
Traditionsbahn- Depefche



Heft 42

Herbst 2002



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Wasser über den Gleisen	3
Einladung zur Mitgliederversammlung	3
Hochwasser auf Schmalspurgleisen	6
ABM-Aktivitäten	9
Vereins- und Schmalspurinformationen	10
40 Jahre »Reko-IVK«	12
Eisenbahnen auf Mallorca	16
Entwurf: Fahrtage 2003	22
Arbeitsplan	23

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

Titelbild:

Planmäßig ist dieses Bild nicht zu bekommen, denn ICE und Löbnitzdackel verpassen sich stets um wenige Minuten. Deshalb mußte das elektronische Labor etwas nachhelfen... Foto: Veikko Zirnstein/Rainer Fischer

Rücktitelbild:

Zum Bürstenfest 2002 war 99 713 auf der Schönheider Museumsbahn zu Gast; erstmals überhaupt kam damit eine VIK im Vogtland zum Einsatz. Foto: Jörg Windrich

Impressum:

Traditionsbahn-Zeitschrift

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

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

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

Bankverbindung: Konto-Nr. 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: saxOprint GmbH, Dresden
erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2002: 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 42: 22. September 2002, Heft 43: vsl. 10. Dezember 2002

Wasser über den Gleisen...

Liebe Freunde, natürlich kann auch unsere **Traditionsbahn-Depeche** die Katastrophe nicht übergehen, die sich vor unseren Augen abgespielt und manchen von uns ganz persönlich hart betroffen oder als Helfer stark gefordert hat. Ihnen gebührt unsere Hilfe bzw. hohe Anerkennung. Herzlichen Dank möchten wir den zahlreichen Spendern sagen, die zur Linderung der Folgen besonders bei der Familie Falk Prautzsch mit ihrer völlig zerstörten neuen Wohnung beitragen wollen. Darunter muß ich an dieser Stelle unbedingt unser ehemaliges Mitglied Holger Görs (Berlin), das Schweizer Mitglied Peter Marques (Zürich) und den Schönheider Museumsbahner Siegmair Pils erwähnen, weil ihre Spenden wirklich als außergewöhnlich einzustufen sind. Nochmals also großen Dank auch an die anderen, verbunden mit dem Hinweis, daß unsere Konten auch weiterhin für Sonderspenden offen stehen. Aus eigenen Mitteln haben wir bereits Michael Engst und Jürgen Lehmann unter die Arme greifen können, die ebenfalls beträchtliche Schäden im privaten Bereich erlitten haben. Sollten weitere Mitglieder in ähnlicher Weise betroffen sein, so bitten wir um eine entsprechende Mitteilung.

Nun zu der erfreulichen Meldung, auf die mancher wohl noch wartet: Die Traditionsbahn war vom gigantischen Hochwasser praktisch nicht betroffen, alle Fahrzeuge und Anlagen stehen fast uneingeschränkt zur Verfügung. Lediglich am 14. und 15. August (bis 12.25 Uhr) war der Betrieb wegen Ausspülungen des Lößnitzbachs und anderer Hindernisse auf den Gleisen unterbrochen, im eigenen Bereich gab es relativ geringfügige Wasserschäden an Wänden und Decken.

Einladung zur Mitgliederversammlung am Sonnabend, dem 16. November 2002, 14.30 bis ca. 17 Uhr, im Restaurant »Zum Obstgarten«, Dresden, Nickerner Weg

(S-Bahn bis Dresden-Dobritz, Bus 85 bis Haltestelle E.-Kästner-Straße, 5 min Fußweg)

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
2. Berichte des Vorstands und der Revisionskommission
3. Vorhaben und Aktivitäten 2002 und 2003, Fahrzeugangelegenheiten, Gleisbau, Arbeits-einsätze, Traditionsbetrieb, Dienstplan, Sonderfahrten, Exkursionen, Weihnachtsfeier
– Pause –
4. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
5. Diskussion, Anträge an die Versammlung, Beitragsordnung für 2003
6. Beschlußfassung
7. Verschiedenes, Informationen

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

DER VORSTAND

Achtung:

14.00 bis 14.20 Uhr findet am gleichen Ort eine Zusammenkunft der BSW-Freizeitgruppe »Traditionsbahn Radebeul–Radeburg« für deren Mitglieder statt.

Natürlich litt auch der »Lößnitzdackel« unter der Flaute im Tourismus- und Ausflugsverkehr, die nach dem Hochwasser folgte. So konnten und können wir jedenfalls alle geplanten Fahrten durchführen, haben natürlich auch schon Freifahrten für geschädigte Familien angeboten.

Kein Vergleich also mit der Nachbarbahn im Tal der Roten Weißeritz, die bis auf den weniger beschädigten Abschnitt Seifersdorf–Schmiedeberg praktisch fast völlig zerstört ist. Nicht besser erging es der Sachsenmagistrale zwischen Dresden und Klingenberg-Colmnitz, während die Schienenstränge zwischen Leipzig und Dresden sowie Berlin und Chemnitz bei Riesa immer noch unterbrochen sind. Kann man im letzteren Fall noch auf die sicherlich unzweckmäßige »Verdammung« der früheren Vorlandviadukte verweisen, so ließen sich in den Tälern der Müglitz und Weißeritz die entfesselten Naturgewalten wieder einmal durch nichts aufhalten. So gilt unsere Solidarität natürlich vorrangig der IG Weißeritztalbahn, die als einziger deutscher Museumsbahnverein von der Flutkatastrophe so stark betroffen ist. Wir haben für sie eine Soforthilfe bereitgestellt und unsere Bereitschaft zu weiterer Unterstützung erklärt.

Immer wieder wird in diesen Tagen die Frage nach dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn gestellt. Trotz der gewaltigen Zerstörungen ist er möglich und auch finanzierbar, doch es gibt natürlich Kräfte dafür und dagegen. Die Grundsatzentscheidung wird letztlich im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit fallen. Wer gute Argumente für den Erhalt der Bahn hat, sollte sich dahin wenden.

Selbstverständlich setzt sich auch unser Verein für den vollständigen Wiederaufbau ein. Besonders erfreulich war für mich die Tatsache, daß es den großen deutschen Dachverbänden der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde im Gegensatz zu früheren Erfahrungen nach dem Hochwasser ganz schnell gelungen ist, einen gemeinsamen Unterstützungsauftrag für geschädigte Vereine auf den Weg zu bringen. Beteiligt haben sich das BSW (Bahn-Sozialwerk) mit seinen Freizeitgruppen, der VDMT (Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen e.V.), der BDEF (Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V.) und die SMV (Sächsische Modellbahnvereiner e.V.). In den ersten beiden Vereinigungen sind wir übrigens Mitglieder.

SOS – Vereinsmitglied in Not

Die Hochwasserkatastrophe hat unser Vereinsmitglied Falk Prautzsch und seine Familie besonders hart getroffen. Seine Wohnung wurde total überschwemmt, sein Auto ging in den Fluten unter. Erst vor wenigen Wochen hatte er den Ausbau seiner Wohnung in einem Zweifamilienhaus beendet und war nach Dresden-Laubegast umgezogen. Jetzt steht er praktisch vor dem Nichts.

Zum Selbstverständnis unseres Vereins gehörte stets, sich auch in schweren Zeiten untereinander zu helfen. Dies ist auch diesmal so.

Wer möchte Falk helfen?

Da Falk derzeit in einer Behelfswohnung lebt und mit vielen Problemen belastet ist, steht sein Bruder Heiko Prautzsch als Kontaktperson zur Verfügung (Tel. 035206/30552 oder 0171/2831773).

DER VORSTAND

Hohe Anerkennung verdient die aufwendige und erfolgreiche Reparatur unserer IVK nach dem Verbinderschaden am 4. August bis zum nächsten Fahrtag aus eigenen Kräften. Nicht zu vergessen ist natürlich auch ihre im Winter fällige Kessel-Hauptuntersuchung, für die Vorstand und Lokteam alle Leser ebenfalls noch um kräftige Unterstützung durch Spenden bitten! Ein entsprechender Aufruf folgt noch in der nächsten **Traditionsbahn-Depeche**.

Verzögert hat sich der Umzug unserer Geschäftsstelle in das Dachgeschoß des ehemaligen Empfangsgebäudes von Radebeul Ost wegen Problemen bei der Bereitstellung von Medienanschlüssen durch den Vermieter. Wahrscheinlich erfolgt er nun im Oktober.

Ihre Schatten wirft auch schon die nächste Mitgliederversammlung am 16. November voraus. Der Vorstand würde sich darüber freuen, wenn dorthin möglichst viele Mitglieder mit eigenen Vorschlägen, Initiativen und Verpflichtungen kämen, die unseren Verein und unsere Bahn weiter voranbringen. Dazu könnten z.B. Aktivitäten zur Erweiterung der Ausstellung in Radeburg, zur Verbesserung der Werbung und Öffentlichkeitsarbeit, zur Pflege unserer (Grün-)Anlagen und zur Vertiefung der Detailtreue an zahlreichen Fahrzeugen und Objekten zählen. Bis zum Jahre 2004 sollten wir auch wieder eine neue Veröffentlichung über den »Lößnitzdackel« vorbereiten.

