
Traditionsbahn- Depefche



Heft 44

Frühling 2003



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Liebe Mitglieder und Freunde der Traditionsbahn	3
Wieder Dampf im Weißeritztal!	4
Zuwachs für unsere Fahrzeugsammlung	6
Vereins- und Bahninformatonen	9
Dokumente zur neueren Schmalspur-Geschichte.	12
Fritz Hager 1906 - 1983	14
Reko bei technomodell.	16
Reisen im Lande Old Shatterhands und Winnetous	18
Souvenirangebot	22
Arbeitsplan 2. und 3. Quartal 2003	23

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

Titelbild:

*Am trüben 29. November 2002 absolvierte 99 1777 ihre Lastprobefahrt nach ihrer HU in Meiningen als
Vorspannlok vor 99 1793. Foto: W. Aehlig*

Rücktitelbild:

*Zwischen Weihnachten und Silvester 2002 dampfte es wieder auf der Hainsberger Schmalspurbahn!
Mehr dazu au den Seiten 4 und 5 dieses Heftes. Foto: J. Windrich*

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

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

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 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 44: 15. März 2003, Heft 45: vsl. 20. Juni 2003

Liebe Mitglieder und Freunde der Traditionsbahn,

es hat eine Zäsur gegeben, wie man sie sich noch vor wenigen Wochen kaum hätte vorstellen können: Unser langjähriger 1. Vorsitzender, Herr Claus Burghardt, ist auf Grund eines gegen ihn anhängig gewordenen Gerichtsverfahrens am 14. Februar 2003 von dieser Funktion zurückgetreten. Der Vorstand hat ihn am 17. Februar 2003 von jeder Tätigkeit im Verein bis auf weiteres beurlaubt. Unmittelbar darauf wurden die Mitglieder sowie unsere wichtigsten Partner im Territorium und bei anderen Bahnen über den Sachstand informiert. Bis zum 10. März 2003 hat Claus Burghardt die laufenden Geschäfte geordnet übergeben.

Als 1. Vorsitzender setzte der Vorstand Herrn Roland Ende ein; als 2. Vorsitzender und damit als sein Stellvertreter ist Herr Rainer Fischer bestätigt worden. Herr Michael-Erdmann Krellner wurde in den Vorstand kooptiert. In der Funktion des Obersten Betriebsleiters amtiert vorerst Herr Heiko Prautzsch, der zumindest bis zur kommenden Wahlversammlung auch als 3. Vorsitzender zur Verfügung steht. Herrn Kay-Torsten Zimmermann obliegt als Stellvertretendem OBI nunmehr die gesamte Dienstplanregelung. Die Leitung der BSW-Gruppe übernahm Herr Jürgen Medak.

Soweit die Fakten, die unseren Mitgliedern durch eine außerordentliche Mitgliederinformation schon bekannt sind. Die Aufzählung macht bereits eines deutlich: Nur durch die Verteilung der vielfältigen Aufgaben, die sich in der Person von Claus Burghardt gebündelt hatten, wird sich die Vereinsarbeit in dem gewohnten Umfange weiterführen lassen. Das dies auch geschehen soll und kann, haben schon die ersten Tage nach dem »GAU« gezeigt: Nicht nur die Vorstandsmitglieder waren bereit, ein Mehr an Vereinsarbeit zu übernehmen, auch von anderen Mitgliedern kam Unterstützung. Und auf diese ist der Verein nun auch dringender denn je angewiesen. Daß wir es schaffen können, hat der reibungslose Ablauf der Karnevalsfahrt am 2. März 2003 fürs Erste bewiesen.

Völlig unreflektiert lassen wollen wir hier die juristische Seite; die endgültig zu klären, ist ohnehin Sache des Gerichts. Wer Fragen zu dem noch schwebenden Verfahren hat, wende sich bitte an Claus Burghardt selbst. Aber nach »der Presse« sah der Vorstand einfach keine Alternative. Sicher war die Darstellung einiger Gazetten reichlich überzogen, doch um so schlimmer dürfte der Schaden sein, den das Ansehen unseres Vereines in der Öffentlichkeit und vor allem bei unseren Partnern genommen hat. Die Reaktionen von diesen zeigen, daß wir durch unser Handeln die richtigen Konsequenzen vorgegeben haben und so die Sacharbeit weitergehen kann.

