
Traditionsbahn- Depefche



Heft 38

Herbst 2001

120 Jahre sächfische Schmalspurbahnen



19. - 21. Oktober 2001
Bahnhofsfest in Radeburg

Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Traditionsbahn-Depesche



– **Erweiterte Ausgabe zum Bahnhofsfest in Radeburg** –

Inhalt:

Lebendige Eisenbahntraditionen unter Volldampf.	4
120 Jahre Wilkau–Kirchberg	10
Ergebnisse der ABM- und Arbeitseinsätze	12
Vereins- und Bahninformationen.	13
Einladung zur Wahlversammlung	14
Programm und Gesamtfahrplan zum Bahnhofsfest Radeburg.	17
Abschied von 099 752	23
Die Oberlichtwagen der sächsischen Schmalspurbahnen (Fortsetzung)	27
30 Jahre »technomodell«.	30
Arbeitsplan	34

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

Achtung, Abonnenten!

Wegen der Einführung des Euros wird das laufende Abo 8,- Euro kosten. Sollten Sie damit nicht einverstanden sein, können Sie das Abo noch 2001 kündigen und in DM bezahlen.

Titelbild:

*Eine kleine Fahrzeugparade gab es beim letzten Bahnhofsfest in Radeburg im September 1994.
Foto: R. Fischer*

Seite 2:

Während (oben) Nr. 132 am 11. August 2001 mit einem bestellten Sonderzug unterwegs war, fuhren (unten) am 30. Juli 2001 die hauptuntersuchten Wagen mit V10C Probe. Foto: J. Lehmann, R. Fischer

Impressum:

Traditionsbahn-Depesche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.
Postfach 10 02 01
01436 Radebeul

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

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

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

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

erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: DM 2,-; Jahres-Abo 2001: DM 15,- / Euro 8,- (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 38: 10. September 2001, Heft 39: vsl. 10. Dezember 2001

Lebendige Eisenbahn-Traditionen unter Volldampf: 120 Jahre sächsische Schmalspurbahnen

Vielen Technikern waren sie wohl anfangs ein Dorn im Auge: Wenig Widerhall hatten zunächst die Visionen von Friedrich List zu einem einheitlichen deutschen Eisenbahnnetz gefunden. Wie schwer war es doch gewesen, aus den oft unter kleinstaatlichen Gesichtspunkten seit 1835 entstandenen einzelnen Strecken ein Netz zu gestalten, auf dem zunächst Güterwagen und bald auch Reisezüge freizügig verkehren konnten. Nicht nur unterschiedliche Spurweiten hinderten daran, auch Radprofile, Weichennormen, Drehscheiben, Fahrzeugmaße, Trittbretthöhen sowie Zug- und Stoßvorrichtungen und später auch Bremssysteme mußten angepaßt und vielfach verändert werden. Baden z.B. mußte sein ganzes Netz von 1600 mm auf 1435 mm Spurweite umbauen.

Doch kaum war ein halbwegs durchgehender Verkehr ermöglicht, forderte die Ökonomie ihren Tribut: In den »Gründerjahren« nach der Reichseinigung 1871 entwickelten sich die Produktivkräfte überall stürmisch und verlangten nun vehement nach leistungsfähigen und flächendeckenden Verkehrsverbindungen. Der zu erwartende, relativ bescheidene Verkehr (oftmals begann man mit drei Zugpaaren am Tag) konnte aber nach den gerade geschaffenen Normen der Hauptbahnen gewiß nicht kostendeckend abgewickelt werden. Vielerorts hätte die Flächenerschließung teure Linienführungen mit zahlreichen Kunstbauten und eine aufwendige Betriebsführung erfordert.

So konnte es nicht ausbleiben, daß fast alle deutschen Länder um 1880 gesetzliche Grundlagen für den Bau und Betrieb von Sekundär-, Tertiär- oder Kleinbahnen schufen. Sachsen schwamm gerade zum zweiten Mal auf der »Staatsbahnwelle« und entschied sich für normal- und schmalspurige Sekundärbahnen nach klaren Normen. So machte man zwar nicht jeden glücklich, denn besonders die schmalspurigen Anschlüsse an die große Bahnwelt wurden doch

oftmals als eine Zurücksetzung empfunden, und auch das Umladen der Güter war bei den Fabrikanten nicht gerade beliebt. Doch immerhin wurde allen Landesteilen auf Staatskosten (bzw. aus den Überschüssen der bestehenden Bahnen) irgendeine Eisenbahn und dem ganzen Land eins der engmaschigsten Netze Europas zuteil. Lediglich dem Zittauer Gebirge traute man nicht mal ein minimales Verkehrsaufkommen zu und ließ die ZOJE auf private Kosten bauen. Bereits lange vor dem zweigleisigen Ausbau erwies sich dies als Irrtum und führte zum Kauf der Bahn durch den sächsischen Staat.

Die Schmalspurbahnen mit der einheitlichen Spurweite von 750 mm (bis auf zwei meterspurige Ausnahmen) bildeten bald ein Teilnetz von fast 550 km Länge. Bis zum Ersten Weltkrieg deckten die Einnahmen aus den »frequenten« Strecken die Verluste der übrigen, so daß die sächsischen Schmalspurbahnen insgesamt schwarze Zahlen schrieben und das Königliche Finanzministerium mit Wohlgefallen auf sein Werk blicken konnte. So investierte man auch in die Weiterentwicklung, beschaffte erste Rollböcke und später Rollwagen für den durchgehenden Gütertransport, benötigte dafür kräftigere Lokomotiven und mußte für diese wiederum Oberbau und Brücken verstärken. So entstanden vielerorts leistungsfähige Strecken sowie ausgedehnte Netze um Thum, Nossen und Mügeln mit z.T. beachtlicher Zugdichte. Wer kann sich heute noch vorstellen, daß man in etwa zwei Tagen von Strehla nach Frauenstein mit der Schmalspurbahn fahren konnte?

Daneben wiesen viele der Stichbahnen in den Erzgebirgstälern starken Verkehr auf, von denen die Altenberger Strecke 1935 bis 1938 sogar umgespurt wurde. Bei der Linie Klotzsche-Königsbrück waren es dagegen vor allem militärische Gründe, die zu Verlängerung und Normalspurigkeit führten. Vielen Strecken im Hügelland bescherten die herbstlichen Rüben-

kampagnen z.T. gewaltige Verkehrsspitzen. Dem kristallklaren Zucker war dagegen nie anzusehen, wieviel Dampf und Schweiß der Eisenbahner in seine Herstellung geflossen sind. Auch wer auf der A13 fährt, denkt wohl heute kaum noch an die extremen Baustofftransporte von Radebeul nach Radeburg in den dreißiger Jahren.

Auch im Personenverkehr gab es manche begrüßenswerte Entwicklung. Schrittweise wurde der Komfort erhöht, z.B. bei Beleuchtung, Heizung, Sitzen, mit größeren Fenstern, Toiletten bis hin zu den damals sehr modernen Einheits- und den beliebten Aussichtswagen. Mit Vierachsern und später automatischen Kupplungen, durchgehenden Bremsen und ihrer Entwicklung von Heberlein über Körting zu Knorr wurden die Sicherheit erhöht und der Betrieb modernisiert. An vielen Orten entstanden oft nachträglich statt Wartehallen beachtliche Empfangsgebäude, während die Stellwerke von Kipsdorf und Bertsdorf den vorläufigen Höhepunkt bei der

Einführung von Sicherungstechnik bildeten.

Die leicht überschaubare Entwicklung des Dampflokomotivparks zeigt das ständige Bemühen einer erfahrenen Direktion, die neuesten Erkenntnisse des Lokomotivbaus auch auf schmaler Spur zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und zugleich der Wirtschaftlichkeit nutzbar zu machen. So fanden nacheinander Gelenklokomotiven, das Verbundprinzip, der Heißdampf und Gölsdorfs seitenverschiebbare Achsen auf den sächsischen Schmalspurbahnen ihre erfolgreiche Anwendung, unterstützt von vielen weiteren Verbesserungen der Loks. Dabei erwiesen sich vor allem das »Einsteigermodell« der IK nach bewährten Prinzipien, die Meyer-Lok IVK mit 96 Exemplaren und die kräftige »VIIK« jeweils zu ihrer Zeit im doppelten Sinne als wahre Renner auf den schmalen Gleisen.

Mit dem beachtlichen Verkehr, der bis Ende der fünfziger Jahre mehrfach boomte, mußten auch immer wieder Lokschuppen erweitert und



*Der Bahnhof Kirchberg zu Beginn der 1890er Jahre; die IK und zweiachsige Wagen bestimmten das Bild.
Foto: Fritz-Hager-Archiv der TRR*

Werkstätten für die Instandhaltung geschaffen oder vergrößert werden. Unter oft engen und komplizierten Bedingungen haben die Eisenbahner gerade hier Großes geleistet, um die oft überalterte Technik immer wieder für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb herzurichten.

Ersten »Gegenwind« erhielten die kleinen Bahnen zwischen den Weltkriegen. Krisen und die beginnende Konkurrenz des Kraftwagen ließen die Betriebsergebnisse generell ins Minus rutschen. Einzelne Versuche, durch Traktionswechsel zu Rationalisierung und höherer Attraktivität zu gelangen, fielen dem Krieg oder technischen Unzulänglichkeiten zum Opfer. So haben die Dampfloks der sächsischen Schmalspurbahnen bis heute keine ernsthafte Konkurrenz durch Dieselloks oder Triebwagen bekommen. Die einzige elektrische Meterspur-(Straßen-)bahn in Klingenthal teilte das Schicksal vieler anderer unwirtschaftlicher und stark verschlissener Strecken und wurde abgebaut. Entsprechende Pläne zur Umspurung stark belasteter und Stilllegung wirtschaftlich schwacher Verbindungen wurden schon im Dritten Reich ausgearbeitet, aber nur in ganz wenigen Fällen noch umgesetzt. Einzelne Strecken fielen allerdings nach 1945 der späteren »Oder-Neiße-Friedensgrenze« oder sowjetischen Reparationsforderungen zum Opfer.

Doch immerhin, nach dem Zweiten Weltkrieg erlebten die sächsischen Schmalspurbahnen nochmals einen Aufschwung, hatten doch die Kriegsfolgen und Reparationen den Straßenverkehr noch viel härter getroffen als die ebenfalls gebeutelten Eisenbahnen. Letztere blieben somit das einzige leistungsfähige Verkehrsmittel für die Flächenerschließung in den Jahren des Wiederaufbaus in der DDR bis zum Ende der fünfziger Jahre. Sowohl im Reise- wie auch im Güterverkehr wurden auf den meisten Linien von den Eisenbahnern mit oftmals stark verschlissenen Anlagen und Fahrzeugen beachtliche Leistungen erbracht.