Schließlich gilt es, Leistungsbereitschaft der Mitglieder und Aufwand für den Traditionsbetrieb möglichst gut in Übereinstimmung zu bringen. Dazu – und natürlich auch für die Werbung – haben wir auf Seite 22 dieses Heftes bereits den Plan der öffentlichen Fahrten für 2003 abgedruckt, über den aber durchaus noch diskutiert werden darf. Dadurch möchten wir auch unserer guten Tradition treu bleiben, alles von uns angekündigte zielstrebig und zuverlässig zu realisieren.

Der Herbst dieses Jahres bietet mit ausgedehnten Karl-May-, Bockbier- und Nikolausfahrten noch eine ganze Reihe von Höhepunkten. Ich darf allen Beteiligten dabei viel Freude und Erfolg wünschen!

Fahrt Frei!

CLAUS BURGHARDT



99 1747 in Dippoldiswalde auf dem Trockenem. Seite 6: Schwere Schäden an der HK-Linie oberhalb Rabenaus (links) und bei Schmiedeberg-Buschmühle (rechts). Fotos: André Marks, 26. August 2002

Hochwasser auf Schmalspurgleisen

Nach unvorstellbaren Regenfällen trat am Montag, den 12. August 2002, das ein, womit seit über vier Jahrzehnten kaum jemand noch gerechnet hatte: Der vor Jahrhunderterten gerodete und in den letzten Jahrzehnten weiter geschädigte Gebirgskamm konnte das Wasser nicht mehr aufnehmen, die Erzgebirgsflüsse traten über ihre Ufer und wurden schnell zu reißenden Strömen. Kaum aber waren diese Wassermassen abgeflossen, brachte die Elbe mit einem nie dagewesenen Pegelstand neues Elend heran. Ausführlich ist in allen Medien in den letzten Wochen auf die Verheerung und das Leid eingegangen worden, welches die Fluten auf die Menschen niederwälzten. An dieser Stelle soll deshalb nur ein Überblick über die Schäden gegeben werden, die an den sächsischen Schmalspurbahnen entstanden.

RADEBEUL-RADEBURG

Wenngleich auf der nördlichen Elbseite und damit etwas abseits vom eigentlichen Katastrophengebiet gelegen, führten auch der Löbnitzbach und auch die Promnitz nach dem Regen ein Vielfaches ihrer sonstigen Wassermenge. An mehreren Stellen des Löbnitzgrundes wurde der Bahndamm überspült. Dabei entstanden vor allem unterhalb des Haltepunktes Friedewald Auswaschungen am Oberbau, so daß am 12. August der Zugbetrieb eingestellt werden mußte. Die relativ geringen Schäden konnten in den

nächsten Tagen behoben werden, so daß am 15. August mit dem Mittagszug 27798 der planmäßige Betrieb wieder aufgenommen wurde.

FREITAL-HAINSBERG-KIPSDORF

Die wohl am stärksten geschädigte Eisenbahnstrecke überhaupt dürfte die HK-Linie sein. Schon mehrfach hatten ihr Hochwasser in ihrer fast 120jährigen Geschichte zugesetzt.

Die Strecke wurde schon am 12. August um 12.35 Uhr gesperrt, der nach Kipsdorf fahrende Zug mit 99 1747 nach einem gescheiterten Rückführversuch in Dippoldiswalde abgestellt. Makaber: Noch während der Fluten wollten sich »Eisenbahnfreunde« an den Schildern und Laternen der Lok vergreifen! Bereits zu dieser Zeit waren große Teile der Strecke überflutet und durch Treibgut blockiert. Durch das unkontrollierte Überlaufen der randvollen Talsperre Malter am Mittag des 13. August aber wurde der untere Abschnitt vor allem im Bereich des engen Rabenauer Grundes stark verwüstet. Durch den Bahndamm der DW-Linie blieb der Bahnhof Freital-Hainsberg einschließlich des Verbindungsgleises nach Freital-Potschappel von den Fluten weitgehend verschont, so daß alle Fahrzeuge ohne Schäden blieben. Die Wagenhalle der WAS in Potschappel war mit Wasser vollgelaufen, blieb aber sonst unbeschädigt.

Die DB AG schätzte nach einigen Tagen, daß etwa 70 Prozent der Strecke zerstört seien, wo-



bei alle Bahnhöfe und Haltepunkte mit zerstört worden wären. Den Schaden allein auf der HK-Linie bezifferte man mit 75 Mio Euro. Mitarbeiter der BRG als Betreiber und Mitglieder der IG Weißeritztalbahn halten dagegen, daß kein Bahnhof zerstört sei, zumal die Bahnhöfe Freital-Hainsberg, Seifersdorf, Malter, Naundorf und Schmiedeberg von den Fluten gar nicht erreicht worden sind. Spechtritz und Rabenau sind stark beschädigt, die anderen Stationen leicht. Etwa die Hälfte des gesamten Gleiskörpers der Strecke ist verschieden schwer beschädigt, so daß ein Zugverkehr auf der gesamten Strecke auf längere Zeit nicht möglich ist.

Im Rabenauer Grund ist der Bahndamm auf weiten Abschnitten gar nicht mehr vorhanden, vor allem zwischen Rabenau und Spechtritz. Die oberste der vier Massivbrücken verlor ihren Mittelpfeiler, brach aber nicht zusammen. Die anderen Brücken blieben in ihren Lagern, kleinere Beschädigungen sind aber nicht auszuschließen.

Der beim Bau der Malter-Talsperre neu trassierte Streckenteil zwischen Spechtritz und der Vorsperre blieb verschont. Im Dippoldiswalder Stadtgebiet wurde das Gleis teilweise unterspült. Bei Ulberndorf weist der Bahndamm kleinere Schäden auf, zwischen Obercarsdorf und Schmiedeberg ist das Gleis befahrbar geblieben. Die Brücke oberhalb Buschmühle ist aus den Lagern gerissen worden. Auf der anschließenden Geraden neben der B 170 bis Kipsdorf ist der gesamte Unterbau weggespült worden, dort hat sich die Weißeritz ein neues Bett gegraben! Das Gleis liegt mehrfach verworren und ohne Gleiskörper da.

Der Bahnhof Kipsdorf wurde überflutet und mit einer vergleichsweise dünnen Geröllschicht bedeckt, blieb darunter aber weitgehend intakt.

Unter den Eisenbahnfreunden begann sofort nach dem Bekanntwerden der Katastrophe im Internet eine Diskussionen darüber, wie ernst es der DB AG mit dem von Bahnchef Mehdorn schließlich zugesagten Wiederaufbau aller betroffenen Strecken wohl sei. Auch regionale Ver-

antwortliche haben sich inzwischen öffentlich zum unverzichtbaren Wert »ihrer« Bahn für den Tourismus und damit die Wirtschaft der schwer getroffenen Region bekannt. Auf alle Fälle wird die DB AG Prioritäten setzen, und so wird die Wiederherstellung sicher zumindest länger dauern als die der ebenfalls stark betroffenen Hauptstrecken. Von den zahlreich angebotenen Hilfeleistungen nicht nur von Eisenbahnfreunden hatte man aber zunächst keinen Gebrauch machen wollen, zu unklar war wohl noch das gesamte Ausmaß.

Einen neuen Anfang hat die BRG zusammen mit der IG Weißeritztalbahn am 8. September bereits gemacht: Zwischen Hainsberg und Pottschappel dampften öffentliche Pendelzüge mit 99 1762 und 99 1608 und entschädigten etwas für die ausgefallenen Veranstaltungen Ende August. Auch brachten sie die Schmalspurbahn wieder etwas in das Bewußtsein der geschundenen Freitaler zurück – auch wenn viele von ihnen derzeit ganz andere Sorgen haben.

Zwischen Freital und Dippoldiswalde wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, eine Verlängerung nach Kipsdorf lassen die Straßenverhältnisse derzeit nicht zu. Der Rabenauer Grund ist weiterhin gesperrt. Doch Schaulustige ignorierten dies und begaben sich damit in Gefahr. Eindringlich sei deshalb auch hier vor dem eigenmächtigen Erkunden des Katastrophengebietes und vor allem des verwüsteten Bahngeländes gewarnt!

Ansprechpartner für Anfragen, Spenden, Hilfsangebote u.a.: Interessengemeinschaft Weißeritztalbahn e.V., Dresdner Str. 280, 01705 Freital, Tel.: 0351-6412701, Fax: 0351-6411495, eMail: ralf.kempe@weisseritztalbahn.de, Internet: www.weisseritztalbahn.de.