Seit 1980 bestimmte Claus Burghardt maßgeblich die Geschicke unseres Vereines. Vieles von dem, was wir heute als selbstverständlich ansehen und die Traditionsbahn ausmacht, ist sein Verdienst. Doch all das läßt sich nicht einfach gegenrechnen bei der moralischen Beurteilung der Vorgänge. Denn wenn man derart in der Öffentlichkeit steht oder in diese gestellt wird, kann es kein »Weiter wie bisher!« geben, auch wenn man selbst ganz fest von seiner Unschuld überzeugt ist. Claus Burghardt hat seine Zukunft im Verein quasi an das Votum der Mitgliederversammlung am 29. März 2003 geknüpft. Deshalb wird es in der Tagesordnung den Punkt »Personelles« geben, wie satzungsgemäß in der außerordentlichen Mitgliederinformation bekanntgegeben wurde.

Der Vorstand in der neuen Zusammensetzung ist fest entschlossen, den Verein zusammenzuhalten. Durch die bekannten neuen Besen wird es dabei in manchen Fragen sicher auch zu anderen Herangehensweisen kommen.

Wir rufen alle Mitglieder auf, uns in dieser für alle Beteiligten nicht einfachen Phase aktiv zu unterstützen!

Im Namen des Vorstandes

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER, HEIKO PRAUTZSCH

Wieder Dampf im Weißeritztal!

Eher widerwillig hatte die DB AG ihre Zustimmung gegeben, daß die IG Weißeritztalbahn mit tatkräftiger und monetärer Hilfe vieler Eisenbahnfreunde den relativ wenig beschädigten Abschnitt Dippoldiswalde–Seifersdorf mit Spendenmitteln wieder instandsetzt. Doch die Zustimmung, auf diesem Streckenstück anschließend einen Teilbetrieb aufzunehmen, wollte man sich überhaupt nicht abringen, zu unrentabel sei dies.

Kurzfristig fanden die Eisenbahnfreunde kurz vor dem vergangenen Weihnachtsfest eine andere Lösung: Die IG Preßnitztalbahn e. V. trat als EVU auf, bestellte Trassen und überführte ihre Lokomotive 99 4511 samt Personal. Unser Verein stellte die drei Oberlichtwagen zur Verfügung, und der IG WTB oblag die Organisation der Fahrten.

Vom 25. bis zum 29. Dezember 2002 pendel-

te diese Zuggarnitur dreimal täglich zwischen Dippis und Seifersdorf. Obwohl kaum noch Zeit für eine Werbung verblieb, waren die Züge stets voll besetzt; einige Fahrgäste mußten gar zurückbleiben. Deshalb wurden an den beiden letzten Tagen zusätzliche Züge zwischen Dippis und Malter eingelegt. Die Mitfahrt war kostenlos, doch sammelten sich an den fünf Tagen insgesamt über 8000 Euro in der Spendenlaterne!

Von diesem Erfolg beflügelt, wurde in den Winterferien vom 8. bis zum 23. Februar 2003 die 99 4511 wieder angeheizt und auf den Pendelkurs geschickt. Auch diesmal war der Zugspruch groß und die Wagen gut besetzt.

Inzwischen sind 99 4511 und unsere Oberlichter wieder auf ihren Heimatstrecken. Doch auf der HK-Linie soll es auch weiterhin vorerst auf Teilstrecken dampfen.

RAINER FISCHER





Am 25. Dezember 2002 beobachtete Jörg Windrich die ersten Fahrten der 99 4511 mit unseren drei Oberlichtwagen zwischen Dippoldiswalde und Seifersdorf.



Zuwachs für unsere Fahrzeugsammlung

Nach der Stilllegung des »Reichenbacher Rollbocks« als eine der beiden sächsischen 1000-mm-Bahnen erhielt im November 1962 das Dresdner Verkehrsmuseum die Mallet-Lok 99 162 sowie die beiden Rollböcke 99-40-34 und 99-40-35 zugesprochen. Die IM, wie die sächsische Gattung der Maschine lautete, wurde 1971 in sächsischen Farben restauriert und kam kurz danach in den Harz, wo sie im Ilfelder Lokschuppen untergestellt und von den Harzbahnern gepflegt wurde.

Nach Jahren im Johanneum konnte der Rollbock 99-40-34 um 1985 nach Radebeul Ost überführt werden. Auf einem extra verlegten Meterspurgleis ergänzte er die Sammlung der historischen 750-mm-Fahrzeuge. Zu ihm gesellte sich der Rollwagen 3507, der 1905 für die vom sächsischen Staat betriebene Deubener Güterbahn gebaut worden war und ebenfalls

zum Fundus des Verkehrsmuseums gehört. Das Schicksal des Rollbocks 99-40-35 ist unklar; wahrscheinlich ist er vor vier Jahrzehnten doch nicht in den Museumsbestand aufgenommen und verschrottet worden.