Doch in den Sechzigern wendete sich das Blatt. Der Kraftverkehr setzte sich im Personen-

und Güterverkehr als leistungsfähiges und wirtschaftlicheres Verkehrsmittel für die Fläche endgültig durch. Der Individualverkehr wuchs beträchtlich, wenn auch mit den bekannten planwirtschaftlichen Hindernissen. Landesweit wurden Untersuchungen zum Verkehrsträgerwechsel auf den Schmalspurbahnen eingeleitet und spätestens die zweite Hälfte der siebziger Jahre als Ziel für die vollständige Realisierung angepeilt. Wo weitsichtige Eisenbahner wirkten, ließ sich das Stilllegungsprozedere in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft durchaus verzögern. Keine Chance hatten allerdings große Teile der »Zuckerrübenetze« im Erzgebirgsvorland mit ihren typischen Zugbildungen aus Güter-, Gepäck- und einem Personenwagen, der nur selten einmal voll wurde.

Doch das nimmermüde Wirken der vielen Freunde der Schmalspur führte schließlich dahin, daß nicht mehr alle Schmalspurbahnen der »sozialistischen Rationalisierung« zum Opfer fallen sollten. 1975 entschied das Ministerium für Verkehrswesen der DDR im Einvernehmen mit Partei und Regierung (sonst ging nichts), acht Schmalspurbahnen in touristisch attraktiven Gebieten in Betrieb zu halten. Wenn auch gewiß im Hintergrund nach touristischen Devisen geschielt wurde, zumal die damalige BRD ihre Schmalspurbahnen fast vollständig liquidiert hatte, waren die Eisenbahnfreunde doch zufrieden. Nun konnte mancher Investitionsstau teilweise aufgelöst und in die Zukunft geplant werden. Doch Kapazitäts- und Bilanzprobleme führten öfters dazu, daß Streckenabschnitte nur im Studentensommer bzw. mit anderen außergewöhnlichen Maßnahmen saniert werden konnten oder – wie in Freital-Hainsberg – eine Arbeitsgemeinschaft des DMV (Deutscher Modelleisenbahn-Verband) u.a. das Schmierer der Rollfahrzeuge übernahm. Auch daß der DMV beim Radebeuler Traditionsbetrieb schon ab 1975 die Zugführer stellen durfte, war ausschließlich dem akuten Personalmangel bei der DR geschuldet.

In Sachsen kamen immerhin vier Strecken

auf die Erhaltungsliste, das waren 50 % der geretteten Linien! Die landschaftlich reizvolle Strecke Wolkenstein–Jöhstadt gehörte nicht dazu, und das Zittauer Bahnel sollte schließlich noch dem Braunkohlenabbau weichen. Die deutsche Einheit rettete immerhin letzteres und die damalige Güterverkehrsstrecke Oschatz–Mügeln–Kemmlitz. Außerdem schaffte sie die Voraussetzungen für den Wiederaufbau der Museumsbahnen Steinbach–Jöhstadt und Schönheide–Stützengrün in beachtlichen regionalen Initiativen.

Mit der Wiedervereinigung wurde die Existenz der Schmalspurbahnen zunächst nicht infrage gestellt, und einige Investitionen erfolgten in den ersten Jahren. Doch relativ schnell wurden die Bahnen im Harz und an der Ostsee ihren früheren Eigentümern zurückgegeben. Aber in Sachsen handelte es sich um frühere Staatsbahnen, die man niemandem aufdrängen konnte. Der Freistaat wünschte sich auch alles andere als eine defizitäre Staatsbahn. So gaben zu-

nächst das Wirtschaftsministerium und die neugeschaffene Landesverkehrsgesellschaft Gutachten in Auftrag. Als eine Entscheidung hätte fallen müssen, löste sich letztere Gesellschaft auf und gab den Schwarzen Peter an die Verkehrsverbände bzw. die Kreise weiter.

Die Döllnitzbahn, damals noch ohne Reiseverkehr, wurde die erste »Nichtbundeseigene Eisenbahn« (NE) in Sachsen. Die Zittauer Bahn ging als Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft mbH mehrheitlich an den Kreis (Löbau-) Zittau und schließlich die Fichtelbergbahn nach ihrem 100-jährigen Jubiläum an den Kreis Annaberg. Die Löbnitzgrundbahn war mit der Kreisreform plötzlich in den Kreis Meißen gerutscht, der sich – wie auch der Weißeritzkreis – mit aller Macht gegen die Übernahme der Verantwortung sperrte. Die Vertreter der DB AG, die immer noch »Übergabe vor Stilllegung« propagierte, hatten es demgemäß schwer. 1998 drohte den letzten beiden sächsischen Schmalspurbahnen im Bestand der DB



Eisenbahnunglück bei Rothenkirchen am 16. August 1903.

Auch auf der Schmalspurbahn gab es schlimme Unfälle. Dieser forderte sogar einige Menschenleben, als wegen überhöhter Geschwindigkeit der Zug bei Rothenkirchen entgleiste. Foto: Fritz-Hager-Archiv der TRR

tatsächlich wieder einmal das Aus. Die Radebeuler Strecke war wegen ihres Zustands über Monate gesperrt. Doch inzwischen gab es den Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe, der seine Mitgliedskommunen und -kreise auf Solidarität einswor und die von ihm zu vergebenden Leistungen im SPNV nur an einen Betreiber vergeben wollte, der vom RE über die S-Bahn bis zur Schmalspur alles aus einer Hand bieten würde. An diesem Angebot konnte DB Regio nicht vorbei, doch bedurfte es schwieriger Verhandlungen mit DB Netz und dem Bahnvorstand, bis es grünes Licht für den Verbleib beider Strecken vor den Toren Dresdens bei der DB AG gab.

Seit dem Jahr 2000 hat DB Regio die Betriebsführung (als EVU) an das DB-Tochterunternehmen Mitteldeutsche Bahnreinigung übergeben. Die Aufgaben des Infrastrukturunternehmers will sie ab 2002 an ein in Gründung befindliches ostsächsisches (Nebenbahn-) Netz übergeben, das im Rahmen einer selbst propagierten Mittelstandsoffensive entsteht.

Immerhin dampfen die beiden Bahnen durch das Tal der Roten Weißeritz und den Löbnitzgrund noch täglich von früh bis spät, wobei es in Radebeul einen beachtlichen Schülerverkehr gibt. Die »privatisierten« Strecken bieten dagegen nur noch ein fast ausschließlich touristisch orientiertes Angebot etwa zwischen 9 und 19 Uhr. Zwar steht nach wie vor die Beschaffung von Triebwagen für die meisten Strecken zur Disposition, doch werden diese der Dampftraktion das »Kerngeschäft« kaum entreißen können. So kann man heute die Perspektive der verbliebenen sächsischen Schmalspurbahnen durchaus optimistisch sehen, wenn es auch nie eine 100-prozentige oder unendliche Sicherheit geben wird.

Doch was ist eigentlich das besondere an diesen Bimmelbahnen, das ihnen trotz wirtschaftlicher Schwäche immer wieder die Kraft zum Überleben gibt und sie so sympathisch macht? Zunächst haben sie wohl die richtige Größe, um sie so richtig ins Herz schließen zu können.

Dann fahren sie im gemütlichen Tempo durch ausgesprochen schöne Landschaften, die sie uns mit allen Sinnen erleben lassen, und sie entschwinden dem Blick nicht in Sekunden wie ein moderner Hochgeschwindigkeitszug, in dem sich kein Fenster mehr öffnen läßt.

Gezogen werden sie meist von Dampflokomotiven, die lebendig wirken und ihre Funktion dem Betrachter eindrücklich vermitteln. In der Bewegung offenbaren sie Dynamik, Kraft und Formschönheit, ohne jemals bedrohlich zu wirken. Unvergeßlich ist der Blick von der offenen letzten Plattform auf die zurückgelegte Strecke, untermalt vom Räderrollen und vom Odem des Dampfes umweht... Die Trassen schmiegen sich einfühlsam der heimatlichen Landschaft an, und in den Ortschaften hält der Zug meist »gleich vor der Tür« und nicht weit außerhalb. Nur wenigen Anwohnern fällt die Bahn »auf den Wecker«, für viele andere war er tatsächlich einer. Das Verhältnis der Bevölkerung zu »ihrer« Schmalspurbahn war und ist ein wesentlich engeres, als es zu jedem anderen öffentlichen Verkehrsmittel entsteht. So nimmt es nicht wunder, daß die Heimatdichter in zahllosen Gedichten und Liedern ihre »Gute alte Bimmelbahn« besangen oder Ausflüge mit ihr zu den schönsten Kindheitserinnerungen gehören.

Auch heute gibt es noch genügend Beispiele für diese Verbundenheit: So sammelte unser Verein in wenigen Wochen 8900 Unterschriften und Kinder lieferten 800 Zeichnungen für den Erhalt des »Löbnitzdackels«, als dieser 1998 in Gefahr war. Über 70 % der Befürworter wollten den Dampfbetrieb behalten. Ein ans Eigenheim gemalter historischer Zug dokumentiert das enge Verhältnis ebenso wie z.B. die Taufe einer Radebeuler Tagesstätte auf den Namen »Kindergarten zur Bimmelbahn« im Juni diesen Jahres.

Nicht zuletzt gibt es in Sachsen viele hundert Enthusiasten, die fast ihre gesamte Freizeit ehrenamtlich in den Dienst einer der schmalspurigen Museumsbahnen und -vereine stellen. Sie sind oft zugleich als Fördervereine für die täg-

lich betriebenen Strecken tätig. Läßt sich Verbundenheit kräftiger ausdrücken als durch solchen selbstlosen gemeinnützigen Einsatz?

Legende sind auch die ungezählten Warteminuten an Haltepunkten auf Stammfahrgäste, die vielfältigen Nutzungen des Gepäckwagens für Probleme des ländlichen Lebens und Wirtschaftens, für Baustofftransporte oder den Ziegenbock zur Ziege im Nachbarort – mit oder ohne Fahrradkarte. Hat es sie nicht gegeben, die zahlreich berichteten Besuche von Zugpersonalen in Gasthöfen an der Strecke (mit oder ohne Hochzeiten), rasante Draisinenfahrten nach Dienst zum Tanz oder heimwärts, den »Feierabendzug«, der nie Verspätung bekommen durfte, die »Selbsthilfe« bei leichten Entgleisungen, aber auch schwere und tödliche Unfälle, wenn Züge mit versagenden Bremsen »abgingen«?

Auf jeden Fall waren die Eisenbahner der »Bimmel« meist wie eine große Familie oder eine verschworene Gemeinschaft. Wenn auch oft schlecht bezahlt, verschafften ihnen Uniform

und Stellung allgemeine Achtung, und der Dienst ließ in der Regel Zeit für manchen Scherz, Schadenfreude, doch weit mehr Solidarität und kleine Gefälligkeiten für die Kollegen und Fahrgäste. Hat sich daran viel geändert? Wohl kaum. Doch mit den nostalgischen Bahnen ist uns das Fluidum einer verklärten Vergangenheit erhalten geblieben, von der wir nur noch das positive wahrnehmen. Und das hat der Mensch wohl am liebsten, liebe Ökonomen und Techniker: Weder Zahlen noch der Verstand, sondern das Herz und Sympathien werden wohl auch künftig über das Wohl und Wehe dieser dampfenden Kleinode unserer Heimat entscheiden.