Ein Spendenkonto ist auf den Namen der IG eingerichtet: Konto 30 64 00 08 36, BLZ 850 503 00, Sparkasse Freital-Pirna, Kennwort: »Wiederaufbau Weißeritztalbahn«.

MUSEUMSBAHN JÖHSTADT

Die Strecke der Jöhstädter Museumsbahn wurde am Montag nachmittag von Schwarzwasser und Preßnitz stellenweise überflutet und beschädigt, besonders in den Bereichen der Brücken. Nach einer vorläufiger Beurteilung sind direkt an der Strecke Schäden durch Ausspülungen des Dammes, Zerstörung und Verschlammung von Durchlässen, Zerstörungen an der Fernsprechfreileitung entlang der Strecke entstanden. Die größten Schäden wurden zunächst provisorisch beseitigt, so daß am 17. August der Fahrbetrieb wieder aufgenommen werden konnte. Die Brückenwiderlager bedurfte noch einer genaueren Untersuchung.

SCHMALSPURMUSEUM RITTERGRÜN

Auf dem Gelände des Rittersgrüner Museumsbahnhofs stand das Wasser etwa einen Meter hoch und lief in die Gruben und Keller des Lokschuppens und des Empfangsgebäudes. Dabei wurde die Heizungsanlage stark beschädigt, und der Museumskeller hat einen Totalschaden erlitten. Die gesamte Gleisanlage und die Untergestelle der Fahrzeuge wurden verschlammte, das noch im Bau gewesene 600-mm-Gleis auf dem Kinderspielplatz beschädigt.

In mühevoller Handarbeit konnten die Museumsangestellten und die Mitglieder des Fördervereins, unterstützt von ABM-Kräften und freiwilligen Helfern, inzwischen die Gleisanlage und das Entwässerungssystem von Schlamm und Geröll befreien. Mittlerweile sind auch die Bauaktivitäten an Wagenschuppen und Feldbahngleis wieder aufgenommen worden. Die Eröffnung der 600-mm-Bahn ist für das Kirchweihfest im Oktober vorgesehen.

FICHELBERGBAHN

Die Fichtelbergbahn hat das Unwetter im Erzgebirge nahezu unbeschadet überstanden. Mit Ausnahme zugespülter Wegübergänge gab es keine größeren Schäden. Der Betrieb läuft planmäßig.

DÖLLNITZBAHN

Auf der Döllnitzbahn traten durch Überspülungen zwischen Altoschatz und Oschatz Süd sowie Altmügeln und Mügeln Stadt nur geringe Schäden am Oberbau auf, dennoch blieb der Betrieb (ohnein nur noch Personenverkehr zwischen Oschatz und Altmügeln) bis zum 9. September eingestellt. Den Gesamtschaden bezifferte der Geschäftsführer in einem Artikel der Leipziger Volkszeitung auf insgesamt 2 Mio Euro. Davon entfallen 700 000 Euro auf schadhafte Brücken, woran aber wohl das Hochwasser nur einen kleinen Anteil zu haben scheint.

MÜGLITZTALBAHN

Wenngleich seit 1938 normalspurig, sei kurz auch auf die zweite, stark in Mitleidenschaft gezogene Strecke im Osterzgebirge eingegangen. Bei der Umspurung hatte man die neue Trasse bereits weitgehend aus dem Hochwasserprofil herausgehoben. Doch der Bruch des Rückhalteammes bei Glashütte ließ die übervolle Müglitz zu einer Flutwelle anwachsen. Sie zerstörte große Teile der erst 1999 sanierten Trasse, vor allem zwischen Schlottwitz und Weesenstein. Die Betonbrücken trotzten den Fluten, standen aber nach deren Zurückweichen teilweise ohne Böschungen da. In Altenberg blieb einer der neuen Triebwagen der Baureihe 642 zurück, der Mitte September auf der Straße nach Freiberg gebracht werden sollte. Am 6. September fuhr der erste Güterzug wieder nach Köttewitz, nachdem der Bahnhof Heidenau, der in dem im Elbwasser abgesehenen ESTW Pirna integriert ist, wieder in Betrieb genommen werden konnte. Bis Schlottwitz besteht seit 9. September Schienenersatzverkehr.

RAINER FISCHER

u.a. nach Informationen von den Internetseiten der Vereine bzw. Bahnen:
www.weisseritztalbahn.de
www.pressnitztalbahn.de
www.schmalspurmuseum.de
www.bimmelbahn.de
www.schmalspur-forum.de

Arbeitseinsätze und ABM-Aktivitäten

Im Lokschuppen Radeburg erhielten in den Monaten Juli bis September die beiden Oberlichtwagen 970-309 und 970-316 außen einen neuen Farbanstrich, nunmehr im originalen braunen Farbton der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Außerdem wurden erforderlich gewordene Reparaturen an den Fenstern und kleinere Holzerneuerungen vorgenommen. Der Wagen 970-309 bekam dabei 20 neu angefertigte Fenster mit Einscheibensicherheitsglas eingebaut, die Fensterführungen mußten deshalb teilweise auf ein einheitliches Maß angepaßt werden.

Die Gepäckwagen 974-354 und 975-103 haben auch einen neuen Außenanstrich erhalten. Die Dächer des Wagen 974-354 und des Museums-Gw K1855 wurden mit Dachlack behandelt. Am Personenwagen 970-237 werden die Fensterrahmen derzeit noch aufgearbeitet.

Der Wagenkasten des zweiachsigen Personenwagens K121 ist wie vorgesehen am 1. August 2002 nach Radeburg gebracht worden. Dort wird ihn die Stellmacherei Radochla wieder herrichten, was aber auf einen weitgehenden Ersatz der maroden Holzsubstanz hinauslaufen wird. Das Fahrgestell wurde inzwischen komplett entrostet und sachgerecht mit Rostschutz- und neuem Farbanstrich versehen.

Am 5. August 2002 bargen wir in Kunnersdorf bei Augustusburg den relativ gut erhaltenen Wagenkasten eines zweiachsigen gedeckten Güterwagens. Er kam wahrscheinlich um 1933 aus dem RAW Chemnitz in Privatbesitz. Im Bahnhof Radeburg wird er uns zunächst als willkommener Lagerraum dienen; eine museale Aufarbeitung ist später nicht ausgeschlossen.

In der Radebeuler Werkhalle auf dem Turnweg konnte die Aufarbeitung und Instandset-



Bei dem in Kunnersdorf geborgenen Gw-Kasten handelt es sich wegen seiner Bauart wahrscheinlich um den 1884 gebauten 1543K, der in seinen wenigen Jahren bei der DRG noch K2562 hieß. Foto: R. Fischer

zung des »Kohle-GGw« 97-13-06 mit dem Abriß der Holzbeplankung und der Demontage begonnen werden. Das Fahrzeug soll in den nächsten Monaten weitgehend seinen Anlieferungszustand von 1918 zurückerhalten.

Die neue Geschäftsstelle im Empfangsgebäude Radebeul Ost ist bis auf Kleinigkeiten fertiggestellt. Leider fehlen bis heute die erforderlichen Medienanschlüsse, welche uns der Vermieter bereitstellen muß. Am 13. August gab es wegen des starken Regens auf das nur notdürftig geflickte Dach einen Wassereinbruch in zwei schon vorhergerichteten Räumen.

D. HUMMIG/R. FISCHER

97-13-06 in unserer Werkhalle. Die ABM-Kräfte haben die Holzteile bereits entfernt und inzwischen auch die Drehgestelle zur ausstellungsgerechten Aufarbeitung unter dem Rahmen hervorgeholt.
Foto: Rainer Fischer



Vereins- und Schmalspurinformationen

- Unsere Herbst-Exkursion vom 18. bis 20. Oktober führt uns statt nach Böhmen nach Gotha (Eisenbahn-Betriebsfeld und Thüringerwaldbahn) und zur Bergwerksbahn Regis-Breitungen führen. Teilnehmer bitte am »Schwarzen Brett«, beim 1. Vorsitzenden bzw. in der Geschäftsstelle anmelden.
- Am 25. November findet ab 18.00 Uhr in der Geschäftsstelle in Radebeul Ost ein technischer Dienstunterricht für alle Dampf- und Diesellokpersonale statt.
- Die diesjährige Weihnachtsfeier findet am 21. Dezember im »Landgasthof Berbisdorf« statt. Näheres dazu zur Mitgliederversammlung am 6. November.
- Unser »Rucksack« 975-103 ist vom Eisenbahn-Journal für die Messe »Modell & Hobby« Anfang Oktober ausgeliehen worden.
- Im Herbst wird 99 608 als Gastlok in Radebeul sein. Am 6. Oktober 2002 kommt sie beim Mehrzugbetrieb erstmals zum Einsatz.
- Am 9. Juli traf 99 1793 von ihrer HU in Meiningen und dem Umbau auf Druckluftbremse wieder in Radebeul Ost ein. Nach einer Lastprobefahrt am 27. Juli und anschließenden Nacharbeiten ging sie am 30. Juli wieder in Betrieb. Ihren ersten Einsatz hatte sie am 8. August. Da nur ein Druckluft-Wagenzug in Radebeul ist, wird sie mit 99 1789 im Wechsel vor diesem eingesetzt.
- Das Radeburger Empfangsgebäude konnte am 1. August 2002 in den Besitz der Dresdner Dampfisenbahn AG übergehen, nachdem die offenen Fragen mit DB Station & Service geklärt werden konnten.
- 99 715 hat am 12. August 2002 den Bertsdorfer Loksuppen in Richtung Meiningen zur HU verlassen. Um eine Bedingung des Ver-

