weißeritztalbahn etwas Positives hatte, dann die Erkenntnis, daß das Fehlen der Dampfvolken aber nicht nur Geld spart, sondern sich negativ auf die Wirtschaft des Umlandes auswirkt. Das gegeneinander aufzuwägen, hat die Politik inzwischen wohl begriffen. Auch wenn es lange gedauert hat und das Ziel noch weit ist: Die Weißeritztalbahn muß und wird wieder fahren!

Kommt es mir nur so vor, oder ist in diesem Jahr tatsächlich fast die halbe Welt 80 Jahre jung geworden? Auch in unserem Verein gibt es gleich drei Jubilare: Schon am 16. März beging die VIK 99 713 ihren 80. Indienststellungstag, den die BVO mit einem Planeinsatz der Maschine würdigte. Außerdem können unser Gründungsmitglied Wolfgang Herrmann aus Radebeul und Ing. Gerhard Walter, Inhaber der Dresdner Firma technomodel und auch schon seit 1975 Vereinsmitglied, nun auf acht Jahrzehnte Lebensweg zurückblicken. Allen dreien wünschen Vorstand und Redaktion im Namen aller Vereinsmitglieder auch an dieser Stelle weiterhin Gesundheit, Kraft und Dampf, im wörtlichen wie auch im übertragenen Sinne!

Rainer Fischer



## **Traditionsbetrieb 2007 – Ein Kurz-vor-dem-Ende-Bericht**

Auch die Fahrseason 2007 startete fast ohne Winterpause schon Ende Januar: Auf Wunsch des Moritzburger Kulturvereins »Muse am Fasanschlößchen« fuhr der Traditionszug wie im Vorjahr am 27. Januar abends nach Bärnsdorf, wo auf der anderen Seite des Großteichs die schon zur Tradition gewordene »Zitterpartie« stattfand. Auch Petrus wollte sich anscheinend an diesem Fest beteiligen, und so war dieser Abend einer der wenigen des Winters, an denen tatsächlich weißes Pulver die Landschaft zierte. Die Feuerwehr tauchte unseren Zug mit 99 539 wieder in malerische Lichtlandschaften. Wer es nötig hatte, konnte sich die Zehen und die erworbene Grillwurst an einem Lagerfeuer wärmen. Trotz abermals relativ weniger Fahrgäste kam so bei knisternden Öfen in den Klassen gute Stimmung auf. Diese schlug aber kurz vor der Rückfahrt etwas um, als gewaltiger Funken-

flug aus einem Ofenschornstein für Unruhe sorgte. Es soll deshalb an dieser Stelle nochmals auf die gesteigerte Aufmerksamkeit der Schaffner gegenüber feuerungswilligen Reisenden erinnert werden: Die eisernen Öfen sind nicht zum Vollkrachen gedacht, und das Nachlegen hat das geschätzte Publikum gefälligst dem Dienstpersonal zu überlassen! Also, Schaffner: Kohleneimer in der kommenden kalten Jahreszeit im Auge behalten.

Am 18. Februar folgte die alljährliche gut besuchte Fahrt zum Radeburger Karneval, wieder in enger Zusammenarbeit mit der BVO.

Die Veranstalter des Radebeuler Kultur- und Museumstages hatten beschlossen, diese Veranstaltung nach Dresdner Vorbild in die späten Abend- und Nachtstunden des 31. März zu verlegen. Im Bahnhof Radebeul Ost bereiteten wir eine kleine Lokillumination vor, die aber wegen

*Drei Loks und ein Dieseltriebfahrzeug im Licht – kleine Ausgabe zur Radebeuler Museumsnacht.*



der überraschend hereingebrochenen Sommerzeit nicht ganz wie angekündigt starten konnte. Außerdem erwartete das Schmalspurbahnmuseum die Besucher mit einer ersten Ausstellung (siehe auch weiter hinten in diesem Heft).

Die Osterfahrttage im April wurden wieder zu den erwarteten Erfolgen, während leider die abendliche Walpurgisfahrt am 30. April ebenso wie die am 30. Juni zur gleichen Tageszeit vorbereitete Vollmondfahrt nach Cunnertswalde weit ab vom gewünschten Ergebnis blieben.

Ganz toll kam dagegen die Fahrt mit Dixieland, Dampf und Dackel nach Radeburg an, die wir in dieser Kombination am 6. Mai dem Publikum anboten. Bei stimmungsvoller Musik ging sogar im beschaulichen Radeburg die Post ab, und die Freifahrt fürs Herrchen hatte so einige Vierbeiner anlocken können.

Am 12. Mai hatte 99 539 ihren letzten Betriebstag. Bereits am Vortag gab sie in Absprache mit der SDG ab Zug 3010 nochmals eine

Plandampf-Vorstellung. Nach dem offiziellen Abschiedszug, in dem auch der Wilsdruffer Postwagen mitlaufen durfte, schlug für sie dann die letzte (Einsatz-)Stunde: Mit der braunen sächsischen Garnitur machte sie sich auf den Weg nach Radeburg, um nach dem Abstellen der Wagen vor dem Heizhaus langsam zu verlöschen. Die anwesenden Vereinsfreunde nutzten diese Zeit, um sich von ihr zu verabschieden. Es wird sicher kein Abschied für immer sein.

Vatertagsbummler und der gewohnt streßbehaftete Sonderverkehr zum Karl-May-Fest am 17. bzw. 19. und 20. Mai gehörten auch dieses Jahr zum »normalen« Programm. Bei der gut besuchten Pfingstfahrt am 27. Mai gab es aber einen ganz besonderen Höhepunkt: Computergestützte Nach- und Hochrechnungen hatten ergeben, daß wir an diesem Tag den 250 000. Fahrgast seit Eröffnung des Traditionsbetriebes im August 1974 bei uns begrüßen werden! Die bewußte Fahrkarte hielt die junge Dresdnerin

*Ungewöhnliche Ladung für den HH bei einer Präsentation eines Autohauses im Historischen Güterboden.*







*Abschied von 99 539 und von Jürgen Rosner als aktiver Lokheizer am 11. und 12. Mai 2007.*



Susan Ferse in den Händen, die mit Mann und Sohn einen Pfingstausflug unternahm. Im Bahnhof Moritzburg wurde sie auf den Bahnsteig gebeten und, umringt von zahlreichen Zuschauern, von unserem 1. Vorsitzenden Roland Ende und dem Oberbürgermeister Radebeuls Bert Wendsche herzlich als Jubiläumsgast begrüßt und mit kleinen Präsenten beschenkt. Trotz der Überraschung machte Frau Ferse eine gute Figur, auch als sie mit schwarzem Kittel und zu großen Handschuhen auf die 99 564 kletterte, um bis Radeburg dem Lokpersonal über die Schulter zu schauen.

Die beiden Karl-May-Fahrten in den Sommerferien zeigten, daß dieses Konzept bei den Fahrgästen durchaus noch immer sehr beliebt ist. Dennoch sollten wir zukünftig über eine Aufwertung der Schieß-Orgie nachdenken, so erscheint eine Einbeziehung befreundeter Pferde auch in diesem Rahmen vorstellbar – natürlich abseits der Knallerei.