Finden wir uns also im Oktober als Gratulanten ein und wünschen – 120 Jahre nach der feierlichen Eröffnung der ersten Strecke von Wilkau nach Kirchberg am 17. Oktober 1881 – den sächsischen Schmalspurbahnen auch für alle Zukunft von Herzen: Freie Fahrt!

CLAUS BURGHARDT



*Eine IK zog um 1912 in voller Fahrt ihren »gemischten Zug« aus dem Bahnhof Taubenheim.
Foto: Fritz-Hager-Archiv der TRR*

120 Jahre Wilkau–Kirchberg

Die Grundstruktur des sächsischen Eisenbahnnetzes war mit Vollendung der Berlin-Dresdner-Eisenbahn und der Sächsisch-Thüringer Ostwestbahn 1876 komplett. Die aufstrebende Wirtschaft in Sachsen verlangte jedoch nach weiteren Bahnanschlüssen, um den Warenaustausch weiter forcieren zu können. Viele Städte und Gemeinden wandten sich deshalb mit Petitionen an den Sächsischen Landtag, um ebenfalls einen Eisenbahnanschluß zu erhalten. Die Bahnen sollten aber nicht den finanziellen Rahmen sprengen und technisch so günstig wie möglich angelegt werden. Deshalb erließ der sächsische König am 6. November 1877 ein Dekret »Über die Einführung der schmalen Spur in Sachsen«. Zur Anwendung sollte die Spurweite von 750 mm kommen.

Der Sächsische Landtag beschäftigte sich in der Sitzungsperiode 1876/77 erneut mit der Stadt Kirchberg. Bereits 1864 sollte diese Stadt an das Eisenbahnnetz angebunden werden. Damals war bereits eine Konzession zur Errichtung einer normalspurigen Bahnlinie an eine Privatgesellschaft erteilt wurden. Aus finanziellen Gründen kam ein Bau jedoch nicht zustande. Es dauerte noch bis zum März 1880, ehe der Landtag eine 750-mm-Bahnlinie von Wilkau über Kirchberg nach Saupersdorf genehmigte. Die Vorbereitungen zum Bau der Schmalspurbahn zwischen Wilkau und Carlsfeld erfolgten ab April 1880, und die Bauarbeiten wurden im Mai 1881 begonnen. Die Strecke wurde in vier Etappen eröffnet. Als erstes Teilstück ging Wilkau–Kirchberg am 16. Oktober 1881 in Betrieb. Danach folgte Kirchberg–Saupersdorf am 30. Oktober 1882, Saupersdorf–Wilzschhaus am 14. Dezember 1893 sowie Wilzschhaus–Carlsfeld am 21. Juni 1897. Nach der Fertigstellung aller Teilstrecken waren 42 km durchgehend befahrbar.

Diese Bahnlinie wies einige Besonderheiten auf. So waren 1927 zum Beispiel 41 Anschlußbahnen zu bedienen. Dies unterstreicht die wirt-

schaftliche Bedeutung die Bahn in dieser Region. Außerdem waren 23 Brücken mit einer Spannweite von über 10 m vorhanden, welche als Blech- und Gitterträgerbrücken sowie Gewölbebrücken ausgeführt wurden. Die schönsten Brückenbauwerke waren das Muldentalviadukt bei Wilzschhaus (Schönheide Süd) und die beiden Viadukte in Stützengrün.

In den Anfangsjahren des Bahnbetriebes kamen Lokomotiven der Bauarten IK, IIK und IIIK zum Einsatz. Ab dem Jahr 1892 wurden diese durch die leistungstärkeren IVK ersetzt. Die Lok 99 573 war eine Stammlok auf der Strecke. Sie stand vom Jahr ihrer Anlieferung 1910 bis zur Außerdienststellung im Jahr 1970 auf dieser Bahnlinie im Dienst.

Mitte der 1960er Jahre begann die DR mit der abschnittswisen Stilllegung:

Mai 1966: Reiseverkehr Schönheide Süd–Carlsfeld,

Mai 1967: Reiseverkehr Kirchberg–Saupersdorf,

Juli 1967: Güterverkehr Schönheide Süd–Carlsfeld und Kirchberg–Saupersdorf,

Mai 1970: Reiseverkehr Saupersdorf–Rothenkirchen,

Dezember 1970: Güterverkehr Saupersdorf–Rothenkirchen,

September 1972: Güterverkehr Wilkau–Haßlau–Kirchberg,

Juni 1973: Reiseverkehr Wilkau–Haßlau–Kirchberg,

September 1975: Reiseverkehr Schönheide Süd–Rothenkirchen,

Februar 1976: Güterverkehr Rothenkirchen–Stützengrün,

April 1977: Güterverkehr Stützengrün–Schönheide Süd.

Die letzte planmäßige Fahrt war am 30. April 1977. Der Abbau der Gleise zog sich noch bis August 1979 hin, 1980 wurden die letzten größeren Brückenbauwerke entfernt.

Nach der Wende im Jahr 1991 begannen en-

gagierte Eisenbahnfreunde mit dem Wiederaufbau eines Teilstücks der Schmalspurbahn von Schönheide Mitte nach Stützengrün. Mit Hilfe und Unterstützung der DR und im Rahmen von ABM konnte nach großen Schwierigkeiten mit dem Aufbau dieser Strecke begonnen werden. Am 22. Juli 1994 wurde die Wiederinbetriebnahme als Museumsbahn mit Dampfbetrieb feierlich begangen. Zunächst war nur der Abschnitt Schönheide Mitte–Schönheide Nord nutzbar, später erfolgte die Streckenerweiterung bis nach Stützengrün. Auf der heute wieder 4 km langen Strecke finden regelmäßig Fahrten mit den vereinseigenen Fahrzeugen statt. Derzeit stehen dafür die 99 1582 sowie eine V 10 C zur Verfügung.

Anlässlich des 120-jährigen Bestehens der

ersten sächsischen Schmalspurstrecke feiern die Radebeuler Traditionsbahner und der Museumsbahnverein Schönheide/Carlsfeld e.V. gemeinsam ein Bahnhofsfest in Radeburg. Am 20. und 21. Oktober 2001 wird deshalb ein dichter Traditionsverkehr auf der Radebeuler Strecke geboten. Neben dem Traditionszug mit seinem neuen Oberlichtwagen kommt auch die Schönheider IVK 99 1582 zum Einsatz. Fast stündlich verkehrt ein Zug zwischen Radeburg und Radebeul Ost. Außerdem sind zu diesem Fest noch weitere Überraschungen und Höhepunkte geplant.

DIETMAR HUMMIG / KR



Trotz vieler Bögen um die Berge herum waren bei Stützengrün zwei stählerne Viadukte notwendig. Das größere befuhr am 8. August 1975 ein »leerer« Güterzug nach Schönheide Mitte. Foto: Roland Ende

Aktivitäten der ABM und Arbeitseinsätze

Der vergangene Berichtszeitraum war geprägt von den Hauptuntersuchungen unserer beiden Wagen 970-006 und 970-354. Diese Arbeiten erforderten all unsere Kraftreserven, um die geplante Wiederinbetriebnahme der Fahrzeuge zu garantieren. Unzählige Überstunden wurden abends und am Wochenende geleistet, um die Wagen rechtzeitig zum Prüftermin fertigzustellen. Allen ABM-Mitarbeitern und den beteiligten Vereinsmitgliedern soll hiermit ein herzliches Dankeschön für ihre aufopferungsvolle Tätigkeit übermittelt werden!

Bereits am 30. Juni 2001 hatten beide Wagen die Werkhalle auf der Gohliser Straße wieder verlassen, die so besenrein wieder dem Vermieter übergeben werden konnte.

Am 30. Juli 2001 kam dann der lang ersehnte Tag, an dem sie ihre Bewährungsprobe zu beste-

hen hatten: die Probefahrt! Mit großer Spannung erwarteten die Mitarbeiter und Verantwortlichen das Ergebnis. Nun entschied sich, ob alle Partner die gewünschte Qualität gebracht hatten. Nach geglückter Probefahrt zwischen Radebeul und Moritzburg und zurück wurde uns durch den Sachverständigen, Herrn Dipl.-Ing. Klaus Fiedler, die Betriebserlaubnis für beide Fahrzeuge erteilt. Auch Herrn Fiedler gilt unser herzlicher Dank, stand er uns doch während der Arbeiten mit Rat und Tat zur Seite und begleitete die Instandsetzung fachlich kompetent.

Beide Wagen stehen damit seit dem 5. August 2001 wieder für den Traditionsbetrieb zur Verfügung. Im Gepäckwagen wurden zudem die hygienischen Bedingungen beim Imbißverkauf entsprechend den Forderungen der Lebensmittelüberwachung erfüllt.



Geschafft! Am hauptuntersuchten Gepäckwagen 974-354 darf das Abnahmedatum angebracht werden.

Foto: Rainer Fischer

Im Monat August konzentrierten sich die Arbeitseinsätze und die ABM-Tätigkeit auf die Beräumung der Kellerräume im ehemaligen Wohnheim. In den uns verbleibenden Kellerräumen wurden neue Regale aufgestellt und der Souvenirbestand umgelagert, da Mitte Juli der Ausbau des Wohnheimes zur Stadtbibliothek endlich begonnen hatte.

Auf dem Turnerweg wurde die wegen der beiden HU'en unterbrochene Aufarbeitung des Schneepfluges fortgesetzt. Demnächst beginnt die Montage der entrosteten und neu gestrichenen Teile.

In Radeburg wurde das Dach des Lokschuppens gestrichen und der Kohlebansen entsprechend den heutigen Bedürfnissen umgebaut.

Die Mitarbeiter der DAS beräumten die Strecke zwischen Radebeul und Radeburg von Müll und führten den Grünschnitt entlang der Bahn durch. Die Blumenkästen am Empfangsgebäude in Radebeul Ost, Friedewald Bad und Moritzburg wurden durch die Gartenabteilung des SUFW neu bepflanzt.