- kaufsvertrages, die Lok bis spätestens Ende diesen Jahres betriebsfähig herzurichten, einhalten zu können, wurde sie von den Eigentümern nun an die BRG Servicegesellschaft vermietet. Diese übernimmt die Finanzierung der HU und damit auch die spätere Nutzung der Lok.
- 99 555 sowie die beiden Reisezugwagen 970-397 und 970-415 des Söllmnitzer Denkmalszuges wurden nach eingehender Prüfung von der Stadt Gera dem Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e. V. zugesprochen. Am 23. August 2002 erfolgte der Transport nach Bertsdorf. Die Fahrzeuge wurden zunächst auf dem im Arbeitseinsatz erneuerten Gleis 1a abgestellt. Während die Lok 99 555 im Bertsdorfer Lokschuppen eine äußerliche Herrichtung erfahren wird, ist für beide Reisezugwagen eine betriebsfähige Aufarbeitung vorgesehen.
 - Die Zukunft des Verbindungsgleises zwischen Freital-Hainsberg und -Potschappel ist weiter ungewiß, denn die DB AG plant die Stilllegung des letzten Dreischienengleises in Sachsen. Vor allem der Tunnel unter den Güterzuggleisen im Bahnhof Freital-Hainsberg könnte dann beim bevorstehenden weiteren Ausbau der DW-Linie entfallen und damit etwa 2 Millionen Euro gespart werden. Die BRG Servicegesellschaft und die IG WTB wollen das Gleis erhalten, wird es doch zur Bedienung der WAS benötigt, nachdem der geplante Neubau in Hainsberg vom Tisch sein dürfte. Die vor einem Jahr angestrebte Verlängerung des öffentlichen Personenverkehrs nach Potschappel lehnte der Verkehrsverbund Oberelbe mit Verweis auf die bestehenden Verbindungen mit S-Bahn und Bus ab; auch der Freitaler Stadtrat entschied sich gegen eine Unterstützung. Aktuellere Planungen gehen von einem Neubau einer Wagenhalle im Bahnhof Radebeul Ost aus. Dann aber müßten die wöchentlich bis sieben zu überführenden Wagen ohnehin auf der Straße überführt werden...
 - In Oberwiesenthal ist der Abriß des alten Lokschuppens erfolgt. Der Stand der Bauarbeiten am neuen Gebäude kann im Internet unter www.bvo.de mit einer Webcam verfolgt werden.
 - Der Förderverein »Wilder Robert« setzt die Hauptuntersuchung an der seit einigen Monaten ihm gehörenden 99 1561 fort. Im Juni kamen die Drehgestelle nach einer Probefahrt wieder unter den Rahmen. Im August folgte die Abnahme des Rahmens und des Fahrwerkes. Danach wurde der bereits geprüfte Kessel wieder aufgesetzt, so daß die gesamte Lok komplettiert werden kann, was sich aber bis ins nächste Jahr hinziehen wird. Beim diesjährigen Bahnhofsfest in Mügeln am 28. und 29. September wird keine Dampflok unter Dampf stehen. Die Anmietung einer Leihlok würde dem Förderverein zu teuer kommen, das gesparte Geld will man lieber in die Aufarbeitung von 99 1561 fließen lassen.
 - In Löthain liegt wieder ein Stück Schmalspurgleis: Fast 30 Jahre nach der Betriebs Einstellung zwischen Lommatzsch und Löthain baut der Heimatverein Käbschütztal e.V. den ehemaligen Bahnhof zum Schmalspurmuseum um. Dabei wird das Gebäude wieder weitgehend in den Originalzustand zurückversetzt und soll eine ständige Ausstellung über die ehemaligen Strecken Meißner-Lommatzsch und Lommatzsch-Döbeln beherbergen. Infos im Internet auf www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de oder bei frank.werheid@gmx.de.
 - Am 4. September 2002 barg der Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e.V. den Wagenkasten des Gw 97-69-12. Der Wagen wurde um 1950 von den Rügenschken Kleinbahnen nach Burg umgesetzt und zuletzt dort als Feuerlöschwagen verwendet. Am 30. Dezember 1966 ausgemustert, wurde er an den VEB Altstoffhandel Magdeburg verkauft und kam später als Gartenschuppen in Privatbesitz. Der Wagenkasten soll zukünftig wieder betriebsfähig aufgearbeitet werden.

40 Jahre »Reko-IVK«

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren noch 63 Lokomotiven der von 1892 bis 1921 in 96 Exemplaren gebauten sächsischen Gattung IVK auf dem Gebiet der sowjetischen Besatzungszone vorhanden. Fünf Maschinen mußten 1946 als Reparationsleistung für die Sowjetunion ihre Heimat verlassen. Die Rbd Dresden gab in den fünfziger Jahren dauernd oder zeitweise einen Teil der ihr verbliebenen Lokomotiven an andere Schmalspurbahnen im Norden der DDR ab, zumal sie ab 1952 durch Lieferung der Babelsberger Neubauloks leistungsfähigeren Ersatz bekam. Lediglich 99 554 und 99 525 wurden noch 1957 bzw. 1959 ausgemustert.

Doch an den nunmehr meist fünf bis sechs Jahrzehnte im Einsatz stehenden Maschinen zeigten sich zunehmend irreparable Abnutzungserscheinungen; die Rbd Dresden drängte bei der HvM zunehmend nach einem Ersatz für die geplagten Gattungen IVK und VIK. Dafür wurden mehrere Lösungswege zum Teil parallel erarbeitet: Der im Jahre 1955 geprüfte Wunsch der Rbd Dresden nach einer kleineren Neubaulok mit der Achsfolge 1'D1' blieb im Entwurfsstadium stecken, denn im gleichen Jahr wurde die Verdieselung der Schmalspurbahnen mit der Babelsberger V36K geplant. Als Ende 1960 die erste Musterlok in die Erprobung ging (siehe auch **Traditionsbahn-Depêche** Heft 36), waren bereits Verhandlungen über einen Import von Schmalspur-Diesellokomotiven geführt worden. Ende 1959 legte das Raw Görlitz, bei der DR für die Instandsetzung der Schmalspurlokomotiven zuständig, konkrete Vorschläge für eine Neubekesselung sowie eine Vollaufarbeitung der IVK-Loks vor. Nachdem die Probefahrten mit den beiden Dieselloks zunehmend deren Schwächen zutage treten ließen, wurde 1961 das Raw Halberstadt mit dem Bau der neuen Kessel für die IVK beauftragt.

Die ab 1962 gebauten Neubaukessel lehnten sich an der bisherigen Bauart an, unterschieden sich aber in Schweißausführung und anderen

konstruktiven Details von ihren Vorbildern. Auffälligstes äußeres Merkmal wurde der Dampfdom mit abgeflachter Verkleidung sowie die Anordnung der Speiseventile auf dem Kesselscheitel anstelle des bisherigen Dampfentnahme- bzw. bei einigen geänderten Kesseln des Speisedomes. Im September 1962 verließ mit 99 553 die erste neubekesselte IVK das Raw Görlitz; bis zum Jahresende 1962 folgten ihr noch drei weitere Maschinen.

Viele IVK aber wiesen auch abgenutzte Trieb- und Fahrwerke auf und wären mit einem neuen Kessel allein nicht zu retten gewesen. Deshalb entwarfen die Görlitzer Ingenieure in ihrer Freizeit (!) ebenfalls unter Verwendung der alten Konstruktionszeichnungen zunächst neue Drehgestelle und schließlich auch einen Brückenrahmen, die bei gleich gebliebenen Abmessungen in zeitgemäßen Technologien gebaut werden konnten.