Zusammen mit dem SSB Schmalspurbahnmuseum, der SDG, dem VVO, dem VSSB und diesmal auch dem Verkehrsmuseum Dresden bereiteten wir für den 7. und 8. Juli das 3. Schmalspurbahn-Festival in Radebeul und das 4. Bahnhofsfest in Moritzburg vor. Als thematischen Rahmen hatten wir uns den vor 16 Jahren eingestellten Güterverkehr verordnet. Passend dazu waren als Gastfahrzeuge der offene Güterwagen OO 97-23-19 von der SOEG aus Zittau und der gedeckte Güterwagen GGwhEl 97-15-02 von der Döllnitzbahn aus Mügeln zu uns gekommen. Für einen Rollwagenverkehr schwebten uns die beiden normalspurigen Länderbahn-Güterwagen des Verkehrsmuseums Dresden vor, die in den 1980er Jahren im Raw Dresden museumsgerecht aufgearbeitet worden waren und nun im Ringschuppen des ehemaligen Bw Dresden-Altstadt deponiert waren. Da dort DB Regio im Rahmen ihres Werkstatt-Neubaus auch die Gleise zwischen den vom VMD

*Unsere »Jubiläums-Fahrgästin« darf eine Runde Lok-Mitfahren*





*Verladung des Km in Dresden-Altstadt (oben) und Entladung des Omk[u] in Radebeul (unten).*



genutzten Häusern erneuerte und noch immer in den Bauarbeiten steckte, waren komplizierte Abstimmungsarbeiten erforderlich. Mit der Unterstützung durch die IG Bw Dresden-Altstadt und den Mitarbeitern des VMD konnten beide Fahrzeuge trotz Schotterbergen und Baugleisen zur Verladung bereitgestellt werden. Die Überführung nach Radebeul übernahm die Transportfirma Richter aus Dresden, die uns bei den meisten Transporten der vergangenen Jahre hervorragend unterstützte. Auch diesmal gelang die diffizile Aufgabe, schwere Teile behutsam und sicher zu verladen, durch belebte und enge Straßen zu bugsieren und schließlich in Radebeul paßgerecht auf die vorbereiteten Rollwagen abzusetzen.

Zusammen mit der kalt aus Radeburg überführten 99 539 standen die beladenen Rollfahrzeuge in Radebeul auf Gleis 6 und erinnerten an die Jahrzehnte, als diese Technologie auch auf der Lößnitzgrundbahn zum Alltag gehörte. Eine

»Wäscheleinen-Ausstellung« daneben verdeutlichte auf 160 großformatigen Bildern die Entwicklung des Güterverkehrs von kleinen Zweiachsern bis hin zu den letzten Schrott- und Kaolin-Transporten in den Wendejahren. Entgegen aller Hoffnungen weilte 99 586 noch immer zur Kur in Oberwiesenthal, und so bestritten 99 564, die uns von der SDG als Ersatzmaschine übergeben worden war, 99 608 und 99 713 zusammen mit 99 1761 und 99 1775 das umfangreiche Sonderzugprogramm alleine, diesmal ohne kurzfristige Ausfälle. Neben dem schon obligatorischen Pferdetransport zwischen Radeburg und Moritzburg lockte ein Güterzug die Fotofreunde an, der aus jeweils zwei Wagen der Gattungen OO, GGw und HH gebildet wurde. Unsere beiden HH's – 97-25-53 hatte kurz zuvor noch eine Farbauffrischung und zusammen mit 97-25-52 neue Beschriftungen erhalten – trugen eine ganz besondere Fuhre: Aus den Moritzburger Forsten konnten mehrere

*Foto-Güterzug mit beiden Festival-Gastfahrzeugen und viel Holz vor der Hütte vor Abfahrt in Radebeul.*





*99 539 war zum Festival nur noch Standmodell (oben), ihre Schwestern 99 564 und 99 608 aber dampfen.*





*Zwei ähnliche Zugbilder, aber doch andere Fahrzeuge im Löbnitzgrund (oben) und in Berbisdorf (unten).*





*In Radeburg stellt 99 715 erst den Güterzug um (oben), ehe die Pferde den GGw betreten dürfen (unten).*



frisch geschlagene Baumstämme geborgt werden und dienten als Ladegut. Um das Verladen auf zwei Drehschemeln darstellen zu können, benötigten wir mindestens 10 m lange Stämme, doch die heutige Technologie fördert meist nur noch 4 m lange Baumteile aus dem Wald, wie eine Umfrage bei den Forstbetrieben ergab. Doch Dank der Wettinischen Forstverwaltung und der Firma Richter konnte diese Hürde unkompliziert genommen werden.

Das Festjahr 2006 hatte uns bereits nur gedämpfte Erwartungen für das diesjährige Festival anstellen lassen. Doch diese wurden teilweise noch unterboten: Während das Ergebnis im Fahrbetrieb bei etwa 70 % des Vorjahres nur etwas hinter den Vorstellungen zurück blieb, war die Zahl der verkauften Eintrittskarten in Radebeul Ost alles andere als zufriedenstellend. Da in Moritzburg kein Eintritt erhoben wurde, ist für dort keine genauere Aussage zur Personenzahl möglich. Über eventuelle Konse-

quenzen für die Zukunft wird noch zu reden sein, wobei für 2008 zumindest die – wieder – terminliche Trennung beider Veranstaltungen wegen möglicher Aktivitäten auf der Weißeritztalbahn im September ausscheidet.

Die mit der SDG vorbereitete Zuckertütenfahrt zur Schuleinführung am 1. September gehörte zu den selten gewordenen Fahrten, bei denen die Fahrkarten bereits im Vorverkauf ausverkauft sind! Wegen des enormen Zulaufs verständigten wir uns mit der SDG, daß die kleinen Gaben für die kostenlos beförderten ABC-Schützen auch im Planzug ausgeteilt wurden, um die Enttäuschung bei Zu-spät-gekommen nicht zu groß werden zu lassen.

Dagegen zeigte sich bei der Fahrt zum Vogelscheuchenfest am folgenden Tag, daß mit Radeburg außerhalb der Karnevalszeit wohl noch immer kein Staat zu machen ist. Nur wenige Fahrgäste blieben überhaupt bis Radeburg im Zug und wußten zudem mit der eigens wegen der

*Mehrmals pendelte 2007 die IG Bw Dresden-Altstadt mit 89 6009 zwischen Dresden Hbf und Radebeul Ost.*







*Erste Probefahrt mit den Rf4 (oben), mit Vorspann begann der Streckengeburtstag (unten).*





*99 713 mit Foto-Güterzug vor Radeburg (oben) und später im Personenzugdienst im Löbnitzgrund (unten).*





*Planzug mit 99 1747 und 99 1775 (oben), Güterzugeinfahrt mit 99 1608 in Friedewald (unten).*



Scheuchen verlängerten Aufenthaltszeit in der Röderstadt nichts so recht anzufangen.

Das Auf und Ab in dieser Saison setzte sich schon zwei Wochen später fort, als wir, wieder zusammen mit der SDG, den Streckengeburtstag der Lößnitzgrundbahn begingen. Im Vordergrund sollte ein attraktives Sonderzugprogramm und eine Lokparade in Moritzburg stehen. Deshalb gab es keine Volksfest-Atmosphäre, sondern nur Stände der SDG, unseres Vereins und der IG Weißeritztalbahn in Moritzburg. Da diesmal genügend Zeit zur Vorbereitung war, sollten die VMD-Güterwagen auch auf die Strecke gehen. Dafür wurden die beiden zuletzt revidierten Rollfahrzeuge des Radebeuler Bestandes hervorgeholt und untersucht. Trotz aller Gründlichkeit wurde ein Achslager eines der Rollwagen bei der Probefahrt am 11. September warm, so daß er vorsorglich in Friedewald ausgesetzt wurde. Da auf dem im Zug verbliebenen der etwas höhere Klappdek-

kelwagen stand, konnte die Probefahrt fortgesetzt werden: Es zeigte sich, daß nur wenige Äste in das Profil ragten und auch die Straßenbrücke vor Radeburg dem aufgebockten Wagen genügend Durchfahrts Höhe bot. Unmittelbar nach Rückkehr der Probefahrt in Radebeul wurde der schadhafte Rollwagen wieder leegerollt und am kommenden Tag mit toller Unterstützung der SDG die betroffene Achse ausgebaut und durch eine in Freital vorbereitete ersetzt. Damit war die Rollwagen-Aktion gerettet!