DIETMAR HUMMIG

Vereins- und Bahninformationen

- Die Traditionsbahn Radebeul e.V. ist nunmehr unter der Nummer 729 im Vereinsregister des Amtsgerichtes Meißen eingetragen. Wegen Auflösung des Kreises Dresden Land wechselte auch die Gerichtszuständigkeit für unseren Verein von Dresden nach Meißen.
- Alle säumigen Mitglieder werden aufgerufen, umgehend ihrer Beitragspflicht für 2001 nachzukommen, der Fälligkeitstermin war bereits am 31. März!
- Die diesjährige Weihnachtsfeier findet am 22. Dezember 2001 statt. Interessierte Vereinsmitglieder können sich zur Wahlversammlung am 17. November 2001 (siehe Seite 14!) in die Anmelde-liste eintragen.
- Die für den 4. August 2001 geplante »Steam-Parade« in Anlehnung an die Berliner »Love-Parade« wurde nur als normale Traditionsfahrt durchgeführt, da DJ Sandro wegen zu geringer Vorbestellung etwa eine Woche zuvor seine Beteiligung abgesagt hatte.
- Seit Anfang September liegt unser neuer Fahrplan 2001/2002 gedruckt als Faltblatt in der Geschäftsstelle vorrätig. Alle Mitglieder sind hiermit aufgefordert, diesen nach Kräften »unter die Leute« zu bringen!
- Beim verregneten »Tag der Sachsen« war unsere grüne Nr. 132 mit Personal zu Gast in Zittau. Am 8. und 9. September 2001 wurde sie dort vor Sonderzügen eingesetzt. Zwei Wochen später am 22. und 23. September 2001 dampfte Nr. 132 anlässlich des Stützengrüner Bürstenfestes auf der Museumsbahn Schönheide. Und noch ein Wochenende später am 29. und 30. September 2001 war sie Gast beim Bahnhofsfest des »Wilden Robert« in Mügeln. Einen ausführlichen Bericht über diese Einsätze gibt's im nächsten Heft.
- Bis zum 7. Oktober 2001 ist eine »guldene« Nr. 132 im Maßstab 1:22,5 im Dresdner Verkehrsmuseum zu bewundern. Das von LGB aus 24 Karat vergoldete IVK-Modell soll dann zu Gunsten des Wiederaufbaus der Dresdner Frauenkirche versteigert werden. Der Einstiegs-wert liegt bei 15 000 DM.
- Nach ihrer von der BRG veranlaßten Hauptuntersuchung traf 99 1608 Ende August wieder in Freital-Hainsberg ein und absolvierte am 24. August ihre Probefahrt. 99 1564 befindet sich noch zur »Behandlung« im Dampflokwerk Meiningen.
- Zu unserem Bahnhofsfest in Radeburg anlässlich 120 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen vom 19. bis zum 21. Oktober 2001 erwarten wir als Gast-Lokomotiven neben 99 1582 aus Schönheide voraussichtlich auch 99 1608.

Einladung zur Wahlversammlung
am Sonnabend, dem 17. November 2001, 13.00 bis ca. 17.00 Uhr,
im »Gasthof Buchholz« in Friedewald (Anreise mit Zug 12.25 Uhr ab Radebeul)

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle, Wahl der Redaktions- und der Wahlkommission, Vorstellung neuer Mitglieder
2. Bericht des Vorstands
3. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
– Pause –
4. Die Traditionsbahn heute und morgen – Programme und Vorhaben, Dienstplan, Exkursionen, Weihnachtsfeier, Vorschläge der Mitglieder, Informationen
5. Diskussion, Anträge an die Versammlung, Ausschlüsse
6. Bericht der Revisionskommission
7. Beschlußfassung, Entlastung des Vorstandes
8. Aufstellen und Abschluß der Kandidatenlisten (WK)
9. Wahl des Vorstandes und der Revisionskommission (WK)
10. Ggfs. Direktwahl des Vorsitzenden
– Pause –
11. Konstituierende Sitzung des Vorstandes und der RK (WK)
12. Bekanntgabe der Wahlergebnisse, Schlußwort

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

DER VORSTAND

Gemeinsam mit der BRG werden wir an diesem Wochenende einen Zugverkehr im Stundentakt anbieten. Das Programm und den gesamten Fahrplan finden Sie auf den Mittelseiten dieses Heftes.

- Am 1. und 2. September 2001 kam die Lok 20 der Mansfelder Bergwerksbahn (MBB) auf der Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf vor Sonderzügen zum Einsatz. Dafür wurden die Anschriften der Lok in »GR 001« geändert, um die auf der Hainsberger Strecke im Jahre 1947 stattgefundenen Probefahrten des Prototyps dieser fast ausschließlich als Reparation für die Sowjetunion gebauten Bauart nachzustellen. Auf der Werkbahn des Mansfelder Reviers waren auch zwei dieser Maschinen eingesetzt worden; die MBB-20

ist jedoch erst vor wenigen Jahren wieder nach Deutschland zurückgeholt und aufgearbeitet worden.

- Anlässlich des „Tages des offenen Denkmals“ am 9. September 2001 konnten interessierte Besucher den Lokschuppen in Freital-Hainsberg sowie die WAS in Freital-Potschappel besuchen. Ein Sonderzug, abwechselnd mit 99 1608 und 99 713 bespannt, pendelte zwischen beiden Bahnhöfen. In Freital-Hainsberg herrschte währenddessen weitgehend Betriebsruhe, da der untere Teil der Strecke bis Seifersdorf ab 3. September 2001 mehrere Wochen wegen Bauarbeiten gesperrt blieb. Der größte Teil der Fahrzeuge mußte deshalb nach Kipsdorf überführt werden.

Traditionsbahn-Depesche



Traditionsbahn-Depesche



Festprogramm

Markttreiben und Bierzelt, Bierzelt, Bierzelt...

FREITAG

19:00 Uhr:

Eröffnung des Bahnhofsfestes

20:23 - 0:08 Uhr:

Nachtzüge Radeburg - Radebeul Ost - Radeburg wie vor 25 Jahren

SONNABEND:

Von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang im Stundentakt mit Dampf

Präsentation mindestens einer Dampflok im Bahnhof Radeburg

Zug 15:26 Uhr ab Radeburg mit 99 713 und 99 582

SONNTAG:

Bisher längste Fotosonderfahrt auf der Traditionsbahn:

Drei Züge teilweise mit Vorspannlok im Einsatz

Gmp mit 99 713

Sächsischer Zug mit 99 539

Diesellokomotive mit V10C

9:57 Uhr: 99 582, 99 539 und 99 713 in Friedewald

10:50 Uhr: Treffen von vier Dampfloks in Moritzburg

Auf der Strecke können fünf Dampfloks fotografiert werden

Auf Teilstrecken zusätzliche Güterzüge (nicht im Fahrplan enthalten)

14:30 bis 15:00 Uhr:

Lokparade

15:00 bis 15:30 Uhr:

Zugparade

TEILNEHMERPREIS FOTOGFAHRT INCL. LOKPARADE:

30,- DM

Jugendliche bis 17 Jahre: 22,- DM

Fotobegleiter: 20,- DM p.P. oder 30,- DM pro PKW

Traditionsbahn-Depêche

DB Regio, Deutsche Bahn Gruppe

Mitteldeutsche Bahnreinigungs-Gesellschaft

Schmalspurbahn

Fahrplan zum Bahnhofsfest

Gültig vom 19. bis

Richtung:

		verkehrt		tgl.	tgl.	Sa	So	tgl.	Sa, So	tgl.	So	Sa, So
Station	km	Zug	27792	27794	T	T 1)	27796	T	27798	T 1), 2)	T	
Radebeul Ost	0,0	ab	7:06	8:25	9:25	9:25	10:25	11:25	12:25			13:25
Weißes Roß	1,5		7:12	8:31	9:31	9:31	10:31	11:31	12:31			13:31
Lößnitzgrund	3,5		7:18	8:37	9:37	9:37	10:37	11:37	12:37			13:37
Friedewald Hp	4,7		7:22	8:41	9:41	9:41	10:41	11:41	12:41			13:41
Friedewald Bad	6,1		7:26	8:45	9:45	10:05	10:45	11:45	12:45	13:05		13:45
Moritzburg	8,5		an	7:33	8:52	9:52	10:25	10:52	11:52	12:52	13:22	
		ab	7:34	8:54	9:54	11:08	10:54	11:54	12:54	13:35		13:54
Cunnertswalde x	10,3		7:38	8:58	9:58	11:13	10:58	11:58	12:58	13:43		13:58
Bärnsdorf	11,5		7:42	9:02	10:02	an	11:02	12:02	13:02			14:02
Berbisdorf	13,8		7:49	9:09	10:09		11:09	12:09	13:09	13:52		14:09
Berbisdorf Anbau x	15,1		7:53	9:13	10:13		11:13	12:13	13:13			14:13
Radeburg	16,5		an	7:57	9:17	10:17		11:17	12:17	13:17	14:00	

Richtung:

		verkehrt		tgl.	Sa, So	tgl.	So	Sa	tgl.	Sa		tgl.
Station	km	Zug	27793	T	27795	T 1) 2)	T	27797	T			27799
Radeburg	0,0	ab	8:26	9:26	10:26		11:26	12:26	13:26			14:26
Berbisdorf Anbau x	1,4		8:30	9:30	10:30		11:30	12:30	13:30			14:30
Berbisdorf	2,7		8:34	9:34	10:34		11:34	12:34	13:34			14:34
Bärnsdorf	5,0		8:41	9:41	10:41		11:41	12:41	13:41			14:41
Cunnertswalde x	6,2		8:44	9:44	10:44	11:18	11:44	12:44	13:44			14:44
Moritzburg	8,0		an	8:49	9:49	10:49	11:23	11:49	12:49	13:49		
		ab	8:55	9:55	10:55	11:28	11:55	12:55	13:55			14:55
Friedewald Bad	10,4		9:02	10:02	11:02	11:40	12:02	13:02	14:02			15:02
Friedewald Hp	11,8		9:06	10:06	11:06		12:06	13:06	14:06			15:06
Lößnitzgrund	13,0		9:10	10:10	11:10		12:10	13:10	14:10			15:10
Weißes Roß	15,0		9:17	10:17	11:17		12:17	13:17	14:17			15:17
Radebeul Ost	16,5		an	9:21	10:21	11:21		12:21	13:21	14:21		

Zeichenerklärung: T Traditionszug 1) Fotozug 2) mit Vorspannlok x Bedarfshalt

Traditionsbahn-Depesche

Verkehrsverbund Oberelbe	Traditionsbahn Radebeul e.V.
--------------------------	------------------------------

Radebeul Ost – Radeburg

» 120 Jahre sächsische Schmalspurbahnen «

21. Oktober 2001

Radebeul – Radeburg

Fr	tgl.	Sa	So	tgl.	Sa	tgl.	Sa	So	tgl.	So	Fr, Sa	Sa	Fr, Sa
T	27800	T	T	27802	T	27804	T	T	27806	T	T	T	T
13:50	14:25	15:25		16:25	17:25	18:25	19:25	19:25	20:51				23:09
13:58	14:31	15:31		16:31	17:31	18:31	19:31	19:31	20:56				23:15
	14:37	15:37		16:37	17:37	18:37	19:37	19:37	21:02				23:21
	14:41	15:41		16:41	17:41	18:41	19:41	19:41	21:06				23:26
14:18	14:45	15:45		16:45	17:45	18:45	19:45	19:45	21:10				23:30
14:25	14:52	15:52		16:52	17:52	18:52	19:52	19:52	21:17				23:38
15:22	14:54	15:54		16:54	17:54	18:54		20:10		21:20	21:39		23:39
15:35	14:58	15:58		16:58	17:58	18:58					21:45		23:45
	15:02	16:02		17:02	18:02	19:02				21:28	21:50		23:50
15:45	15:09	16:09	16:09	17:09	18:09	19:09				21:35	21:58	22:58	23:58
	15:13	16:13	16:13	17:13	18:13	19:13					22:03	23:03	0:03
15:53	15:17	16:17	16:17	17:17	18:17	19:17		20:32		21:44	22:08	23:08	0:08

Radeburg – Radebeul

Sa	So		tgl.	Sa, So	tgl.	tgl.	Fr, Sa	So	Fr, Sa.	tgl.	So	Sa	
T 2)	T 1)		27801	T	27803	27805	T	T	T	27807	T 2)	T	
15:26	16:00		16:26	17:26	18:26	19:44	20:23	20:44	21:03		22:06	22:45	
15:30	16:04		16:30	17:30	18:30	19:48	20:28						
15:34	16:08		16:34	17:34	18:34	19:52	20:33	20:52	21:11		22:15	23:01a	
15:41	16:15		16:41	17:41	18:41	19:59	20:42	20:59	21:18		22:23	23:08	
15:44	16:19		16:44	17:44	18:44	20:02	20:47						
15:49	16:24		16:49	17:49	18:49	20:07	20:53	21:07	21:26		22:31	23:16	
15:55	16:30		16:55	17:55	18:55	20:08	20:57			21:33	22:32	23:18	
16:02	16:47		17:02	18:02	19:02	20:15	21:12			21:40	22:40	23:34b	
16:06			17:06	18:06	19:06	20:19	21:16			21:44			
16:10	16:55		17:10	18:10	19:10	20:23	21:20			21:48		23:42	
16:17	17:02		17:17	18:17	19:17	20:30	21:27			21:54	22:54	23:49	
16:21	17:07		17:21	18:21	19:21	20:34	21:31			21:59	22:59	23:53	

| kein Verkehrshalt, Zug fährt durch a) an 22:53 b) an 23:25

Spenden für die Traditionsbahn

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

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

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

Wir benötigen zur Zusendung der Bescheinigung jedoch unbedingt Ihre Adresse!