Nach gängiger Praxis verbindet sich die Nummer einer Lokomotive mit ihrem Rahmen; ein Tausch des Kessels – mit dessen Nummer übrigens seinerzeit die Fabriknummer der SMF übereinstimmte – hatte also keinerlei Auswirkungen auf ihre Identität. Doch mit dem Neubau des Brückenrahmens entstanden nun im Raw Görlitz formal völlig neue Fahrzeuge! Daß dies aber über viele Jahre für die meisten Eisenbahnfreunde unter dem Namen »Rekonstruktion« verborgen blieb, dürfte mehrere Ursachen haben: Die Eisenbahnwerkstätten waren für einen Fahrzeugneubau nicht zugelassen; die Schienenfahrzeug-Industrie der DDR aber hätte bei stets knappen Kapazitäten eine derartige Serie auf absehbare Zeit nicht in ihren Planvorgaben unterbringen können. Außerdem galt der Dampflokbaubau in der DDR als technologisch überholt und abgeschlossen und war damit auch ideologisch erledigt. Bei der Modernisierung eines in die Jahre gekommenen Fahrzeuges – wie dies bei den normalspurigen Dampflokomotiven im großen Umfange ja tatsächlich geschah –



Die erste neu aufgebaute IVK war 99 564, die hier am 5. Mai 1972 mit einem Personenzug nach Wermsdorf unterwegs ist. Foto: Fritz-Hager-Archiv (Dieter Bätzold)

In Oschatz rangiert die Maschine 1992 nun mit der Nummer 099 705-6; dahinter wartet 099 713-0, ehemals 99 608, mit einem Gepäckwagen auf die Ausfahrt nach Mügeln. Foto: Rainer Fischer



konnten deren Betriebsunterlagen und -zulassungen weitergeführt werden. Schließlich waren so die erforderlichen Finanzmittel einfacher zu bilanzieren und abzurechnen.

Aus diesem Blickwinkel kam es der »Reko-Legende« nur entgegen, daß die neuen Maschinen weitgehend so aussahen wie die, welche im Raw zur fälligen Hauptuntersuchung eintrafen! Allerdings sind auch Teile der Originallokomotiven für die Neubauten verwendet worden, so Radsätze, Armaturen und Stangen. Damit verließ also im Dezember 1962 erstmals eine weitgehend neue Lokomotive die Görlitzer Werkhallen, welche die Schilder der nunmehr ausgemusterten originalen 99 564 trug und in deren Heimatdienststelle Mügeln kam.

Im Jahr 1963 wurden nochmals drei Lokomotiven nur neubekesselt, vier andere entstanden quasi neu. Unter diesen war auch unsere 99 539, die im Mai 1963 fertiggestellt wurde. Gleich zwölf Nachbaumaschinen kamen im folgenden Jahr 1964 aus Görlitz. Inzwischen waren dort die Vorarbeiten für die »Rekonstruktion«

der VIK und ihrer Reichsbahn-Nachbauten abgeschlossen worden, so daß parallel zu den seit Ende 1963 erfolgenden Neubekesselungen auch dieser Gattung bis Januar 1966 sieben Maschinen in einer weitgehend der VIK angepaßten Bauart neu entstanden. Damit war 1965 nur noch »Platz« für je eine Nachbau- und eine Reko-IVK.

Nachdem 1966 keine weitere Nachbaulok für die Rbd Dresden entstanden war und man sich in Görlitz mit den Laufwerksproblemen der neuen Fünffachser herumgeschlagen hatte, entstanden in der zweiten Jahreshälfte 1967 nochmals vier IVK, für die das Raw Görlitz die Kessel nunmehr selbst baute. Außerdem erhielt die 1963 nur mit einem neuen Kessel ausgelieferte 99 557 bei ihrer nächsten Hauptuntersuchung doch noch einen neuen Rahmen. Als damit 23. und letzte Nachbaulok entstand im November 1967 die 99 590.

Inzwischen hatte sich das Blatt für die meisten Schmalspurbahnen aber gewandelt: Vor einigen Jahren bis auf Ausnahmen noch als



Nur einen neuen Kessel erhielt 1963 die 99 557, die auf den Strecken der Ost- und Westprignitzer Kleinbahnen umgesetzt worden war und hier 1971 ihren aktiven Dienst beendete. Foto: Fritz-Hager-Archiv

ID	Lok-Nr.	Kessel-Nr.		Heimatdienststelle
9/1962	99 553	Halb 241	Reko	Putbus
11/1962	99 576	Halb 245	Reko	Kyritz
11/1962	99 555	Halb 261	Reko	Mügeln
12/1962	99 569	Halb 262	Reko	Jöhstadt
12/1962	99 564	Halb 236	Nachbau	Mügeln
3/1963	99 542	Halb 239	Nachbau	Mügeln
5/1963	99 539	Halb 250	Nachbau	Mügeln
5/1963	99 594	Halb 256	Nachbau	Kirchberg
7/1963	99 592	Halb 254	Reko	Kirchberg
8/1963	99 557	Halb 269	Reko	Glöwen
9/1963	99 593	Halb 243	Reko	Kyritz
11/1963	99 516	Halb 272	Nachbau	Mügeln
1/1964	99 563	Halb 268	Nachbau	Mügeln
1/1964	99 584	Halb 271	Nachbau	Mügeln
2/1964	99 562	Halb 270	Nachbau	Mügeln
5/1964	99 566	Halb 277	Nachbau	Mügeln
5/1964	99 608	Halb 280	Nachbau	Mügeln
6/1964	99 568	Halb 282	Nachbau	Jöhstadt
7/1964	99 574	Halb 275	Nachbau	Mügeln
9/1964	99 606	Halb 286	Nachbau	Kirchberg
11/1964	99 587	Halb ?	Nachbau	Putbus
11/1964	99 582	Halb 289	Nachbau	Oberittersgrün
11/1964	99 585	Halb 298	Nachbau	Sayda
12/1964	99 586	Halb 299	Nachbau	Sayda
9/1965	99 583	Halb 302	Nachbau	Kirchberg
12/1965	99 573	Halb ?	Reko	Kirchberg
8/1967	99 534	Gö 5/67	Nachbau	Mügeln
8/1967	99 601	Gö 6/67	Nachbau	Kirchberg
10/1967	99 561	Gö 7/67	Nachbau	Mügeln
11/1967	99 590	Gö 8/67	Nachbau	Kirchberg

unverzichtbarer Bestandteil des Streckennetzes der DR angesehen, galt nun das Schlagwort vom Verkehrsträgerwechsel: Bis 1975 sollten nahezu alle Schmalspurbahnen stillgelegt und die Transporte auf die Straße verlagert werden. In Generalverkehrsplänen wurden ab 1966 die aufzulassenden Strecken festgelegt und oft trotz mehr oder weniger Widerspruch der örtlichen Volksvertreter stillgelegt.

Damit entspannte sich die Lage auf dem Fahrzeugsektor zusehends, schnell waren nun zu viele Lokomotiven vorhanden. Deshalb konnte die DR zwischen 1967 und 1969 insgesamt 22 IVK ausmustern – darunter befanden sich mit 99 553 und 99 576 bereits zwei der erst vor wenigen Jahren neubekesselten Lokomotiven.

Ab 1. Juni 1970 erhielten noch 33 IVK eine EDV-gerechte Nummer zugeteilt. Bis 1972 sind

die letzten fünf Original-IVK abgestellt worden. Nach weiteren Streckenschließungen wurden bis 1975 dann auch die ersten Nachbau-IVK arbeitslos und aus dem Bestand gestrichen; 99 534 und 99 601 waren damals gerade einmal sieben Jahre alt! Die 99 534 dürfte so 1977 in Geyer die wohl jüngste Denkmalslokomotive Europas geworden sein.

Nachdem 1977 die 99 594 an eine norwegische Musumbahn verkauft worden war, blieb der Bestand von nunmehr 16 Maschinen in den folgenden Jahren weitgehend unangetastet; lediglich die 99 583 (1979) und 99 566 (1988) mußten durch Unfälle sowie 1980 die 99 590 ausgemustert werden.

Ihre letzten Refugien fanden die urigen Maschinen auf dem Rest des Mügelner Netzes und im Erzgebirge zwischen Wolkenstein und Jöhstadt. Nach der etappenweisen Stilllegung der Preßnitzalbahn wurden deren Lokomotiven auf die verbliebenen Lokbahnhöfe aufgeteilt. Damit hatte in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre jede Schmalspurbahn der Rbd Dresden ein oder gar zwei IVK als Reserve und für Sonderaufgaben zur Verfügung.

Diese 13 Lokomotiven erhielten in Hinblick auf die sich abzeichnende Vereinigung der beiden deutschen Staatsbahnen ab 1. Januar 1992 neue Nummern zugeteilt. Doch längst nicht alle trugen diese jemals an ihrer Rauchkammer: Schon kurz darauf wurden die ersten Loks an die sich entwickelnde sächsische Museumsbahnszene verkauft; und teilweise setzte ein mehr oder minder berechtigtes Gezerre um einzelne Maschinen ein. Die Döllnitzbahn als erste »privatisierte« sächsische Schmalspurbahn übernahm drei betriebsfähige IVK, konnte sie jedoch aus verschiedenen Gründen nicht lange auf ihrer Strecke halten.