Der Geburtstags-Sonnabend zog nur mäßig Fahrgäste an, doch kamen sie am Sonntag zur Genüge. War es die Moritzburger Hengstparade oder vielleicht unsere Lokparade, die an diesem Tag anzog? Trotz der zeitgleichen Pferde-Attraktionen war der Bahnhof Moritzburg jedenfalls gut besucht, als sich fünf Dampfzöser und unsere Diesellok ihrem Dompteur und dem Publikum stellten.

Rainer Fischer

*Den Sonntag-Morgen-Güterzug nach und von Friedewald zog 99 608.*





*Lokparade in Moritzburg als Sonntags-Höhepunkt des Streckengeburtstages!*



## Vereins- und Schmalspur-Informationen

- Als neue Mitglieder unseres Vereins begrüßen wir die Herren Andreas Haardt aus Hollfeld, Claus-Dieter Wolf aus Weinböhla, Hans-Jürgen Pyragys aus Stuttgart, Gunnar Stasche aus Dresden und Michael Kurz aus Borthen (Wiedereintritt).  
Frau Gabriele Grafe beendete ihre Mitgliedschaft auf eigenen Wunsch.
- Trotz erfolgter Mahnungen haben noch einige Mitglieder Beitragsschulden für 2007. Wir bitten alle Säumigen, ihrer Beitragspflicht umgehend nachzukommen.
- Gepäckwagen 975-103 erhielt im März 2007 eine Revision in der BVO-Werkstatt Marienberg und steht somit wieder dem Traditionsbetrieb zur Verfügung. Mit Fristablauf abgestellt sind derzeit 970-269 und 970-316, die nach der Lok-HU sobald als möglich eine Revision erhalten sollen, sowie beide Güterwagen 97-12-48 und 97-21-15.
- Für den Einsatz zum Abschied von 99 539 wurde der Wilsdruffer Postwagen mit Unterstützung des Press-Transporters wieder aus der Museumshalle herausgeholt. Über die Rückkehr nach Wilsdruff ist noch nicht endgültig entschieden; die Wilsdruffer Freunde möchten den Baufortschritt an ihrem Lokschuppen-Projekt abwarten, das zusammen

Bereits am 14. Mai 2007 verstarb

### Gerhard Arndt

in Dresden kurz vor Vollendung seines 80. Lebensjahres. Er gehörte zu den Vätern des Verkehrsmuseums Dresden und war maßgeblich an der Rettung des schmalspurigen Museumszuges und den ersten Schritten der Traditionsbahn beteiligt. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Traditionsbahn Radebeul e.V.  
Der Vorstand

mit der Stadt Wilsdruff und dem Architekturbüro Scharrer, welches schon im Radebeuler Güterschuppen die Renovierung geplant hat, inzwischen auf den Weg gebracht wurde.

- Über die Sommermonate erneuerten unsere ALG-II-Kräfte den Fußboden im GGW 97-13-68, reparierten stark verwitterte Stellen an den Stirnwandspriegeln und dem Oberrahmen und erneuerten das Dach. Die eigentlich abgängige Wagenkastenbeplankung wurde nur behelfsmäßig instandgesetzt und ein neuer Anstrich aufgebracht, so daß sich das Fahrzeug in einem manierlichen und vor allem konservierten Zustand befindet.

## Aktuell in unserem Souvenirangebot:

- Postkartenkalender 2008 » Sächsische Schmalspurbahnen«, Böttger, 6,00 Euro
- Kalender 2008 »Wandern und sächsische Bahn-Nostalgie«, Edition Sächsische Zeitung, 9,00 Euro
- Kalender 2008 »Begegnungen unter Dampf«, SDG, klein, 5,00 Euro
- Kalender 2008 »Begegnungen unter Dampf«, SDG, groß, 11,50 Euro
- Broschüre »125 Jahre Schmalspurbahn in Sachsen – Jubiläumsrückblicke«, Jacobi, 13,00 Euro
- Broschüre »Kleinbahn live«, Ingrid Berg, 16,50 Euro
- Broschüre »Zittauer Triebwagen VT 137 322 - 325«, SOEG Medien, 9,80 Euro
- Buch »Sächsische Schmalspurbahnen – Impressionen zum 125. Geburtstag«, EK-Verlag, 19,80 Euro
- Buch »Die Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau–Carlsfeld«, Jacobi, 34,90 Euro

*Erhältlich in der Geschäftsstelle, Bestellung per Internet oder beim SV-Verantwortlichen.*



*975-103 bereit zur Abnahme-Probefahrt (oben), der Wilsdruffer Post4 kommt wieder ins Freie (unten).*





*Fast wieder ein Güterwagen: 97-13-68 (oben), das neue Logo der SDG wird angebracht (unten).*





- Im September konnte unter Leitung von Jürgen Rosner die Instandsetzung des dritten Kanals im Lokschuppen Radeburg vorangetrieben werden. Nach Entfernen der Schienen und der Balkenunterlage wurde das Mauerwerk saniert und neue Hölzer aufgebracht. Die Anbindung soll wieder an Gleis 5 über eine Rechtsweiche erfolgen, die wir im Frühling vom Förderverein Wilder Robert übernommen haben und die von uns dem Infrastrukturbetreiber SDG zur Verfügung gestellt wird.
- Die erhaltene originale Stirnwand des zweiachsigen Personenwagens C 121K wurde für die geplante Aufstellung im Museumsbereich mit einem hölzernen Untergestell versehen, das noch mit einer angeedeuteten Bühnensituation versehen werden soll. Damit wird nicht nur ein direkter Vergleich mit dem Restaurierungsergebnis möglich, sondern auch ein Sachzeuge der Waggonbaus erhalten.



*Instandsetzungsarbeiten am 3. Stand des Radeburger Lokschuppens.*





*Anlässlich der 1. Radebeuler Museumsnacht am 31. März 2007 eröffnete das Schmalspurbahnmuseum die vorläufige Dauer- und die erste Sonderausstellung. Den Mittelpunkt bildet 99 604 und die Museumswagen. Mit den zur Verfügung stehenden begrenzten Mitteln soll ein Vorgeschmack auf die geplante Ausstellung gegeben werden, für deren Umsetzung aber noch Zeit und vor allem Geld erforderlich sind. Die Sonderausstellung begleitet das Wiedererstehen der I K und stellt Technik und Statistik der Maschinen vor. Geöffnet ist das Museum 2007 noch jeden 2. und 4. Sonnabend im Monat von 14 bis 18 Uhr.*





*Die erhaltene Stirnwand des C 121K steht jetzt im Radebeuler Museum*

- Im März und im September fuhren wir mit unserer V10C und einem HH im Auftrag der BVO bzw. SDG wieder Sprengzüge. Die seit Betriebsübernahme durch die BVO regelmäßig durchgeführte Unkrautbekämpfung zeigt im Zusammenspiel mit den umfangreichen Erneuerungsarbeiten ihre Resultate im tadellosen Zustand des Oberbaus. Lediglich die Kurve vor der ehemaligen Abzweigung der Radeburger Anschlußbahn bereitet noch Sorgen, da hier immer wieder Probleme mit dem Untergrund auftreten.
- Seit 9. Mai 2007 firmiert die BVO Bahn GmbH als Sächsische Dampfisenbahngesellschaft mbH. Dieser Schritt war schon bei den Gesprächen im Vorfeld der Betriebsübernahme angekündigt worden und ist nun im

Zuge der anstehenden Veränderungen der Eigentumsverhältnisse vollzogen worden. Gleichzeitig betone die SDG damit ihre gesamtsächsische Bedeutung als Betreiber (zukünftig) dreier Schmalspurbahnen, so Geschäftsführer Roland Richter.