Ganz neu bei uns: die Wechselgeldspende!

Der Euro kommt bald und wir benötigen für unsere Barkassen genügend Wechselgeld.

Das ist die Chance für Spenden aus der »kleinen Geldbörse«:

Sie spenden uns Ihr Euro-Starterset ganz oder teilweise!

Unsere Spendenlaterne freut sich über jeden Betrag!

Seite 15 oben

Mit einem Sonderzug überquerte Nr. 132 am Abend des 23. August 2001 den Dippelsdorfer Teich.

Foto: Dietmar Hummig

Seite 15 unten:

»David und Goliath« im Bahnhof Radebeul Ost; 52 8029 diente am 13. Mai 2001 als Bauzuglok.

Foto: Heiko Prautzsch

Seite 16 oben:

Einsatz der VIK 99 713 vor dem Traditionszug im Sommer 2000

Foto: Jörg Windrich

Seite 16 unten:

Ferkelei vorm Gepäckwagen; in Cunnertsvalde sind gelegentlich »tierische« Szenen zu beobachten.

Foto: Heiko Prautzsch

Seite 21 oben:

Herbstliche Stimmung bei der Bockbierfahrt im November 2000.

Foto: Rainer Fischer

Seite 21 unten:

Mit Diesel durch den Winter; unsere V10C bei einem Sondereinsatz im Dezember 2000.

Foto: Veikko Zirnstein

Seite 22 oben:

Zum Bahnhofsfest 1999 in Radebeul war 099 752 gerade aus dem Dampfloswerk Meiningen zurück.

Foto: Rainer Fischer

Seite 22 unten und Seite 25:

Verladen auf dem Transporter geht 099 752 am 2. August 2001 auf ihre Fahrt nach Schwaben.

Fotos: Erdmann-Michael Krellner

Traditionsbahn-Depesche



Traditionsbahn-Depot



Abschied von 099 752

Am späten Nachmittag des 20. Juli 2001 mußte das Lokpersonal von 099 752 sofort nach der Ankunft in Radebeul das Feuer aus ihrer Maschine nehmen. Die DB AG hatte die Lok kurzfristig verkauft, so daß sie nicht mehr unter Verfügung der Mitteldeutschen Bahnreinigung stand. Da die Ersatzlokomotive in der kurzen Zeit nicht angefeuert werden konnte, mußte das folgende Zugpaar als Bus im Schienenersatzverkehr gefahren werden.

DER HINTERGRUND

Die »Öchsle«-Museumsbahn in Baden-Württemberg wurde seit 1996 in einer Gemeinschaft betrieben: Der seit 1983 ehrenamtlich tätige Eisenbahnverein stellte die Fahrzeuge und führte den Betrieb, während eine Aktiengesellschaft, mehrheitlich in kommunalem Besitz, als Infrastrukturunternehmen auftrat und die Bahnanlagen wieder instandsetzte.

Zunehmend gab es aber Probleme bei der Zusammenarbeit, und auch im Trägerverein soll es Unstimmigkeiten gegeben haben. Da 99 716 als einzige Dampflok im Jahre 2000 nicht einsatzfähig war, blieben die Fahrgastzahlen bei Dieselbetrieb hinter den Erwartungen zurück. Die »Öchsle« Bahn AG erwog, den Museumsbetrieb ohne den Verein weiterzuführen, so daß diesem alle Darlehen gekündigt wurden und einzelne Fahrzeuge verkauft werden mußten. In diesem Jahr blieb der Betrieb wegen erheblicher Oberbaumängel ganz eingestellt. Der Aufsichtsratsvorsitzende der AG, gleichzeitig Landrat des Kreises Biberach, wollte mit Blick auf die jährlich etwa 30 000 Besucher nun das wirtschaftliche Risiko auf die öffentlich-rechtliche Seite verlagern und den Ehrenamtlichen, von denen ein Teil bereits verärgert zur nahen Jagsttalbahn abgewandert ist, einen Status ähnlich dem der Freiwilligen Feuerwehr zukommen lassen. Ausgestattet mit einer Sofortfinanzierung von 2,5 Mio DM soll die Museumsbahn wieder dampfen.

Auch die im vergangenen Jahr zum Verkauf vorgesehene Radebeuler Traditionslok 99 713 hatte (nicht nur) in Oberschwaben Interesse gefunden: Bereits in den 1930er Jahren waren Loks dieser Bauart aus Sachsen zur RBD Stuttgart versetzt worden, wo bereits einige Maschi-

nen der VIK-Nachbauserie liefen. Mit der heute dem DB Museum gehörenden 99 716 kam 1997 eine »sächsische Württembergerin« dort wieder unter Dampf. Jedoch versicherte man dem Vorstand unseres Vereins, nicht gegen uns als möglicher Käufer auftreten zu wollen. Wegen der Übernahme der 99 713 durch das DB Museum fiel die Nagelprobe aus, und der Landkreis Biberach einigte sich mit DB Regio kurzfristig auf den Kauf der 099 752, die eigentlich in Radebeul abgestellt sein sollte. Lokmangel hatte aber die BRG veranlaßt, diese Maschine doch wieder einzusetzen. Mitten im Betrieb schlug so die Nachricht des Verkaufs der Lok bei den Radebeuler Personalen ein wie eine Bombe.

DIE PRESSE

Noch am Abend der Abstellung erkundigte sich ein Reporter der Sächsischen Zeitung bei den Eisenbahnern und auch bei unserem Verein nach dem Grund für den plötzlichen Zugausfall. In den folgenden Tagen war der Lokverkauf Thema längerer Artikel in den Tageszeitungen des Dresdner Raumes. Deutlich sympathisierten diese mit den Eisenbahnern, die nach dem Verlust vieler originärer Eisenbahnerrechte beim eher unfreiwilligen Übergang zur BRG nun auch noch ihre angestammten Werkzeuge schwinden sehen– und das, obwohl Strecke und Fahrzeuge seit vielen Jahren unter Denkmalschutz stehen!

Befragte Bürgermeister und Eisenbahnfreunde äußerten einhellig ihr Unverständnis für den Verkauf. Beim Öchsle stand den Presseleuten zunächst niemand für eine Auskunft bereit. Erst in der folgenden Woche gab der Biberacher Landrat den Schwarzen Peter an DB Regio weiter und rechtfertigte den Kauf mit den

ja noch in Radebeul verbleibenden vier Loks.

Die SZ-Redaktion des Weißeritzkreises informierte in einem kreisübergreifend erschienenen Artikel über den möglichen Verkauf zwei weiterer Lokomotiven aus dem Hainsberger Bestand – die hätten dann auch eine Druckluftbremse, die man beim »Öchsle« eigentlich bräuchte. Aus allen Beiträgen sprach die Überzeugung, daß die beiden Schmalspurbahnen ein Teil unserer sächsischen Heimat sind, die man nicht in Stücken leichtfertig ins »Ausland« verkaufen dürfe.

Auch die meisten Zeitschriften von und für Eisenbahnfreunde, denen man wohl kaum übertriebenen Lokalpatriotismus nachsagen wird, standen dem Vorgehen der DB AG eher reserviert gegenüber. Dem Versuch, die Lok mit dem Denkmalschutzgesetz doch noch in Sachsen zu halten, mit dem – leider zutreffenden – Argument entgegenzutreten, daß DR und DB in den vergangenen Jahren oft genug ohne Sanktionen dagegen verstoßen haben (»Die Museums-Eisenbahn«, Heft 3/2001), bestärkt aber wohl eher Verkäufer und potentielle Käufer zu weiteren Aktionen; es muß ja nicht gleich wieder eine Lokomotive sein.

DIE BAHN

Auf Anfrage der Reporter erklärte die Pressesprecherin der DB AG, daß der Eigentümer einen Bestand von drei Lokomotiven in Radebeul als ausreichend erachte. Zwei Lokomotiven stehen täglich im Planeinsatz, zwei Reserveloks warten seit längerer Zeit auf ihre Reparatur. Da in Radebeul noch immer nur saugluftgebremste Züge fahren, nutzt auch eine kurzfristig zu überführende Hainsberger Maschine nichts. So müssen die Reisenden eben einen Bus hinnehmen, wenn nun eine Lok ausfalle, erklärte daraufhin die Pressesprecherin.

Seit Jahren schon »spart« die Bahn buchmäßig Jahr für Jahr, indem Materialreserven verschrottet werden, die längere Zeit scheinbar nicht benötigt wurden. Und so eine »unnütze« Lok zieht natürlich die Bilanz nach unten; drei

der insgesamt zwölf bei DB Regio verbliebenen Maschinen standen deshalb seit längerer Zeit offiziell abgestellt. Längst vorbei scheinen die Zeiten, als man einen abgesicherten und damit sicheren Betrieb für wichtiger hielt als einen um jeden Preis billigen. Manche Entscheidung hat sich nach Jahren schon als falsch erwiesen, wie der Verkauf des BASA-Netzes an Arcor.

Beim Übergang des Betriebes auf die BRG behielt sich DB Regio ausdrücklich das Eigentum an den Fahrzeugen vor. Nur so kann die Bahn nämlich ihre Verpflichtung gegenüber dem Verkehrsverbund Oberelbe, auf den beiden Schmalspurbahnen bei Dresden täglichen Dampfbetrieb zu bieten, garantieren. Einen Schienenersatzverkehr hat der VVO aber nicht bestellt. Natürlich sind die Schmalspurbahnen für sich gesehen ein Zuschußgeschäft, doch gab es dazu eindeutige Regelungen mit dem VVO. Aber die DB AG verkauft wohl lieber weiter ihr Tafelsilber und hält es dabei anscheinend nicht einmal für nötig, die BRG als Nutzer der Fahrzeuge wenigstens rechtzeitig von ihren Absichten zu unterrichten. Auch VVO-Geschäftsführer Ringat kritisierte Anfang September die »verfehlte Bahnpolitik des DB-Konzerns und von DB Regio«.