Heute sind die guten Stücke verteilt und (fast) alle in guten Händen. Nur in Ausnahmefällen fragt sich der Eisenbahnfreund heute noch besorgt, was die Zukunft wohl für diese Maschinen bringen wird.

RAINER FISCHER

Eisenbahnen auf Mallorca

22. NOVEMBER 2001

Im November 2001 hatte ich noch eine Woche Urlaub. Diese wollte ich auf Mallorca verbringen. Nun wird sich jeder sagen, Ende November macht man dort keinen Urlaub, es ist nicht mehr sehr warm (ca. 24 °C Tagestemperatur und Wasser ca. 20°C) und die Tage sind nicht mehr lang, zumal Anfang des Monats ein starker Sturm auf der Insel große Verwüstungen angerichtet haben soll.

Meine liebe Mutter wollte mir noch einen Tag vorher ausreden, dahin zu fliegen, und mein Arbeitskollege Ralf legte mir ganz unauffällig auffällig das Titelblatt der größten Lügenzeitung Deutschland auf den Tisch. Und fast jeder denkt an Ballermann und Sangria, zumal ich mein Quartier in El Arenal, 15 km von der Hauptstadt Palma entfernt, aufschlagen wollte. Doch wer mich kennt, weiß, wenn ich mir etwas vornehme, führe ich es durch. Egal wie. Da bin ich bockig.

Was viele nicht wissen, auf Mallorca existieren zwei Eisenbahngesellschaften. Und diese waren mein Ziel! 1995 hatte ich schon einmal die Möglichkeit, eine von diesen kurz zu besuchen. Nun also ein richtiger Besuch und allein (einer zweiten Person, besonders einer Frau, wollte ich diese idiotischen Strapazen nicht zumuten).

In der Vorplanungsphase fiel mir glücklicherweise der Reiseführer »Mallorca mit dem Zug entdecken« von Klaus-Jürgen Vetter, Germond 2001, in die Hände; dieses ausgezeichnetes Buch war Grundlage meiner Planung. Diese sah folgendes vor: zwei Tage die »FDS« (Ferrocarril De Soller), Strecke Palma de Mallorca nach Soller, zwei Tage die »SFM« (Serveis Ferroviaris De Mallorca), Strecke Palma de Mallorca nach Sa Pobla, und zwei ½ Tage Streckenwanderung stillgelegter Linien.

Beide Eisenbahngesellschaften gehören nicht dem internationalen Eisenbahnverband an. Es gibt daher auch keine Ermäßigung auf den »FIP-Ausweis«. Doch das kann man verschmerzen.

Auf zur FDS, auch »Roter Blitz« genannt. Diese Bahn habe ich 1995 schon einmal kurz besucht. Da waren mir schon die urigen elektrischen Triebwagen aus Holz aufgefallen. Die Fahrspannung beträgt 1200 V. Die Strecke ist 27,2 km lang und wurde 1912 eröffnet. Sie hat eine Spurweite von 914 mm (3 Fuß) und 13 Tunnel (in unterschiedlicher Literatur wird von 15 Tunnel gesprochen, gezählt habe ich sie nicht). Wurden in dem ersten Jahrzehnt Dampflokomotiven eingesetzt, erfolgte 1929 die Umstellung auf elektrischen Betrieb mit vier Triebwagen, die noch heute in Betrieb sind. Allerdings stammen sie aus dem Jahr 1910, gebaut von Siemens & Halske. Ein Beweis, daß Siemens im Fahrzeugbau mal Qualität geliefert hat. Der Güterverkehr wurde 1973 eingestellt.

An diesem Tag herrschte neben dem regulären Betrieb eine starke Bautätigkeit. Einige Gleise fehlten im Bahnhof an der Straße »Eusebi Estadan« nahe dem Placa Espana in Palma. Da nur ein Gleis zur Verfügung stand, konnte nicht umgesetzt werden, und ein zweiter Triebwagen wurde am Triebwagenschuppen bereitgehalten. Im Bahnhof konnten Arbeitsfahrzeuge wie eine Draisine mit Turmaufbau für Oberleitungsarbeiten beobachtet werden. Im Triebwagenschuppen stand ein ehemaliger Triebwagen der Lissabonner Straßenbahn abgestellt.

In Palma verlaufen die Schienen in der Stra-



Benmitte. Da ich etwas Zeit hatte, lief ich die Strecke bis Son Sardina. Die Strecke in Palma ist alles andere als erquickend und sehenswert (Müll). Zwischen Pferderrennbahn und Son Sardina, gegen 12.25 Uhr: Eine Meute Hunde umstellte mich bellend. Na Prost! Ich habe eigentlich keine Angst vor den Viechern, doch da war es mir etwas mulmig. Ich beschloß, die Hunde zu ignorieren und marschierte tapfer weiter. Doch die liefen mir hinterher (bin ich etwa der Leithund?). Auf einmal tauchte eine komische Gestalt auf. Ich vermute mal, daß es eine Frau war. Diese Person war meine Erlösung, denn sie trieb die Hunde mit Steinwürfen und einem nicht verständlichen Wortschwall auf ihre Behausung (im wahrsten Sinne des Wortes) zu. Da hatte ich dann Ruhe.

In Son Sardina bestieg ich den Zug nach Soller. Unterwegs erfolgte noch eine Zugkreuzung. Kurz vor dem Endziel noch die Überquerung des Viaduktes. In Soller angekommen die nächste Attraktion: Die Tram zum Hafen, auch »Roter Pfeil« genannt. Eröffnet wurde sie am 11. Oktober 1913. Ebenfalls mit einer Spurweite von 914 mm ist sie immerhin 4,5 km lang und wird von der FDS betrieben. Die Fahrspannung beträgt 600 Volt und die Fahrzeit 30 Minuten. Neben dem Bahnhof Soller befindet sich auf der einen Seite die Werkstatt und auf der anderen das Depot der Straßenbahn. In der Werkstatt werden auch Straßenbahnfahrzeuge unterhalten. In einem alten Postwagen vor dem Bahnhof befindet sich die Tourismusinformation.

Da keine Tram zu sehen war, also wieder eine Gleisbettwanderung. Auf zum Hafen. Anfangs durch die engen Gassen der Altstadt, vorbei an der mächtigen Kirche Sollers öffnet sich die Häuserschlucht und es geht vorbei an Markthalen und Fabriken. Nach den Obstgärten überquere ich die Hauptstraße und begebe mich parallel zu ihr bis zum Hafen. An der unscheinbaren Endhaltestelle neben einer Gaststätte ein verlängertes Ausziehgleis zum Umsetzen des Triebwagens, die Tram verkehrt mit einem Beiwagen. Mit der Tram wieder zum Bahnhof. Die Fahrzeuge der Straßenbahn wieder in Holzbauweise mit großem Fenster. Zurück ging es um 18,30 Uhr mit dem Zug nach Palma, welcher als Leerreisezug gegen 17,40 Uhr in Soller eintraf.

23. NOVEMBER 2001

Auf dem Programm stand der »Tren Turistico« und die Station Bunyola. Der Touristenzug verkehrt ab Palma um 10.40 Uhr und ist ein ganz normaler Zug, der lediglich einen zusätzlichen Halt in der Station Puyol den Banya hat. Hier bekommt man einen herrlichen Blick auf die Stadt Soller. Es ging dann auch gleich von Soller zurück nach Bunyola. Am Bahnhof befindet sich ein Anschluß zum Elektrizitätswerk der FDS. Hier wird der Strom von 15 kV Wechselspannung in 1200 Volt Gleichspannung transformiert und gleichgerichtet. Bunyola als Ort ist sehenswert und eignet sich als Ausgangspunkt für Wanderungen. Bevor der Zug von Soller kommend Bunyola erreicht, durchquert er den



1000 Meter hohen Gebirgszug der Serra de Alfabia mit dem längsten Tunnel der Strecke. Er ist 2,9 km lang.

Die Preise der FDS sind spottbillig. So kostet eine Fahrt von Palma nach Soller 2,40 Euro und die Straßenbahn für zwei Zonen 0,39 Euro. Der Touristenzug schlägt aber gleich mit 4,81 Euro zu, und das nur für diesen zusätzlichen Fotohalt.

24.NOVEMBER 2001

SFM, die modernste Bahn der Insel. Auch hier wieder eine Teilstreckenwanderung. In meinen Notizen habe ich vermerkt: Nie wieder Streckenwanderung auf Mallorca! Links 'nen Zaun, rechts 'nen Zaun, die Bahnen sind regelrecht eingezäunt und es findet sich schwer ein Ausgang. Jetzt wird man sich fragen, warum macht er denn überhaupt so eine Streckenwanderung? Ja, man muß die Zeit nutzen, denn in Palma fotografierte ich noch die Ausfahrt des Touristenzuges der FDS und die Ein- und Ausfahrten der SFM von einer Straßenbrücke aus. Und am Wochenende verkehren die Züge nur im Stundentakt. Also, marsch.