- Als Konsequenz der Umbenennung erfolgte am 21. Mai 2007 die Umplakatierung der Reisezugwagen der Löbnitzgrundbahn: Das blaue BVO-Logo wich dem farblich besser passenden weißen Logo auf grünem Grund mit stilisiertem Sachsenwappen, das von einer angedeuteten Dampffahne durchzogen wird, und dem Schriftzug SDG.
- Eine verdeckte Kontrollfahrt des Behindertenbeauftragten des Kreises Meißen mit der Löbnitzgrundbahn bescheinigte der SDG im Sommer, gut auf Rollstuhlfahrer vorbereitet zu sein, auch ohne spezielle Technik und umgebaute Fahrzeuge. Kleinere Hindernisse will die Betriebsleitung zukünftig abstellen. Besonders gelobt wurde die behindertengerechte Toilette im Bahnhof Moritzburg
- In der Sperrpause im November 2007 plant die SDG, den Bahnsteig im Bahnhof Radebeul Ost umzubauen und für den 2008 möglicherweise bevorstehenden S-Bahn-Ausbau fit zu machen. Der Löbnitzgrundbahn dient dann ein Inselbahnsteig mit einer offenen Wartehalle zwischen den Gleisen S1 und S2, der über einen ebenerdigen Zugang vom Bahnhofsvorplatz erreichbar sein wird.
- Der seit Jahren gewünschte Haltepunkt am Louiseinstift könnte während der Sperrpause im November 2008 Wirklichkeit werden; derzeit bereitet die SDG die Planungsunterlagen vor, die wegen der geografischen Gegebenheiten am geplanten Standort nicht einfach sind. Ein Baubeginn schon in der Sperrpause 2007 ist wegen der geplanten anderen Arbeiten aber nicht möglich.

\*

## 99 586 erwacht zu neuem Leben!

Spannende Momente Mitte September in der SDG-Werkstatt Oberwiesenthal: Die zur Revision »eingelieferte« 99 586 wurde nach erfolgreicher Druckprobe mit Fremddampf erstmals angeheizt! Und als Lohn für die Arbeit der zurückliegenden Monate bewegte sie sich nach 15 Jahren Standzeit mit eigener Kraft über die Oberwiesenthaler Gleise. In den folgenden Tagen wurde ihr Vierzylinder-Triebwerk indiziert und die Arbeitsweise der Steuerung abgeglichen, so daß sie bereit zur ersten Lastprobefahrt ist, die nach Redaktionsschluß zwischen Oberwiesenthal und Hammerunterwiesenthal mit der SDG-Diesellok als Bremslok stattfinden soll. Anschließend wird die Maschine zu uns zurückkommen. Wenn alles »läuft«, wollen wir sie noch im Jahr 2007 in Radebeul offiziell vorstellen und uns bei allen Mit(be)arbeitern, Spendern und Sponsoren bedanken.

Umfangreiche Arbeiten hatte die vollständig demontierte Maschine zuvor erdulden müssen: In der BVO-Werkstatt Marienberg wurde der Kessel bearbeitet, der sich entgegen der ersten Befunde doch in einem schlechteren Zustand zeigte. So wurden neben dem Rohrsatz auch die Rauchkammerrohrwand und Teile des Stehkessels erneuert. Dafür zeigte sich das Fahrwerk von einer besseren Seite, so daß an diesem nicht alle kalkulierten Arbeiten erforderlich wurden.

Im Sommer wurden alle Teile der Maschine in Oberwiesenthal zusammengeführt, und der Zusammenbau begann. Dabei mußten Führerhaus und Kohlekasten an den von Unfallschäden befreiten und gerichteten Rahmen angepaßt werden; Teile, die bei Übernahme der Maschine durch uns nicht mehr vorhanden waren, mußten beschafft, aufgearbeitet und angepaßt werden. Außerdem liefen Arbeiten, um das Erschei-



*99 586 kurz vor der Druckprüfung in Oberwiesenthal, 6. September 2007.*

**Spendenstand »Für unsere grüne IVK«:  
21.111,79 Euro per 17. September 2007**

Gespendet haben im Jahr 2007 bisher:

Brosing, St.  
Chares, Michael  
Eckhardt, S.  
Elias, K.-D.  
Ende, Roland  
Engst, Michael  
Fürstenberg, Wolfgang  
Gjertsen, Erik R. und Aukrusts, Olav  
Hering, Thomas  
Hummig, Dietmar  
Jaeckel, Andreas  
Juhrig, F.  
Köhler, Karsten  
Kuropka, Paul

Dr. Kurz, Wolfram  
Lehmann, Jürgen  
Liebschner, Klaus  
Marques, Peter  
Modelleisenbahn-Club Radebeul  
Medak, Jürgen  
Müller, Johannes  
Nerlich, Markus  
Pietzsch, Danilo  
Rotary Hilfswerk Chemnitz  
Prof. Rust und Freunde  
Seifert, Gerald  
Wagner, Wolfram  
Windrich, Jörg

Außerdem unterstützten uns durch Sonderzuwendungen:

Kulturraum Elbtal, Große Kreisstadt Radebeul, Meißner Sparkassenstiftung

nungsbild möglichst dem Aussehen der »echten« No. 176 im 1913 anzupassen.

Bewußt haben wir uns mit öffentlichen Äußerungen zum Stand der Revision bislang zurückgehalten. Zum einen sind derartige Arbeiten immer schwer terminisierbar, so daß wir uns ja schon von manchen Wunschvorstellungen verabschiedet hatten. Als nun eine unglückliche Veröffentlichung mehrerer Fotos im Internet durch Dritte erfolgte, trat zum anderen genau das ein, was wir gar nicht haben wollten: »Sachliche Anfragen« mit grimmig-blauen Smilies, wieso die Lok nicht Ramsbottom-Sicherheitsventile erhalte – die sie übrigens nie hatte! – und, und, und... Erwartungsgemäß drohte die Diskussion sofort aus dem Ruder zu laufen.

Um es an dieser Stelle deutlich zu sagen: Wir haben keine Geheimniskrämerei um die Maschine gemacht. Unsere Lokmannschaft um Andreas Schmidt, Michael Rosenberger und Karsten Köhler hat sehr viel Zeit und Herzblut

in die Maschine gesteckt, ohne groß darüber zu reden. Unerfreulich für sie, wenn andere dies dann tun, mit welcher Intention auch immer.

Es wird auch niemand gehindert, seine Fotos unserer Lok in sein Archiv einzufügen. Die Prämissen der Öffentlichkeitsarbeit im weitesten Sinne sollten anstandshalber aber schon dem Eigentümer zugebilligt werden! Die Diskussion ist inzwischen aus dem Weltweitznetz wieder verschwunden, übrigens nicht »auf Einspruch des Eigentümers«, wie der Netzpfleger schrieb, sondern auf Wunsch eines einzelnen Vorstandsmitgliedes. Seitens unseres Vereins soll es auch weiterhin eine gute vereinsübergreifende Zusammenarbeit geben, aber an die Spielregeln und den guten Ton sollten sich, auch gerade in der Öffentlichkeit, alle halten.

Übrigens: Was ist besser für 99 586 als über sie zu diskutieren? Spenden!