DIE WERTUNG

Kein realistisch denkender Mensch wird einem Eigentümer das Recht streitig machen, über sein Eigentum selbst zu entscheiden; rein juristisch ist an dem Verkauf sicher nichts zu beanstanden. Doch »Eigentum verpflichtet«, aber wozu?

Und wer ist eigentlich der »Eigentümer« bei der DB AG? Auch als die Schmalspurbahnen »Volkseigentum« waren, haben einzelne Bearbeiter an fernen Schreibtischen über deren Schicksal entschieden – (fast) immer unter Maßgabe des »von oben« angesagten richtigen Kurses. Können die heutigen »Mitarbeiter«, über deren oft noch ferneren oder importierten Schreibtisch der Verkauf lief, tatsächlich die Wirkung dieser Entscheidung überblicken?



Eine Schmalspur-Dampflok ist heute nicht mehr ein beliebiges Stück bearbeitetes Metall. Daß man in Oberschwaben den Kaufpreis von 485 000 DM als »Schnäppchen« bezeichnet, zeigt doch, daß man sich dort des Wertes der Lok weit mehr bewußt ist als die vielen Manager in den zahlreichen Führungsetagen der Bahn. Übrigens liegt der Kaufpreis genau in der Größenordnung, welche DB Regio vor einem Jahr Gerüchten zufolge für »unsere« VIK zu erzielen gedachte – und langt gerade mal für eine Hauptuntersuchung!

Auch die DB AG habe die beiden bei ihr verbliebenen Schmalspurbahnen als sensationell erkannt, ließ die Pressesprecherin wissen. Doch warum soll man – vielleicht sogar noch mit der Eisenbahn – nach Sachsen kommen, wenn man fast die gleiche Sensation auch im Musterländle und vielleicht bald auch sonstwo findet?

DIE MASCHINE

Als 99 788 lieferte der VEB Lokomotivbau »Karl Marx« Babelsberg im März 1957 die 20. Neubaulokomotive für 750 mm Spurweite aus. Am 23. März 1957 stellte sie die Rbd Dresden auf der Strecke Cranzahl–Obwerwiesenthal in Dienst. Im Sommer 1982 kam die Lok erstmals nach Radebeul, wo sie mit zwei kurzen Unterbrechungen bis zum Oktober 1989 blieb.

Drei Jahre später entstand die Maschine im Raw Görlitz praktisch neu: Bei einer Schadgruppe L6 wurden u.a. Rahmen und Kessel erneuert, und damit streng genommen eine neue Lokomotive geschaffen. Vom 18. September 1992 an war diese als 099 752-8 in Radebeul beheimatet. Trotz einer Untersuchung in Meiningen im September 1999 sollte sie nach dem Willen von DB Regio nicht mehr zum Einsatz kommen und wurde konserviert abgestellt.

DER ABTRANSPORT

Nach zwei Wochen einsamen Wartens am Kohlegleis kam am 2. August 2001 die letzte Stunde der 099 752 in Radebeul. Am Mittag wurde sie auf einem schwäbischen Tieflader

verzurt, nachdem man endlich das Leergewicht als gerade noch erträglich für diesen befunden hatte. Dennoch hatten die 41,9 t die mitgebrachte Auffahrtrampe bei der letzten Achse in die Knie gezwungen, so daß nur ein »Augen zu und drauf« blieb. Anschließend hatten Käufer und Verkäufer noch unterschiedliche Ansichten über die mitzuliefernden Papiere, und dann kam auch noch die Polizei und kontrollierte den Tieflader auf Verkehrssicherheit. Bis zum Abend stand die Fuhre auf der Ladestraße. Die Eisenbahner hatten »ihrer« Lok einen letzten wehmütigen Gruß an die Wasserkästen geschrieben, schier ohnmächtig gerade wie zu DDR-Zeiten. Damals war der Verkauf von Schmalspurfahrzeugen in den Westen aber wenigstens deren Rettung vor dem Schneidbrenner gewesen.

Auf der Autobahn verließ 099 752 Sachsen bei untergehender Sonne.

DAS FAZIT

Daß man sich trotz guter Absichten (in denen freilich immer auch etwas Egoismus stecken dürfte) als Museumsbahn den Widerstand vieler Eisenbahnfreunde nicht nur im Osten zuziehen kann, hatte vor fast genau zehn Jahren der DEV zu spüren bekommen, als er die seit DDR-Zeiten avisierte Harzer Malletlok 99 5906 endlich kaufen wollte. Damals siegte die Überzeugung, daß die Maschine in den Harz gehört, und auch für den DEV war ein Kompromiß annehmbar. Für 099 752 dürfte es dafür nun zu spät sein. Vielleicht aber hat der »öffentlichkeitswirksam provozierte Eklat«, wie es die schon zitierte Zeitschrift »Die Museums-Eisenbahn« nennt, wenigstens die Wirkung, daß Bahn und Bahnen vor weiteren Aktionen erst einmal nachdenken.

Als Konsequenz plant die BRG, die Radebeuler Strecke nun wohl doch auf die Druckluftbremse umzurüsten; zunächst mit einem aus Freital-Hainsberg umgesetzten Zug. Bis dahin könnte die von der BRG in Meiningen gerade wieder aufgearbeitete 99 1608 als Reservelok in Radebeul stationiert werden.

RAINER FISCHER

Die Oberlichtwagen der sächsischen Schmalspurbahnen

Fortsetzung aus Heft 37

In den dreißiger Jahren musterte die RBD Dresden insgesamt zehn Oberlichtwagen aus; einige sind an andere Bahnen (bekannt sind die Dessau-Radegast-Köthener Bahn und die Heeresfeldbahn/Pionierversuchsanstalt Rehagen/Klausdorf bei Jüterbog) verkauft worden. 1944 waren so noch 61 Wagen im Bestand, von denen aber 7 Wagen zusammen mit 12 weiteren, in der RBD Dresden schon nicht mehr erfaßten Wagen zum Osteinsatz an die RBDen bzw. RVDen Danzig, Posen, Oppeln, Krakau und Kiew verliehen waren. Sie verblieben mit höchstens drei Ausnahmen nach dem Rückzug der Wehrmacht alle in Polen oder in der Sowjetunion. Kurz vor Kriegsende waren außer in Thum, Mosel und Hainsberg noch in allen Wagen-Heimatbahnhöfen Oberlichtwagen vorhanden. Mügeln besaß zehn Wagen, aber auch in Oberwiesenthal, Zittau, Goßdorf-Kohlmühle, Hetzdorf und Radebeul (dort waren aber alle vier Wagen zur RVD

Kiew abgegeben) waren jeweils bis zu sieben Wagen vorhanden. Auch die beiden in Herrnhut beheimateten Wagen waren zusammen mit einem Zittauer zum Osteinsatz geschickt worden. Nur über jeweils einen Oberlichtwagen verfügbaren Taubenheim, Kirchberg, Jöhstadt und Klingenberg-Colmnitz. Die drei noch im Bestand geführten Aussichtswagen standen in Hainsberg und Radebeul und kamen wegen des Krieges nicht mehr zum Einsatz.

Durch Abgabe von 13 weiteren Wagen an andere Schmalspurbahnen in der SBZ bzw. der DDR zwischen 1948 und 1953 verringerte sich der Bestand in der Rbd Dresden weiter. Die zwei Oberlichtwagen, die 1940 an die Wehrmacht verkauft worden waren, kamen 1949 zusammen mit der Luckenwalde-Jüterboger Eisenbahn wieder zur DR; leider lassen sich ihre alten Nummern bislang nicht eindeutig zuordnen.

Die abgegebenen Wagen wurden teilweise mit erheblichem Aufwand für ihre neuen Ein-



In hervorragendem Zustand erlebte Fritz Hager im Jahre 1961 den gerade erst aus dem Raw Karl-Marx-Stadt zurückgekehrten 970-305 in Mügeln. Foto: Fritz-Hager-Archiv der TRR

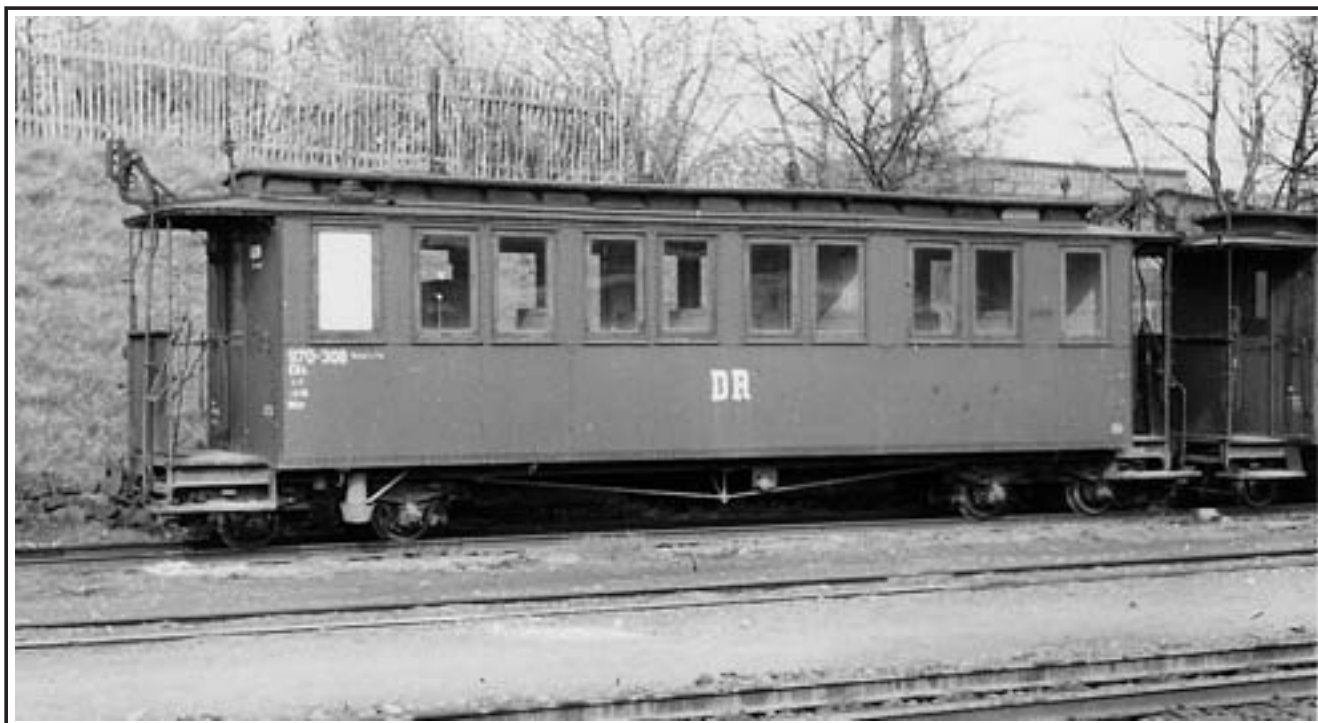
satzstrecken umgebaut, so daß kaum noch ein Wagen dem anderen glich. Besonders erwähnt sei der auf Rügen verfügte 970-774, der mit einer vollständig anderen Fensterteilung und einem neuen Dach ohne Oberlicht kaum noch als Sachse zu erkennen war.