Vorher noch etwas Geschichte. Die SFM ist die ältere der beiden Strecken. Seit 1875 durchzieht sie Mallorca, die FDS erst seit 1912. Die Spurweite betrug ebenfalls 914 mm und die Dampflokomotiven stammten aus England. 1878 war die durchgängige Strecke Palma-Sa Pobla in Betrieb, Gesamtlänge 46 km. Später folgten die Teilstrecken Abzweig Empalme nach Arta über Manacor sowie Santa Maria del Cami

nach Felanitx und Pont d' Inca nach Santanyi. Ein kurzes Leben hatte der Außenseiter Consell nach Alero mit der abweichenden Spurweite von 750 mm. Diese Bahn bestand nur von 1881 bis 1935 und wurde wegen Unwirtschaftlichkeit wieder eingestellt. Der Niedergang des großen Netzes begann in den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts. Das Netz hatte immerhin einen Umfang von 261 km. Zuerst fällt die Strecke nach Santanyi (1965), dann folgt die Einstellung des Güterverkehrs (1967), weiter die Aufgabe der Strecke nach Felanitx (1968). 1977 stellte man den Zugverkehr von Empalme nach Arta ein. 1981 folgte als letztes der Teil Inca nach Sa Pobla, dies hatte aber seinen Grund in der Inkompatibilität der Spurweiten. 1981 begann man den Rest der Strecke umzuspuren. Aus 914 mm wurden 1000 mm und aus einer eingleisigen Strecke eine zweigleisige und statt Dampflokomotiven werden Dieseltriebwagen eingesetzt. Konnte ich 1995 noch Triebwagen der Maschinenfabrik Esslingen, eingeführt vom spanischen Festland, beobachten, sind es heute moderne dieselektrische Fahrzeuge. Der Teil von Inca nach Sa Pobla kam als eingleisige Strecke auf 1000 mm am 6. Januar 2001 wieder ans Netz, allerdings nur bis zu den Toren von Sa Pobla (die Eröffnung war am 27. Dezember 2000).

Also hatte ich etwas Zeit, um mich in Palma noch umzuschauen. Der Bahnhof der SFM hatte sich gewaltig verändert. Dort wo 1995 noch Gleise waren, befindet sich ein hervorragend gestalteter Park. Der Busbahnhof gleich im An-



schluß des Bahnhofes wird rekonstruiert. Auch die Bahn ist daran beteiligt. Vermutlich gehörte ein längliches Gebäude der Busstation ehemals zur Bahngesellschaft. Die Gebäude der Bahnstationen werden nicht mehr bahnsseitig genutzt. Entweder sind sie durch Private instandgehalten oder verfallen. Kennen wir das nicht? Mitarbeiter auf den Stationen sind nicht zu sehen (außer Palma und Sa Pablo), selbst den im Reiseführer abgebildete Fahrdienstleiter und Aufsicht von Santa Maria del Cami gibt es nicht mehr. Fahrkarten können beim Zugpersonal erworben werden (Mobiles Terminal von Casio, wie auch bei der Zittauer Schmalspurbahn im Einsatz). Nur, wer stellt dann die Signale? Mein kurzer Trip von Palma nach Verge de Lluç machte die Vermutung zur Gewißheit: elektronisches Stellwerk (ESTW)!

Von wegen kurzer Trip: Fahrzeitmäßig nur vier Minuten, kann das Schwellenspringen zur guten Stunde werden. Kurz vor der genannten Station eine Weiche und das Tor zu den Werkstätten der SFM. An der Weiche werkelte ein Mann mit Schmiermaterial. Diesen fragte ich, ob fotografiert werden darf. Er verstand nicht, also zeigte ich auf meinen Fotoapparat und auf einen schrottigen, vergitterten alten Personenwagen. Wir gingen zuerst an einem Gebäude, gleich an der Bahn. Nach Klopfen schaute ein uniformierter Mitarbeiter heraus, während beide sprachen, sah ich meine Vermutung bestätigt, ein klassisches ESTW. Dann ging es zum Werkmeister und dieser genehmigte freundli-

cherweise das Fotografieren. Der Weichenschmierer mußte mich allerdings führen. Er erklärte mir auf mallorcinisch einiges. Ich verstand ihn zwar nicht, aber fand es doch freundlich. Ich gab ihm 800 Peseten (5,11 Euro), wollte er erst nicht haben, ich sagte ihm: Kaffee für Kollegen.

Nun schnell zur Station, denn der Zug aus Palma mußte jeden Augenblick kommen. Meinen Fahrschein hatte ich schon in Palma gelöst, was den dortigen Mitarbeiter doch etwas Kopfzerbrechen machte. Was wollte ich denn so Abartiges haben? Der Reiseführer empfahl für das Wochenende das »Dia Tren«-Ticket. Eine Wochenendtageskarte für 900 Peseten. Wahrscheinlich wird das Diat, so die Abkürzung, sehr wenig verlangt. Auch das Zugpersonal hatte so sein Problem damit (was es mir nicht sagte, doch als aufmerksamer Bahnfahrer bemerkte ich die unsicheren Gesichtsausdrücke und Irritationen). Dafür war der Fahrschein am Abend herrlich mit Zangenlöcher durchsäht.

Mein heutiges Endziel Sa Pablo liegt nach dem Neubau außerhalb des Stadtzentrum als erhöhte Station. Will man in die Stadt, braucht man nur dem alten Streckenverlauf folgen; dieser ist gut zu erkennen, da von neuer Endstation bis zur alten Endstation im Zentrum der Weg zweifarbig neu gepflastert wurde. Der ehemalige Bahnhof ist ein sehr schön hergerichtetes Gelände in der Ortsmitte.

Gleich zurück und mit dem Zug nach Inca. Von dort machte ich mich auf, um den ehemali-



gen Abzweig Empalme in Augenschein zu nehmen. Empalme, eine Station mitten in der »Prärie«. Allein das Hinkommen ist schon abenteuerlich, denn sie liegt weit ab von der Straße, einen Ort Empalme gibt es nicht. Die Gebäude stehen leer, der Einschnitt mit den noch vorhandenen 914-mm-Gleis Richtung Sineu ist noch gut zu erkennen. Dann folgt ein Damm mit Gleis, der aber durch umgefallene Bäume (hier sah ich zum erstenmal die Auswirkungen des Sturmes) und wuchernder Sträucher schwer zugänglich war. Nach einem Fußmarsch nach Inca fiel ich wörtlich in den Zug nach Palma.

25. NOVEMBER 2001

Palma, 10.40 Uhr. Der Schalter ist noch geschlossen und die Menschen warten. Es ist Sonntag! Bereits für den 10-Uhr-Zug standen Massen. Der Fahrkartenschalter öffnet in der Regel kurz vor der Abfahrt. Heute macht er bereits eine ½ Stunde vorher auf und die Aufsicht (die Einzige auf der ganzen Strecke) öffnete zur Unterstützung einen zweiten Schalter, so daß wir pünktlich um 11 Uhr abfahren konnten. Der Zug vorher fuhr mit fast 15 Minuten Verspätung ab, weil noch nicht alle Fahrgäste eine Karte hatten. Natürlich gab es mit meinen Sonderwunsch erwartungsgemäß wieder ein Problem.

Mein Ziel war, so viele Stationen wie möglich zu besuchen. Daher fuhr ich bis Inca durch und machte auf der Rückfahrt »Stationsspringen«, das heißt, immer nur eine Station fahren, begutachten und weiterfahren. Der freundliche ältere

Schaffner teilte mir auf englisch mit, daß ich in die verkehrte Richtung fahre, den Sa Pablo wäre noch nicht erreicht. Ich zeigte ihm noch einmal den Fahrschein und die Abkürzung Diat: »Ah!! Diat Tren!«, und alles war klar: »No Problem!«

Für die Station Binissalem notierte ich folgendes: An der Mauer neben dem Bahnsteig Richtung Alero Consell alte Seilzugtechnik (Stellwerk), vermutlich für eine Schrankenanlage (Bahnübergang vorhanden, heute mit Warnlichtanlage). Die Strecke Lloseta nach Binissalem ist ohne Kurven, so daß der Zug schon von weitem zu sehen ist. Die Station Marrazi bekam folgenden Eintrag: Die Bahnsteigüberdachung ist an den Seiten mit grün-weißen Kacheln verkleidet. Diese wurden später weiß übertüncht, bzw. mit Graffiti besprüht. Das Bahnhofsgebäude wird als Kulturzentrum und Unterrichtsgebäude genutzt.