Ü-Träger liegt bei und hofft auf Beachtung.  
Rainer Fischer

## Der Triebwagen ist los!

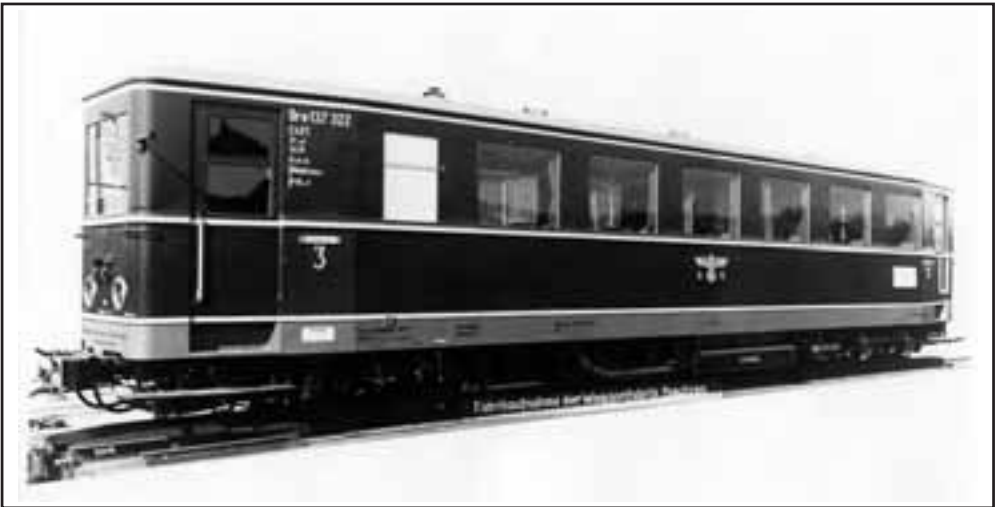
**Am 10. August 2007 war es soweit: Über vier Jahrzehnte nach seiner Abstellung wurde VT 137 322, einer der vier legendären Zittauer Triebwagen, wieder in Betrieb genommen. Woran seit vielen Jahren Eisenbahner und Eisenbahnfreunde tüftelten, konnten die SOEG und der IVZ Wirklichkeit werden lassen: das schadhafte Fahrzeug im Rahmen einer Hauptuntersuchung wieder herzurichten und in den Betriebspark zurückkehren zu lassen. Zeitgleich erschien als erstes Publikation der neuen SOEG Medien eine Broschüre über diese Triebwagen, welche auch die Grundlage für die Fakten dieses Artikels darstellt – es folgt also eine etwas andere Rezension.**

Nachdem Verbrennungstriebwagen bei der DRB Mitte der 1930er Jahre nicht nur im hochwertigen Schnellzugdienst, sondern gerade auch im oft eher bescheidenen Personenverkehr auf Nebenbahnen ihrer Vorteile gegenüber einem dampflokbetriebenen Zug unter Beweis stellten, wollte die RBD Dresden auch ihr Schmalspurnetz mit diesen modernen Fahrzeugen rationeller betreiben. Beim Waggonbau Bautzen wurden daher vier vierachsige Triebwagen in Auftrag gegeben, die im Frühling 1938 mit den Betriebsnummern 137 322 bis 137 325 fertiggestellt wurden. Aber: Die DRB kannte keine Baureihe VT 137 oder ähnliches; Trieb-, Bei- und Steuerwagen erhielten Nummern aus dem Wagenschema, nach Traktionsart in Gruppen

geordnet, fortlaufend mit der Beschaffungsserie, von 1 bis 8 700 und von 133 000 bis 147 603. Die 137 321 blieb unbesetzt, 137 326 war ein BCPwPost8trVT-36, Bauart Stettin.

Jeweils zwei Triebwagen waren baugleich; 137 323 und 137 325 besaßen ein Gepäckabteil und deshalb die Skizzen-Nummer CPw4VT-35, während 137 322 und 137 324 als C4VT-35 vollständig Sitzplätze 3. Klasse erhielten. Alle Fahrzeuge waren durch eine Vielfachsteuerung miteinander im Verbund einsetzbar, so daß es später hieß, es hätte auch noch vier baugleiche Beiwagen gegeben.

Die weinroten Triebwagen kamen im Mai 1938 nach Zittau und wurden nach ihrer Inbetriebnahme auf der Strecke nach Reichenau,



*Fabrikaufnahme des 137 322 in Bautzen, 1938.*

später auch nach Oybin und Jonsdorf getestet und eingesetzt. Der aufmerksame Leser stößt an dieser Stelle in der Broschüre auf einige Unklarheiten, die sich aber wohl so entwirren lassen: Auf zwei Fotos wird 137 322 in einer Ausstellungshalle in Dresden gezeigt. Tatsächlich handelt es sich um eines der Gebäude im städtischen Ausstellungsgelände an der Lenéstraße und um die Jahresschau 1938 »Sachsen am Werk«, die vom 18. Juni bis zum 18. September 1938 stattfand. Ein Foto aus dem Fritz-Hager-Archiv belegt den Transport des Triebwagens am 13. Juni 1938 durch Dresden. Da der Culemeyer den Albertplatz durch die Gorgenstraße verläßt, dürfte er, vom Neustädter Güterbahnhof kommend, über die Albertbrücke auf dem Weg zur Lenéstraße sein. Mit Sicherheit ist das Fahrzeug bis zum Ende der Ausstellung dort geblieben. Damit macht das späte Indienstellungsdatum von 137 322 einen Sinn: Er ist nicht wegen »gravierender Mängel« zurück zum Hersteller gegangen, sonder war ein Vierteljahr in Dresden! Ob er nach der Fertigstellung in Bautzen, die bei allen Triebwagen am 5. Mai 1938 datiert ist, überhaupt erst nach

Zittau gekommen ist, oder ob man ihn direkt von Bautzen nach Dresden verschickt hat, sei dahingestellt – letzteres erscheint aber nicht unlogisch. Wie bei den vermeintlichen Beiwagen haben sich wohl auch hier Wahrheit und »Kombiniertes« bis heute in die seriöse Eisenbahngeschichtsschreibung gerettet!

Zu dieser Kategorie dürfte wohl auch die angeführte Aussage eines alten Zittauer Eisenbahners zählen, der den Triebwagen schon im Jahr zuvor in Dresden gesehen haben wollte. Dies wäre dann die Jahresschau 1937 »Garten und Heim« gewesen – was sollte ein wahrscheinlich sogar noch unfertiger Triebwagen auf einer Schau für Sonnenblumen, Gießkannen und Birkenholzmöbel?!

Aber halt: Es hat nämlich doch Beiwagen für die VT's gegeben! Wahrscheinlich 1939 baute das RAW Chemnitz die vier 3.-Klasse-Einheitswagen K 471 bis K 474 in CPw4 und auf Druckluftbremse um. Merkwürdigerweise konnte man sich in Chemnitz nur sechs Jahre später angeblich nicht mehr daran erinnern, als das Bw Zittau nach Unterlagen dieses Umbaus nachfragte – so ein im Archiv des Raw Karl-Marx-Stadt



*Culemeyer-Transport des 137 322 am Dresdener Albertplatz, 13. Juni 1938.*

überkommenes Schriftstück, das der Rezensent vor einigen Jahren im Chemnitzer Staatsarchiv fand. Kein Werkmeister hätte wohl auch nur eine Schraube an den Fahrzeugen ohne geprüfte und genehmigte Zeichnungen und Unterlagen verändert, aber von denen war und ist keine Spur mehr zu finden.

Möglicherweise hängt dies mit dem Schicksal zusammen, das sich die Beiwagen mit den Triebwagen teilen sollten: Sie wurden beschlagnahmt und in den Warthegau verschickt. Auch hierzu gibt es Widersprüche: Die Beschlagnahme soll noch 1943 von einem Offizier der Reichsverkehrsdirektion Breslau vorgenommen worden sein, um die Fahrzeuge in die Reichsbahndirektion Posen zu bringen. Die RVDen hatten ihren Sitz in Riga, Minsk, Kiew, Poltawa und Rostow, also im eroberten sowjetischen Gebiet. Sie unterstanden seit 1942 dem Reichsverkehrsministerium und wurden von der Reichsbahn betrieben, hatten aber seitdem mit der Wehrmacht nichts mehr zu tun. Breslau war nach wie vor Sitz einer RBD, die natürlich ohne militärische Vormundschaft arbeitete, ebenso das von Breslau etwa 180 km entfernte Posen nach der Wiedereingliederung ins Reich 1939. Ein Beitrag im »modelleisenbahner« 4/1982 führt einen Offizier eines Feldeisenbahnkommandos an, der im Sommer 1944 die Triebwagen beschlagnahmt haben soll – die Fekdos lagen sogar noch zwischen den RVDen und der Frontlinie! Wieso landen die Triebwagen dann bei einer Reichsbahndienststelle viel weiter westlich im Reichsgebiet? Hatte die Wehrmacht vielleicht nur die Motoren im Sinne, und die Reichsbahn wollte die nun leeren Wagen im kujawischen Netz, das der RBD Posen unterstand, wieder nutzen? Leider kennt der Rezensent keine Primärquellen dazu, um sich eine Meinung bilden zu können.