In der Rbd Dresden wurden um 1950 weitere 18 Wagen ausgemustert. Da es sich dabei vor allem um Wagen mit Scharfenbergkupplung, Körtingbremse und elektrischer Beleuchtung handelte, ist zu vermuten, daß mit diesem Material jüngere Reisezugwagen des sogenannten »A-Parkes« wieder aufgearbeitet worden sind. 1958 konnten bei Einführung des neuen Nummernplanes noch elf Oberlicht- und drei Aussichtswagen in die neue Stammnummer 970 umgezeichnet werden, ein weiterer Oberlichtwagen erhielt als Bahndienstwagen die Stammnummer 979. Beheimatet waren diese elf Wagen nun nahezu nur noch in Mügeln und Lommatzsch, zwei Wagen waren in Cranzahl (970-315 und 970-316) und einer in Wolkenstein (970-309) stationiert.

Die Wagen 970-306 und 970-308 bekamen um 1958 im Raw »Wilhelm Pieck« in Karl-Marx-Stadt eine Blechverkleidung, wie dies zu dieser Zeit auch bei den »großen« sächsischen Reisezugwagen erfolgte.

Zu Bahndienstwagen umgezeichnet wurden 1960 der Oschatzer 970-302 in 979-014 und 1966 der Cranzahler 970-315 in 979-013. Der 970-309, der in Thum seit etwa 1960 als Schneepflugbegleitwagen genutzt wurde, erhielt außen am Langträger aufgehängte Gaskessel. Außerdem bekam er eine Dampfheizung eingebaut und die Endbühnen mit Planen verhängt. Später verkleidete man die Bühne, vor welcher der Schneepflug lief, mit Blechen. Erst 1972 wurde er mit der Nummer 979-024 offiziell als Bahndienstwagen eingereiht.

Bei 979-003, der seit 1957 in Oschatz der Starkstrom- und Fahrleitungsmeisterei Riesa diente, wurde eine Bühne zugesetzt und mit Drehtüren versehen. Wahrscheinlich als einziger Oberlichtwagen bekam 970-302 eine elektrische Beleuchtung mit 24 V Betriebsspannung



Zu den beblechten Oberlichtern gehörte 970-308, der 1967 als »Behelfs-Pw« gekennzeichnet im Bahnhof Lommatzsch stand. Foto: Fritz-Hager-Archiv der TRR

entsprechend der Lichtmaschinen der IVK, als er als Mannschaftswagen 979-014 an das Bw Mügeln abgegeben wurde.

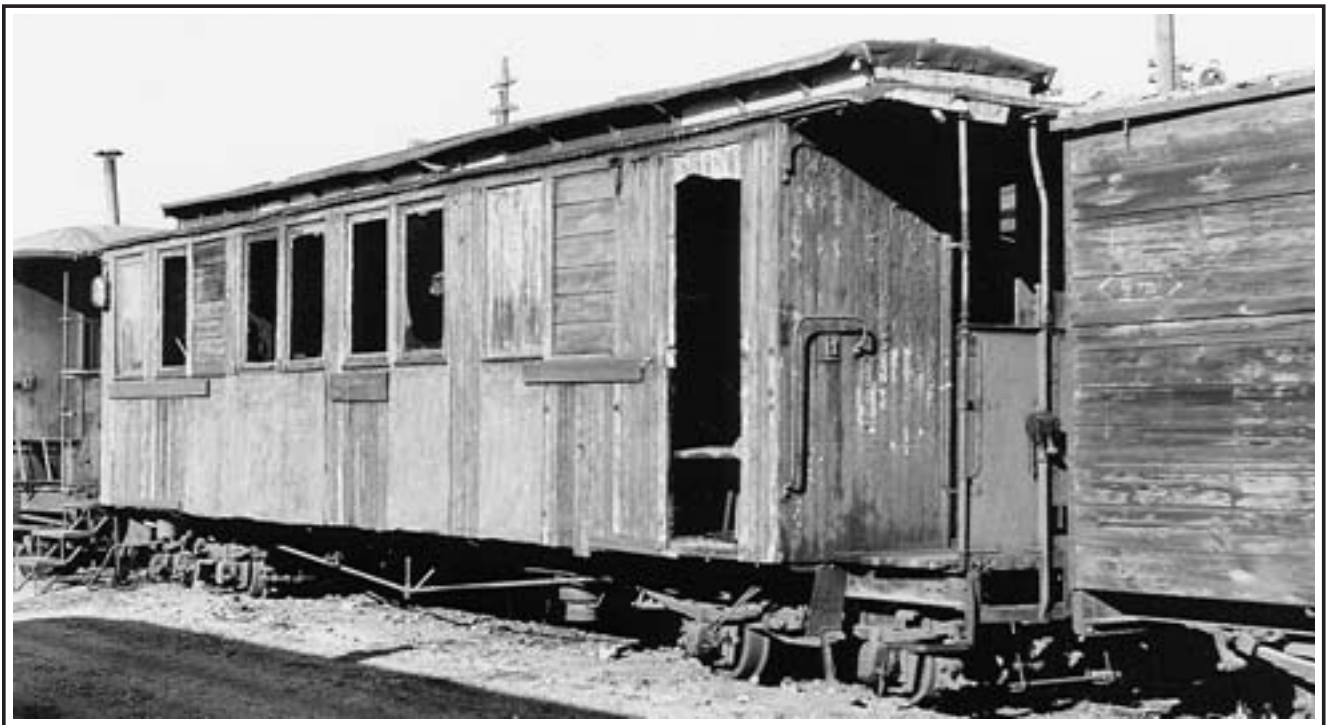
Die »außersächsischen« Oberlichtwagen wurden zwischen 1964 und 1970 ausgemustert und ihre Wagenkästen fast vollständig an Private und Betriebe als Schuppen verkauft. Lediglich 970-202 stand noch bis 1978 auf der Insel Rügen im Betrieb. Zum Jahresende 1967 musterte auch die Rbd Dresden im Mügeln Netz ihre letzten sechs Oberlichtwagen aus; einige Wagen waren bereits nur noch als Behelfs-Gepäckwagen im Güterzugdienst genutzt worden. Fünf Wagen blieben weiterhin als Bahndienstwagen in Mügeln und Thum im Unterhaltungsbestand, aber nur vier waren entsprechend in die Stammmnummer 979 umgezeichnet.

So konnten die vier Oberlichtwagen 970-316, 979-003, 979-014, 979-024 und die zwei Aussichtswagen 970-310 und 970-312 in den Jahren 1971 bzw. 1973 vor der Verschrottung bewahrt werden. Sie befinden sich seitdem bei der Traditionsbahn Radebeul sowie im

Schmalspur-Museum in Rittersgrün. Die drei Radebeuler Oberlichter sind bislang die einzigen betriebsfähig aufgearbeiteten ihrer Gattung.

Die IG Zittauer Schmalspurbahnen, der Feldbahnverein Leipzig-Lindenau sowie die IG Preßnitztalbahn haben jeweils einen der verkauften Wagenkästen von 970-303, 970-204 (letzter Heimatbahnhof Dahme, Rbd Berlin) und 970-751 (letzter Heimatbahnhof Putbus, Rbd Greifswald) geborgen, in Zittau und vor Kurzem auch in Jöhstadt begannen die Arbeiten zum Wiederaufbau. Weiterhin befinden sich zwei umgebaute Oberlichtwagen der Baujahre 1898 und 1900 – mit Sicherheit handelt es sich dabei um zwei der im 2. Weltkrieg nach Osten umgesetzten Wagen – im leider unzugänglichen Depot des polnischen Schmalspurmuseums in Sochaczew, ein dritter Aussichtswagen – wahrscheinlich der frühere Zittauer K429 – fährt mit einem Dach versehen auf der slowakischen Museumsbahn am Cerny Balog.

RAINER FISCHER



Obwohl schon vor 1958 ausgemustert, stand 7.0701 noch bis nach 1970 in Mügeln als Unterkunft, ehe er an Ort und Stelle abgerissen wurde. Foto: Sammlung Rainer Fischer

35 Jahre «technomodell»

Als 1971 der MOROP-Kongreß mit einer großen Fahrzeugausstellung in Radebeul umrahmt wurde, staunten die Kongreßteilnehmer über ein Souvenir in Form eines Modells eines zweiachsigen sächsischen Schmalspur-Personenwagens in der Nenngröße H0e. Die Firma »technomodell« von Ing. Gerhard Walter dürfte den meisten Eisenbahnfreunden und Modelleisenbahnern damals noch unbekannt gewesen sein. In diesem Jahr begeht sie ihr 35. Firmenjubiläum.

Schon seit Ende der 1940er Jahre galt das Interesse des gelernten Flugmotorentechikers Gerhard Walter den sächsischen Schmalspurbahnen. 1958 legte er vor der Dresdner Handwerkskammer seine Prüfung als Modellbaumeister ab. Schon davor hatte er – noch nebenberuflich – für die damalige Modellbahnfirma Herr die Modelle der sächsischen VIK, des Einheits-Personen- und Gepäckwagens, des GGw, des OO und sogar des Rollwagens entwickelt. Die 1959 erschienenen Modelle liefen allerdings statt auf vorbildgerechtem 9-mm- auf dem 12-mm-Gleis der Nenngröße TT, da es zu dieser Zeit in der DDR noch keine kleinere Modellbahn-Spurweite gab. Gerhard Walter war mit diesem Kompromiß keinesfalls zufrieden. Dennoch waren die im Geschenkkarton als Zug mit Gleisen angebotenen Fahrzeuge sehr begehrt, zeichneten sie sich doch durch eine große Detailtreue aus und waren als Vorbild nicht nur im sächsischen Raum zunehmend beliebt.

Anschließend entstanden Modelle zahlreicher Kraftfahrzeuge, welche der damalige VEB Spezialprägewerke in Annaberg-Buchholz fertigte. Doch den Schmalspurgedanken behielt Gerhard Walter weiter im Kopf, als die Produktion der Schmalspurmodelle bei Herr eingestellt wurde. Auch deshalb gründete er am 1. September 1966 seinen eigenen Handwerksbetrieb für Modellbau. Zunächst entwarf und fertigte die kleine Firma Demonstrations- und Projektierungsmodelle von Maschinen und Anlagen der Industrie, oft im Maßstab 1:50.