26. NOVEMBER 2001

Nun kommen wir zu den eigentlichen Strapazen: Besuch von Teilen des ehemaligen Schmalspurnetzes auf Mallorca. Ich war nun auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen (das kommt davon, wenn man keine Fahrerlaubnis besitzt). Teilweise bin ich auch auf den Gleisen nach alter Gewohnheit eines Eisenbahners marschiert. Schlimm waren die engen Straßen im Land. Rechts 'ne Mauer, links 'ne Mauer und per Fuß eine Katastrophe. Besonders wenn »einheimische« Ausländer eine 2,50 m breite kurvenreiche Straße als Rennpiste benutzen. Dadurch in der Aktion eingeschränkt, konnte ich nur ausgewählte Ziele besuchen. Die Auswahl der ehemaligen Stationen erfolgte nach dem Reiseführer.

Doch zurück zum Tagesziel, die ehemalige Teilstrecke Santa Maria del Cami nach Felanitx. Mit dem Bus nach Felanitx. Das imposante ehemalige Empfangsgebäude ist heute ein Krankenhaus. Die Rückseite, dort wo sich das Bahnhofsgelände befand, mußte ich im Gestrüpp etwas suchen. Ich fand den Lokschuppen, den Güterschuppen und noch ein anderes



Gebäude. Alle als Ruinen, teilweise noch mit Dach, vorhanden. Weitere Grundmauern waren noch erkennbar. Leider ließen sie sich nicht zuordnen. Vom Ort aus führt eine Treppe zum Kloster Sant Salvador auf einem in der Nähe liegendem Berg. Von hier hatte ich einen guten Blick über das Land.

Mit dem Bus ging es dann nach Porreres. Der Bahnhof war nicht so einfach zu finden. Er liegt am Ortsausgang Richtung Campos auf der rechten Seite. Links ist noch etwas Bahndamm Richtung Felanitx zu sehen. Vor dem Bahnhof an der Straße liegt hoch das Baumaterial, daher ist der verfallene Bahnhof von der Hauptstraße nicht zu sehen. Da ich ja ohne Fahrzeug unterwegs bin, kann ich die anderen ehemaligen Bahnhöfe nicht besuchen. Am Nachmittag ging es dann zurück in das Quartier.

27. NOVEMBER 2001

Heute fuhr ich nach Santanyi. Endpunkt der ehemaligen Teilstrecke von Pont d'Inca. In Pont d'Inca sieht man nichts mehr davon, daß hier mal eine Strecke abzweigte. Das Nest Santanyi hat nicht viel zu bieten. Der Lokschuppen, Ende des Jahres 2000 noch vorhanden, ist inzwischen eingefallen, der Wirtschaftsteil hat die Zeit überlebt. Zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Betriebsgelände stehen neue Häuser und eine kleine Straße zerteilt das Gelände. Etwas Bahndamm ist auch noch vorhanden. Im ehemaligen Bahnhofsgebäude hat sich neben Wohnungen ein Dental-Betrieb einquartiert. Der Güterschuppen existiert noch, von der Drehscheibe ist nur die Grube übriggeblieben.

Eine kleine Stadtbesichtigung machte ich auch, da es ziemlich regnerisch war und ich einen kleinen Imbiß im trockenen machen wollte. Der Ort muß eine Stadtmauer besessen haben, das läßt sich daran deuten, daß noch Rudimente vorhanden sind.

Zurück in Arenal hatte ich etwas Zeit und Muse, so daß ich mir das imposante Bauwerk einer großen Brücke näher anschaute. Merkwürdigerweise verbindet sie keine Straßen. Auch

folgt in Richtung Palma ein kleiner zugeschütteter Einschnitt. Nach Auskunft von ansässigen Deutschen, die schon lange in diesem Ort leben, ist es eine Bahnbrücke. Sie gehörte zur ehemaligen Teilstrecke, dessen Endpunkt ich ja heute besucht hatte. Einen Bahnhof soll es laut Reiseführer nicht gegeben haben.

28. NOVEMBER 2001

Letzter Tag! Mein Flieger Richtung Heimat ging erst am Abend (scheußlich, damit kann man sich den Tag versauen). Was tun?

Ich machte einen Abstecher nach Santa Maria del Cami, dem Abgangsbahnhof der ehemaligen Teilstrecke nach Felanitx. Der Bahnhof ist schön hergerichtet. Einen Fahrdienstleiter gibt es nicht mehr. Das Bahnhofsgebäude ist »Centre Cultural social i d'esplai«, nach meiner Sprachkenntnis zu urteilen: Kulturzentrum. Auch Vandalen gibt es hier, diese hatten es auf die Bahnhofsuhr und die Bahnsteiglampen abgesehen. Die Uhr hat zwar nun kein Glas mehr, tickt aber dafür sehr richtig.

Hinter dem Bahnhof in Richtung Inca, bei Kilometer 14,9, vor einer Kurve erblickt man rechts eine Straßenbrücke. Kurz vor diesem Kilometerstein bog die Strecke ab. Gut ist hier noch der alte Streckenverlauf zu sehen. Auch eine Ortsbesichtigung wurde noch durchgeführt. In der Nähe des Bahnhofes sind Kirchtürme zu sehen. Diese gehören zum Kloster. Es befindet sich mitten im Ort, an der straßenseitigen Mauer stehen Häuser. Man kann das Kloster besichtigen.

Es würde mich freuen, wenn mein kleiner Bericht das Interesse geweckt wurde. Leider konnte ich nicht alles besuchen, so blieben das Künstlerstädtchen Arta und der Kunstbahnhof Sineu, die Einsiedelei von Betlem und anderes außen vor. Wer Mallorca besucht, bitte daran denken: Festes Schuhwerk und Kleidung, Fahrerlaubnis und den Reiseführer. Und noch eins, die schmackhaftesten einheimischen Speisen gibt es immer abseits der Touristenzentrums.

PETER REICHLER

Entwurf: Fahrtage der Traditionszüge 2003

2. März **Radeburger Karneval:** mit 99 713 zum Faschingsumzug
12. April **Museumstag** in Radebeul mit Schnupperfahrten
20. April **Osterexpresß** mit dem Osterhasen und Eiersuchen
30. April abendliche **Walpurgisfahrt** nach Moritzburg mit Fackelwanderung *
1. Mai **Volldampfstart** in den Mai
29. Mai **Vatertagsbummler**, ein Knüller auch für die ganze Familie, mit 99 713
31. Mai/1. Juni **Karl-May-Fest** im Lößnitzgrund, ganztägige Pendelfahrten nach Sonderfahrplan mit allen historischen Loks und Wagen
19. Juni **Pfingstsonntagsdampf**, die Schmalspurbahn im Stundentakt
6. Juli **Karl-May-Fahrt** mit Zugüberfällen ist zu rechnen...
3. August **Karl-May-Fahrten**, Zugüberfälle im Zweistundentakt, mit zwei Loks
1. September **Hengstparade** in Moritzburg, Wanderfahrten
3. Oktober **Stundentakt** mit vier Zügen
5. Oktober **Karl-May-Fahrten** im Zweistundentakt mit Zugüberfällen
25./26. Oktober **Zubringerfahrten** zum großen **Abfischen** in Moritzburg
2. November **Sächsische Bockbierfahrt** mit 99 713 und K.-H. Bellmann von der Linie 6
5. Dezember **Nikolausfahrt** für Grundschulen und Kindergärten *
7. Dezember **Nikolausfahrt** für Familien mit Kindern *

*) Fahrkarten nur im Vorverkauf!

Abfahrt in Radebeul Ost meist um 10.00 Uhr – Mehrzugbetrieb an sieben Tagen



Viel los auf der kleinen Station war im Juni 2002 beim Friedewalder Bahnhofsfest.

Foto: Attila Kroß

Terminplan 2002/03 (4. und 1. Quartal)

Oktober	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Do 03.		Traditionsbetrieb »Studentakt«
	Sa 06.		Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten«
	11. - 13.		Messestand auf der Modell+Hobby in Leipzig
Fr - So	18.-20.		Herbstexkursion nach Thüringen *
November	So 03.	10 - 15	Traditionsbetrieb »Sächsische Bockbierfahrt«
	Sa 09.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa 16.	14 ³⁰ -17	Mitgliederversammlung * anschließend: Kegelabend in der »Made«
	Sa 23.	8 - 18	Arbeitseinsatz Gleisbau Radeburg
Dezember	So 01.	10 - 15	Traditionsbetrieb »Fahrt in den Advent«
	Fr 06.		Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa 07.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 08.		Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	12. - 14.		Advent in Arnfeld
	Sa 21.		Weihnachtsfeier *
Di 31.		Silvesterfeier	
Januar	Sa 04.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa 18.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa 26.		Winterwanderung
Februar	Sa 01.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa 15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
März	Sa 01.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 2.		Traditionsbetrieb »Faschingsfahrt« mit 99 713
	Mo 4.		Pfannkuchenessen in der Geschäftsstelle
	Sa 15.	9 - 18	Arbeitseinsatz

*** Besondere Hinweise beachten!**