Die Triebwagen hatten ohnehin bereits seit Ende 1939 wegen der kriegsbedingten Treibstoffsperrung konserviert in Zittau gestanden. Anscheinend vor dem Abtransport in den Osten baute das zuständige Erhaltung-RAW Dessau

die Motoren aus; für 137 323 und 137 324 ist der RAW-Aufenthalt von Ende 1943 bis Oktober 1944 bzw. bis Juli 1944 belegt. Wieso braucht man aber in einer derartigen Werkstatt zehn Monate, den auf einem Hilfsrahmen angeordneten Motor samt Getriebe auszubauen? Die 26 000 km Laufleistung des 137 323 von Dezember 1943 dürften sich auf seine Gesamtleistung seit Indienststellung beziehen, das wären selbst bei nur 14 Monaten Einsatz in Zittau nicht unrealistische 60 km täglich.

Daß 137 322 in Zittau zurückblieb, soll einer Entgleisung beim Verladen geschuldet sein. Wieso ließ man ihn aber angeblich dann auch noch entgleist stehen, wie der Artikel im »modelleisenbahner« weiß? Hätte man einen Schaden, der so groß nicht gewesen sein dürfte, nicht auch im RAW mit beheben können? Der Rezensent wagt ganz vorsichtig, in Anbetracht der bereits benannten Unkorrektheiten, welche die Triebwagen seit Jahrzehnten umranken wie eine Mär, auch diese Aussage in Frage zu stellen. Unterstützt wird der Zweifel durch das in Zittau zurückgebliebene – vielleicht vom RAW Dessau anstelle des von 137 322 falsch zurückgesandte – Betriebsbuch von 137 325. In diesem findet sich ein Eintrag des RAW vom 28. November 1944, der sich ausdrücklich nur auf 137 323, 137 324 und 137 325 bezieht: »Die VT-Wagen wurden unaufgearbeitet lt. RZA nach Kroschwitz RBD Posen übersandt.« Er belegt den Abtransport zu einer Zeit, als sich die Frontlinie schon hinter Warschau befand. Abgesehen davon, daß es in dieser Notiz Kroschwitz statt Kroschwitz heißen müßte – vielleicht hat der RAW-Schreiber nur etwas geschmiert, in deutscher Schrift sind sch und ß gar nicht so weit auseinander – bestätigt sie, daß die Fahrzeuge ihren Weg in den Osten entgegen dem anhaltenden deutschen Rückzug antraten und wohl folgerichtig irgendwo im später polnisch verwaltetem Gebiet vom Krieg überrollt wurden. Da Kroschwitz eine größere Schmalspur-Werkstatt besaß, wäre auch denkbar, daß hier nur weitere Arbeiten an den Triebwagen erfolgen



sollten, ihr Einsatzgebiet aber ganz wo anders geplant war. Bis Mitte Januar 1945 jedenfalls wurde der Warthegau von der Roten Armee überrannt; die Russen standen an der Oder.

So verlor sich für deutsche Eisenbahnfreunde lange ihre Spur. Diese aufzunehmen, den Einsatz nachvollziehbar zu machen, gelingt in diesem Umfang wohl erstmals dieser Broschüre: Alle drei Triebwagen wurden 1954 von der PKP wieder mit Motoren ausgerüstet und den polnischen Verhältnissen angepaßt. Anschließend wurden sie im Trebnitzer Netz bei Breslau eingesetzt, wo 137 324 als Mx 116 nach einem Unfall 1960 verschrottet wurde. Die beiden anderen Triebwagen kamen 1959 bis 1961 (fast) zurück in ihre Heimat, blieben aber doch jenseits der Neiße auf dem von der PKP betriebenen Reststück der Reichenauer Linie. Zurück in Trebnitz wurden sie umgezeichnet. 137 325 wurde als Mbx1-115 am 9. Oktober 1971 ausgemustert, 137 323 als Mbx1-114 am 4. September 1974. Er sollte museal erhalten werden, ist aber nach 1980 auch verschrottet worden.

Das Bw Zittau richtete 137 322 nach Kriegsende wieder her und nahm ihn im Oktober 1946

in Betrieb. Wie die schon erwähnte Anfrage vom 22. November 1946 in Chemnitz zeigte, erwog man gleichzeitig den Umbau von Personen- zu Beiwagen nach dem Vorbild von 1939. Tatsächlich wurden um 1950 zwei Traglastenwagen und ein »Großfenstriger« auf Druckluftbremse umgebaut und wie der Triebwagen weinrot-elfenbeinfarbig gestrichen. Auch der Zittauer Aussichtswagen 970-311 soll mit weinroter Farbe hinter dem Triebwagen gelaufen sein.

Mit den ausgebauten Motoren, die aus dem RAW Dessau zurückkamen, konnte das Bw Zittau den Triebwageneinsatz bis in die 1960er Jahre absichern. Zunehmende Probleme zwangen aber Ende 1964, das Fahrzeug abzustellen. Da keine Ersatzteile beschaffbar waren, stellte man ihn am 6. November 1966 von der Ausbesserung zurück. Seit 1965 blieb er im Bertsdorfer Lokschuppen »versteckt«. So wurde er am 4. Juni 1980 vom Verkehrsmuseum Dresden übernommen. Als betriebsfähiges Fahrzeug sollte er den Radebeuler Traditionsfahrzeugen zugeordnet werden, doch scheiterten die Wiederherstellungsversuche an den Gegebenheiten des real existierenden Sozialismus. So blieb er in Berts-



*Herausgeschoben zur Fotoparade: 137 322 mit 99 1735 und 99 1758 am 25. September 1976 in Bertsdorf.*



*Für die geladenen Gäste fuhr am 10. August 2007 ein verstärkter Planzug nach Bertsdorf.*

dorf und wurde nur zu besonderen Anlässen aus dem Schuppen geholt, so auch im September 1976, als unsere AG 3/58 eine Exkursion ins Zittauer Gebirge unternahm.

Nach Wende und Rettung der Zittauer Schmalspurbahnen vor dem Kohlebagger rückte der Triebwagen wieder ins öffentliche Interesse. Doch auch diesmal scheiterte ein Aufarbeitungsversuch im Ansatz. 1995 schlossen das Verkehrsmuseum und der IVZ einen Pflegevertrag ab, der im Jahr 2000 durch einen langfristigen Nutzungsvertrag ergänzt wurde und die Tore zur Wiederinbetriebnahme weit öffnete. Das Projekt wurde bereits 2004 mit dem ersten Claus-Köpcke-Preis des VSSB ausgezeichnet. Durch den Eintritt der SOEG in den Nutzungsvertrag im Januar 2007 bekam das Projekt nochmals einen Schub: Mit Unterstützung der BMS Ostritz und Bombardier Görlitz gelang es trotz vielfacher Schwierigkeiten, die in der Broschüre sehr anschaulich beschrieben werden, den Triebwagen rechtzeitig zum geplanten Termin fertigzustellen.