In Zusammenarbeit mit dem Dresdner Verkehrsmuseum entstand dann für den MOROP-Kongreß 1971 das erwähnte Modell eines sächsischen Zweiachsers in H0e. Auch unter den Modelleisenbahnern und Schmalspurfreunden

der DDR fand das Modell rege Zustimmung, so daß Gerhard Walter begann, eine ganze Serie aufzubauen. Neben weiteren Modellen der zweiachsigen Personen-, Gepäck-, Post- und Güterwagen legte er schließlich auch ein vorbildgetreues Gleissystem auf. Wesentlich schwieriger gestaltete sich dagegen die Entwicklung einer Lokomotive, welche die Modelleisenbahner für einen Fahrbetrieb natürlich dringend wünschten. Es war einfach kein Platz, um einen in der DDR erhältlichen Motor im Gehäuse einer IK unterzubringen; Westimporte konnte die kleine Firma natürlich nicht erhalten, und nur wenige Modellbahner verfügten über Kontakte, um sich einen entsprechenden Motor im »NSW« selbst zu besorgen. Noch zu seinem 20. Firmenjubiläum 1986 äußerte Gerhard Walter aber in einem Interview mit der Zeitschrift »modelleisenbahner« seine Zuversicht, die IK bald liefern zu können.

Bereits zum 100. Geburtstag der Schmalspurbahn Radebeul–Radeburg im September 1979 hatte Gerhard Walter ein neues Erzeugnis seiner Firma vorgestellt: Die Besucher der Radebeuler Fahrzeugausstellung bestaunten die erste in der DDR kleinserienmäßig gefertigte Gartenbahn in der Nenngröße H0e! Wieder waren es die Zweiachser, die auf einem Gleisoval ihre Runden drehten, und diesmal bereitete die Unterbringung eines Motors in einem Modell der IK keine Probleme – der Zug war also komplett. Dies waren auch die ersten Modelle, die in Gießharztechnik ausschließlich in der eigenen Werkstatt im Norden Dresdens entstanden.

Die große Nachfrage und begrenzte Fertigungskapazitäten bei drei Mitarbeitern zwangen zu einem Bestellsystem mit oft langen Wartezeiten, und nur in wenigen Modellbahngeschäften



standen die »Beratungsmuster«. Nebenher war die Firma auch weiterhin für die Industrie tätig. Ende der 1980er Jahre begann Gerhard Walter, für den Schmalspur-Modellbauer einzelne Bauteile wie Drehgestelle und Kupplungen oder Weichenbausätze zu vertreiben. Auch gelang es ihm, die Formen aus der Herr-Produktion zu überarbeiten und diese Modelle wieder aufzulegen. Zusammen mit dem neuen Modell des vierachsigen Oberlichtwagens stand damit in H0e bereits ein repräsentatives Angebot parat.

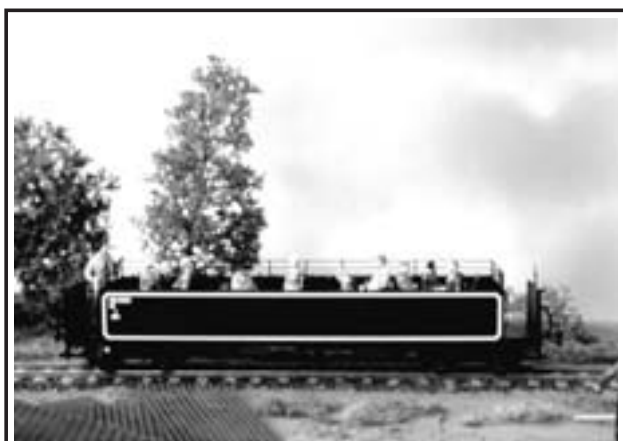
Nach der Wende boten sich der Firma weit- aus günstigere Möglichkeiten, allerdings war sie nun auch der Konkurrenz großer westlicher Modellbahnfirmen ausgeliefert, die schnell den neuen Markt und dessen Vorbilder für sich entdeckten. Durch Weiter- und Neuentwicklungen konnte technomodel aber seinen Platz behaupten. Höhepunkt des Programms wurden nun die Modelle der IVK in beiden Nenngrößen, die durch die vorangegangenen Projektierungsarbeiten nun serienmäßig erscheinen konnten.

Heute sind nahezu alle einstmals in größeren Stückzahlen vorhanden gewesenen Wagengattungen im Maßstab 1:87 erhältlich; sogar der Triebwagen VT 137 322, der Aussichtswagen, der Profilmesswagen und ein nur 34 mm langer Kleinwagen sind im Angebot! Durch unterschiedliche Beschriftungen werden alle Epochen der 120-jährigen sächsischen Schmalspurgeschichte abgedeckt. Mit den im neuen Katalog angekündigten Reko-Wagen, die voraussichtlich noch 2001 erhältlich sein werden, können nun auch die letzten Jahre vorbildgetreu im Kleinen nachgestaltet werden.

Daß sich Gerhard Walter vor einiger Zeit aus dem Messegeschehen der Modellbahnindustrie zurückgezogen hat, ändert nichts daran, daß er seine breite Produktpalette beibehalten und möglichst weiter ausbauen will. Wünschen wir Gerhard Walter, der seit 1975 Mitglied unseres Vereins ist, und seinen Mitarbeitern dafür auch weiterhin viel Kraft und gutes Gelingen!

RAINER FISCHER

*Der aktuelle Katalog kann gegen Übersendung von 15,- DM incl. Versand bezogen werden bei:
technomodel, Ing. Gerhard Walter, Prof.-von-Finck-Straße 1, 01109 Dresden,
Tel 0351/8801991, Fax 0351/8801876, Internet: www.technomodel.de*



Nicht nur in Nenngröße HOe sind die sächsischen Schmalspurbahnen ein beliebtes Vorbild, auch in größeren Maßstäben stehen immer mehr ihrer Modelle auf den Gleisen. Von verschiedenen Kleinserienherstellern gibt es dafür bereits ein umfangreiches Angebot. Viele Modelleisenbahner greifen aber dennoch zum Selbst- oder Umbau, um nicht angebotene Gattungen zu erhalten, den meist nicht geringen Preis der Modellfahrzeuge zu umgehen oder einfach nur aus Freude an der eigenen handwerklichen Tätigkeit. Auch Herr Felix Alfermann aus Nürnberg, der Mitglied unseres Vereins ist, hat vor einiger Zeit mit dem Bau einiger Wagen in Oe unter Verwendung serienmäßiger Teile begonnen. Einen Ausschnitt aus seinem Schaffen stellen wir auf dieser Seite vor:

Der Aussichtswagen nach dem Vorbild des Radebeuler 970-312 (links oben) entstand auf einem Unterteil des Haberditzl-Oberlichtwagens; der Wagenkasten besteht aus Messing, Sitze und Geländer stammen aus der Fertigung von Spieth jun. Teile von Henke und Hartig und aus der Bastelkiste ergänzen das Fahrzeug.

Der OO (rechts oben) entstand beim Vorbild aus einem HH-Wagen. Auch im Modell verwendete Herr Alfermann einen leicht geänderten Henke-HH, für den aus Holzleisten und U-Profilen von Axel Hartig und Knoblauch-Teilen der neue Wagenkasten entstand. Die Beschriftung besteht aus Simrock-Abreibebuchstaben.

Die beiden Zweiachser (unten) wurden auf Untergestellen der Magic-Train-Reihe von Fleischmann aufgebaut. Die Bordwände bestehen aus Evergreen-Kunststoff; die U-Profile stammen wieder von Hartig, weitere Teile von Knobloch. Mit Sekundenkleber und zusätzlichen 0,5-mm-Nieten wurden die Profile auf den Kunststoffteilen befestigt.

Herr Alfermann betont, daß seine Wagen wegen eingegangener Kompromisse nicht mit den Produkten der Kleinserienhersteller zu vergleichen und auch nicht als Konkurrenz zu diesen gedacht sind.



Die Gastlok zum Bahnhofsfest – Kurzporträt 99 582

Am 26. Oktober 1912 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik, vormals Richard Hartmann, in Chemnitz mit der Fabriknummer 3593 die 8. IVK der Serie 1912 aus. Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen stellten sie am 1. Dezember 1912 in Mügeln b.O. mit der Betriebsnummer 171 in Dienst. Zum Jahreswechsel 1918/19 kam sie zum Heizhaus Lommatzsch. Dort erlebte sie ihre Umzeichnung in die Reichsbahnnummer 99 582. Ab September 1933 war die Lok dann wieder in Mügeln zu Hause, wo sie bis Oktober 1938 im Einsatz blieb. Nach längerer Abstellzeit und anschließender Untersuchung wurde 99 582 im August 1940 nach Mosel verfügt. Mit Sicherheit kam sie nun auch im benachbarten Kirchberg zum Einsatz; zumindest für die Zeit vom April 1945 bis März 1946 und im Herbst 1948 ist dies bekannt. Im Dezember 1948 wurde sie nach Oberwiesenthal versetzt, ab Dezember 1949 war sie in Oberrittersgrün beheimatet.



Im Jahre 1964 »modernisierte« das Raw Görlitz die 99 582; eigentlich entstand aber eine neue Lok auf Grundlage der alten IVK-Zeichnungen mit einigen Teilen der bisherigen 99 582. Ein neuer Kessel kam mit der Fabriknummer 289 aus Halberstadt, einen neuen Rahmen baute das Raw selbst. Diese neue 99 582 kam am 4. November 1964 »zurück« nach Oberrittersgrün. Zwischenzeitlich war sie ein halbes Jahr in Kirchberg anzutreffen, ehe sie im September 1969 nach Jöhstadt versetzt wurde. Dort war sie mit zwei kurzen Abgaben nach Schönheide (1977) und Schönfeld-Wiesa (1983/84) bis August 1986 beheimatet. Nach vier Monaten in Oberwiesenthal fand die Lok Unterkunft im Mügelner Lokschuppen, war aber 1987/88 nochmals sechs Monate in Oberwiesenthal. Am 1. Januar 1992 wurde sie in 099 708 umgezeichnet und im Mai 1992 z-gestellt.

Am 19. Juni 1992 konnte die Museumsbahn Schönheide die Lok von der DR kaufen und setzt sie seit 1994 nach einer Hauptuntersuchung auf der dem wieder aufgebauten Streckenteil ein.

Arbeitsplan 2001/02 (4. und 1. Quartal)

Oktober	Sa, So	6., 7.		Traditionsbetrieb »(N)Ostalgiefahrt«
	Sa	13.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Fr-So	19. - 21.		Bahnhofsfest in Radeburg *
	Sa, So	27., 28.		Traditionsbetrieb zum Abfischen in Moritzburg (mit Diesellok)
November	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	4.		Traditionsbetrieb »Sächsische Bockbierfahrt«
	Sa	10.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	17.	13 - 17	Wahlversammlung *
	Sa	24.	9 - 18	Arbeitseinsatz
Dezember	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So, Do, Sa	2., 6., 8.		Traditionsbetrieb »Nikolausfahrten«
	Fr - So	14. - 16.		Adventsausflug nach Arnfeld
	Sa	22.		Weihnachtsfeier *
Januar	jeden Sa		9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	27.		Winterwanderung
Februar	jeden Sa		9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	10.		Traditionsbetrieb zum Radeburger Karneval
März	jeden Sa		9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	24.		»Tag der offenen Tür« zum Museumstag in Radebeul
	So	31.		Traditionsbetrieb »Osterexpresß«

***) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

Werbung

Werbung

Werbung

Werbung