Am 10. August 2007 durchbrach der glänzende VT 137 322 im Rahmen des Zittauer Schmalspurbahn-Festivals die symbolische Mauer vor dem Bertsdorfer Lokschuppen und tuckerte ins Freie! Leider erlitt er schon an seinem dritten Einsatztag einen größeren Schaden am Hilfsbetriebeantrieb und mußte von seinen Dampfschwestern abgeschleppt werden – für die Fotofans aber das gefundene Motiv!

Inzwischen ist 137 322 wieder repariert und an den Wochenenden im Einsatz im Zittauer Gebirge, in einem eigens für ihn eingelegten Umlauf.

Am gleichen Tag weihte die SOEG mit großer regionaler Beachtung ihre neue Werkstatthalle im Bahnhof Zittau ein. Auf zwei Gleisen, die vollständig von einer Kranbahn überstrichen werden, haben die Werkstattmitarbeiter nun endlich die Arbeitsbedingungen, die sie schon seit Reichsbahnzeiten gebraucht haben. Außerdem erhielt die SOEG einen neuen Verkehrsvertrag, der den langfristigen Weiterbetrieb der Schmalspurbahn sicherstellt.



»Roll-raus« mit leichten Hindernissen – Omen für den folgenden Sonntag (siehe Bild unten)?

Die Broschüre sei ausdrücklich allen Eisenbahnfreunden empfohlen! Auf 112 zum großen Teil farbigen Seiten erwirbt man zu einem sehr günstigen Preis das kompakte Wissen nicht nur um die Zittauer Triebwagen, sondern auch um den frühen Einsatz von Triebwagen auf deutschen Schmalspurbahnen und deren »Beinahe-Renaissance« in Sachsen vor einigen Jahren. Die oben aufgeführten »Mäkeleien« können die Leistung der Autoren Torsten Sameiske und Lothar Dinkel keinesfalls schmälern, sondern nur die Fallen und Schwierigkeiten in der Eisen-

bahn-Forschung verdeutlichen, besonders wenn man sich auf das Gedächtnis oder gar schon interpretierte Sekundärquellen verläßt. Und auch die beste Original-Aktenlage verführt leicht zu falschen Schlüssen. So findet man zu erhofften Antworten heute oft wieder neue Fragen...

Erhältlich ist die Broschüre übrigens im Souvenirverkauf unseres Vereins. Man kann aber auch nach Zittau fahren und sich ganz der Triebwagen-Atmosphäre hingeben!

Rainer Fischer



## ... und noch mehr zu: Sächsinnen in Norwegen

*(Fortsetzung aus Heft 58/59)*

In Fortführung unseres Artikels im letzten Heft ist zuerst eine kleine Richtigstellung vorzunehmen. Die genannte Maschine von Henschel trug nicht, wie irrtümlich geschrieben, die Nr. 6, sondern die Nr. 7 und den Namen PRYDZ und fährt auch heute noch auf der Museumsbahn.

Die »richtige« Nr. 6 ist eine Hartmann-Lok (Fabrik-Nr. 4658, Baujahr 1925, Bauart 1'C1'h2 t) mit Namen HØLAND und steht ebenfalls heute noch im musealen Betriebseinsatz.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß die Baldwin-Lok 1898 geliefert wurde, sich jedoch nicht sonderlich bewährte und daher um 1930 verschrottet wurde.

1976 verkaufte die Deutsche Reichsbahn die z-gestellte »Reko-IV K« 99 1594-3 des Bw Aue (SMF 1913/Görlitz 1964) gegen dringend benötigte Devisen an die UHB-Museumsbahn nach

Norwegen. Auf einem DR-Güterwagen gelangte die Lok im März 1977 über Saßnitz mit der Eisenbahnfähre und weiter auf dem Schienenweg nach Sørumsand – sicher die ungewöhnlichste Schiffsladung seit Kriegsende für ein DR-Trajektschiff. Die Lok wurde mit einem Kran ohne Schäden umgeladen und der leere Transportwagen umgehend in die DDR zurückgeschickt. Bereits im April unternahm man (noch mit EDV-Nummer der DR!) einige Probefahrten. Zuvor wurden an der Lok die Scharfenbergkupplung gegen die streckentypische Kupplung getauscht und die nicht benötigte Dampfheizleitung abgebaut. Die Maschine erhielt den Namen BINGSFOS und die Betriebsnummer 8. Sie war die leistungsstärkste der ganzen Bahn. Im späteren Betriebseinsatz wurden noch Änderungen am Dampfturbo, der Beleuchtung und der Dampfpeife (Anbau einer Dreitonpeife) vorge-

*99 594 nach der Ankunft im norwegischen Sørumsand noch auf dem DR-Wagen.*





*99 594 hat ihr Ziel im Norden erreicht und wird am 31. September 1977 wieder auf Schienen gesetzt.*

nommen. Die schwarz-rote Lackierung verblieb genauso wie die Körting-Saugluftbremse. Die Bahnräumer wurden rot gespritzt.

Im Museumsbetrieb gab es recht gegensätzliche Meinungen zur 99 1594. Bei den Lokpersonalen wegen ihrer Zugkraft und Zuverlässigkeit beliebt – wie sollte es bei einer IV K auch anders sein – war die Lok anderen Vereinsfreunden auf der UHB aber als »deutscher Fremdling« eher ein Dorn im Auge und sollte sobald wie möglich wieder von der Strecke verschwinden. Man unterschied also in »echte« und »unechte« Hartmann-Loks... Aus dem Betriebseinsatz sind aber auch Bilder vorhanden, die eine tadellose Doppelbespannung der Museumszüge mit Nr. 4 mit Nr. 8 belegen!

Die Gelegenheit zur Abgabe der Maschine ergab sich mit Fristablauf 1985, als die UHB-Museumsbahn auch die Möglichkeit zur

Übernahme der Nr. 7 bekam und 99 1594 über einen Westberliner Mittelsmann nach Ochsenhausen in Baden-Württemberg verkauft werden konnte. Seit Herbst 2006 befindet sich die weiterhin im Privateigentum befindliche Lok nunmehr bei der RüKB abgestellt, nachdem sie im rumänischen AW Klausenburg hauptuntersucht worden war, aber noch keine Zulassung für Deutschland hat.

Ein Besuch der UHB-Museumsbahn kann wärmstens empfohlen werden, man sollte sich aber wegen der vergleichsweise kurzen Fahrtsaison im Sommer vorher nach dem Fahrplan erkundigen.

Für wertvolle Informationen und das Bildmaterial danken wir Herrn Erik R. Gjertsen aus Oslo.

Rol andEnde, Kl aus Liebschner.



*Museumszug Bingsfos-Fossum 1981 (oben), 99 594 alias BINGSFOS im Bf. Thorvaldsen 1980 (unten)*



## Heute noch vorhandene Rollfahrzeuge der sächsischen Schmalspurbahnen

Nummer	Gttg/Bauart	Bremse	Länge	Standort					
97-01-04	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-03-25	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Radebeul
97-01-06	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Mügeln	97-03-32	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-01-20	Rf4 Altbau	Köbr	5,5 m	Potschappel	97-03-33	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-21	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-03-37	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-22	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-03-49	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Lindenberg
97-01-26	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-03-55	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau
97-01-27	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Wilsdruff	97-03-74	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-01-30	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Oberwiesent.	97-03-78	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Jöhstadt
97-01-38	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-03-85	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln
97-01-40	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-03-86	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-47	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau	97-03-87	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Wilzschhaus
97-01-51	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Oberwiesent.	97-03-95	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-54	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-01	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-56	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Radebeul	97-04-03	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Oberwiesent.
97-01-65	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Geyer	97-04-09	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-67	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-04-11	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-01-69	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-18	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-73	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-04-19	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Oberwiesent.
97-01-77	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau	97-04-22	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln
97-01-78	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-04-26	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-01-81	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-27	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-01-90	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-29	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-01-97	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Putbus	97-04-36	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-08	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau	97-04-47	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-10	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-50	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-12	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-04-53	Rf4 Altbau	Köbr	5,5 m	Zittau
97-02-21	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Radebeul	97-04-60	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau
97-02-26	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Putbus	97-04-67	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Putbus
97-02-37	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Potschappel	97-04-68	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-38	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-70	Rf4 Altbau	Köbr	5,5 m	Carlsfeld
97-02-44	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau	97-04-75	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Oberwiesent.
97-02-46	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-04-80	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau
97-02-56	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Rbl (VMD)	97-04-84	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-57	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-04-87	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau
97-02-58	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Jöhstadt	97-04-88	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau
97-02-69	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Potschappel	97-04-90	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Bad Doberan
97-02-73	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau	97-04-92	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Schönheide
97-02-76	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Radebeul	97-04-93	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau
97-02-78	Rf4 Altbau	Hbbr	9,0 m	Oberrittersg.	97-04-98	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-80	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Oberwiesent	97-05-12	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Wilzschhaus
97-02-86	Rf4 Reko	KE-P	9,0 m	Mügeln	97-05-20	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Oberritters.
97-02-87	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-05-31	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau
97-02-90	Rf4 Altbau	Köbr	5,5 m	Oberrittersg.	97-05-38	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Geyer
97-02-97	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Potschappel	97-05-39	Rf4 Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln
97-03-11	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau	97-05-47	Rf4 Altbau	Köbr	9,0 m	Bad Doberan
					97-05-56	Rf4 Altbau	Hbbr	8,0 m	Jöhstadt



*Rf4 97-04-70 in Schönheide Mitte, eines der letzten 5,5 m langen Fahrzeuge.*

97-05-61	Rf4	Reko	KE-P	9,0 m	Putbus	97-06-74	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-05-63	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-06-76	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-05-69	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-06-77	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-05-72	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-06-78	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-05-95	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-06-79	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-05-97	Rf4	Reko	KE-P	9,0 m	Mügeln	97-06-80	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-00	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Zittau	97-06-81	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-10	Rf4	Reko	KE-P	9,0 m	Mügeln	97-06-82	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-12	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-06-83	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-17	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Jöhstadt	97-06-84	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-19	Rf4	Altbau	Hbbr	8,0 m	Hainsberg	97-06-85	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-20	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-06-86	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-24	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau	97-06-87	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-25	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau	97-06-88	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-28	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	zerlegt, 1 Drehgestell als Denkmal	97-06-89	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-31	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-06-90	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-32	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Mügeln	97-06-92	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-35	Rf4	Reko	KE-P	9,0 m	Mügeln	97-06-93	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-36	Rf4	Altbau	Hbbr	8,0 m	Hainsberg	97-06-94	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-44	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Jöhstadt	97-06-95	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-46	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau	97-06-96	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-56	Rf4	Altbau	Hbbr	8,0 m	Putbus	97-06-97	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-58	Rf4	Reko	KE-P	9,0 m	Mügeln	97-06-98	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-64	Rf4	Altbau	Köbr	9,0 m	Zittau	97-06-99	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-67	Rf4	Altbau	Köbr	8,0 m	Mügeln	97-07-00	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-72	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-07-01	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
97-06-73	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-07-02	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg
						97-07-03	Rf4	Neubau	KE-P	9,0 m	Hainsberg





*Rf4 97-05-61 in Cranzahl, 1991 mit neuer Fahrbühne ausgerüstet und heute auf Rügen.*

97-07-04	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-40	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Jöhstadt
97-07-05	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Potschappel	97-08-43	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Ochsenhsn.
97-07-06	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-46	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Oberwiesent.
97-07-07	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-49	Rf4	Altbau Hbbr	7,8 m	Lindenberg
97-07-08	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-63	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Jöhstadt
97-07-09	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-65	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Jöhstadt
97-07-10	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-66	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln
97-07-11	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-69	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Zittau
97-07-12	Rf4	Neubau KE-P	9,0 m	Hainsberg	97-08-73	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul
97-07-51	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Ochsenhsn.	97-08-85	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul
97-07-54	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-08-86	Rf6	Altbau Hbbr	7,8 m	Rbl (VMD)
97-07-60	Rf6	Altbau Köbr	7,8 m	Oberrittersg.	97-08-88	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Ochsenhsn.
97-07-65	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Wilzschhaus	97-08-91	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul
97-07-73	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Dipps	97-08-92	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln
97-07-74	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Oberwiesent.	97-08-93	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul
97-07-84	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-08-97	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul
97-07-86	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul	97-09-04	Rf6	Altbau Hbbr	7,8 m	Mügeln
97-07-87	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Wilzschhaus	97-09-13	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mesendorf
97-07-88	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-09-16	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Ochsenhsn.
97-08-07	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-09-17	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln
97-08-09	Rf6	Altbau Hbbr	7,8 m	Mügeln	97-09-18	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln
97-08-18	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Jöhstadt	97-09-20	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln
97-08-19	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-09-21	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln
97-08-22	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-09-22	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mesendorf
97-08-28	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul	97-09-33	Rf6	Altbau Hbbr	7,8 m	Zittau
97-08-31	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln	97-09-35	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Rothenkirch.
97-08-34	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Radebeul					St. Schwarz / Fi.
97-08-38	Rf4	Altbau Köbr	7,8 m	Mügeln					

## Jahresplan 2008

*Meldungen für den Dienst im Traditionsbetrieb vorzugsweise freitags zwischen 8 und 16 Uhr bei der BL, Tel. 03 51 / 2 13 44 65 oder montags bis donnerstags über die Geschäftsstelle, Tel. 03 51 / 2 13 44 62*

26. Januar 2008 TB: Zitterpartie am Fasanenschlößchen
3. Februar 2008 TB: Faschingsexpreß zum Radeburger Karnevalsumzug  
23. Februar 2008 techn. Dienstunterricht Lokpersonal in Radeburg
15. März 2008 10 - 12 Uhr Dienstunterricht Betriebseisenbahner in Radebeul  
14 - 16 Uhr Mitgliederversammlung im Ballhaus Watzke
21. März 2008 TB: Karfreitags-Ausflugspendler nach Moritzburg  
22. März 2008 TB: Ostersamstags-Ausflugspendler nach Moritzburg  
23. März 2008 TB: Osterhasenexpress mit dem Osterhasen  
29. März 2008 TB: Radebeuler Museumsnacht
1. Mai 2008 TB: Vatertagsbummler für die ganze Familie  
3./4. Mai 2008 TB: Karl-May-Fest, Pendelverkehr in den Löbnitzgrund  
11. Mai 2008 TB: Dixie, Dampf und Dackel nach Radeburg
1. Juni 2008 TB: Drahteseltour in den Frühling  
15./16. Juni 2008 Exkursion/Studienfahrt
- 5./6. Juli 2008 TB: 4. SSB Schmalspurbahn-Festival in Radebeul und  
5. Bahnhofsfest in Moritzburg
3. August 2008 TB: Karl-May-Fahrt, Zugüberfall nicht ausgeschlossen!  
23. August 2008 TB: Zuckertütenfahrt nach Moritzburg
- September 2008 ggf. Beteiligung an 125 Jahre Weißeritztalbahn  
21. September 2008 TB: Karl-May-Fahrt, Zugüberfall nicht ausgeschlossen!
5. Oktober 2008 TB: Schloßfahrt nach Moritzburg  
25./26. Oktober 2008 TB: Abfischen in Moritzburg
15. November 2008 Mitgliederversammlung
6. Dezember 2008 TB: Nikolausfahrt  
7. Dezember 2008 Adventsfahrt mit dem Nikolaus  
8. Dezember 2008 Nikolausfahrt für Kindergärten und Grundschulen  
13. Dezember 2008 Jahresabschlussfeier



*Vor- (oben) und allerletzte Fahrt (unten) von 99 539 am 12. Mai 2007.*