Zu Beginn des Jahres 1998 organisierten sich im Vogtland Eisenbahn- und Heimatfreunde, die der Rollbockbahn und den noch vorhandenen Überresten ein Denkmal setzen wollten. Sie begannen, nahe dem einstigen Endbahnhof in Oberheinsdorf ein Museum aufzubauen. Dort entstand nach dem historischen Vorbild in Reichenbach ein Lokschuppen neu. Auch bewarb man sich beim Verkehrsmuseum Dresden schließlich mit Erfolg um die Betreuung der 99 162, die im Herbst 1999 aus dem Harz in ihre sächsische Heimat zurückkehrte. Gern hätten die Harzbahner die Maschine wieder fahrfähig auf der nunmehrigen HSB einsetzen wollen,



Vor seiner Auffrischung präsentierte sich der in Düsseldorf gebaute Reichenbacher Rollbock 99-40-34 im Jahr 1998 noch wenig ansehnlich. Foto: R. Fischer

doch entschied sich das Verkehrsmuseum für das Konzept der Oberheinsdorfer, das dem VMD-Grundsatz »Bewahren des letzten Zustandes« mehr entsprach – wenngleich 1971 von diesem bereits abgewichen worden war.

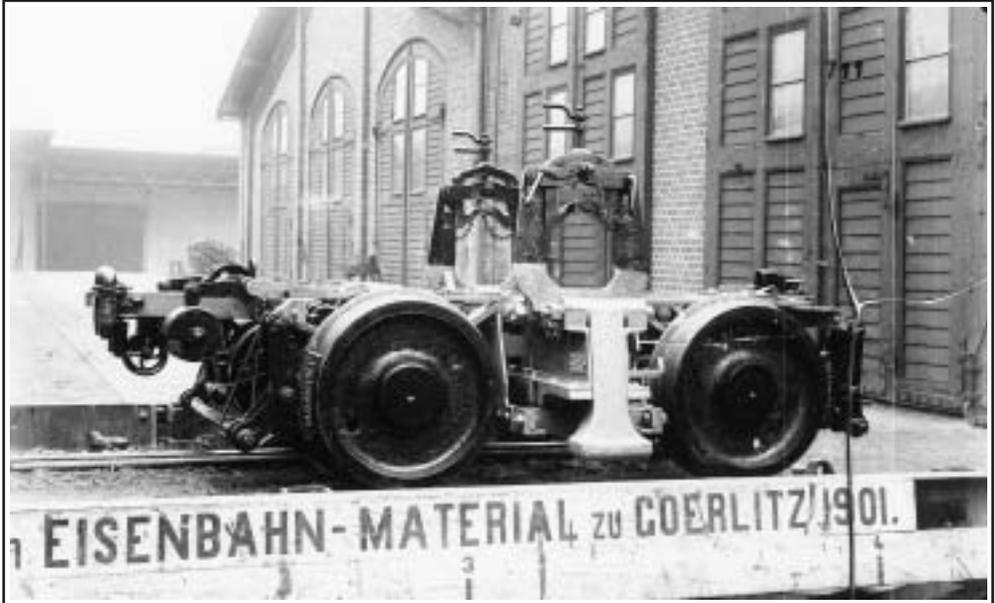
Der in Radebeul stehende Rollbock sollte auf einer nachempfundenen Rollbockgrube die Technologie des »Huckepack«-Verkehrs verdeutlichen, so daß mit Zustimmung unsres Vereins auch 99-40-34 im Sommer 2000 wieder ins Vogtland wechselte.

Um das nun halb verwaiste Meterspurgleis in Radebeul wieder zu beleben – auch für den Deubener Rollwagen gab es inzwischen Umsetzungsgedanken – wandten wir uns im vergangenen Jahr an die HSB. Dort waren noch zahlreiche Rollböcke vorhanden, die nicht mehr benötigt wurden. Schnell erhielten wir deshalb die Zustimmung, zwei Rollböcke der Görlitzer Bauart erwerben zu können. Nachdem der Winter für dieses Jahr vorüber zu sein schien, konn-

te für den 6. März 2003 die Überführung von Wernigerode nach Radebeul vereinbart werden. Dank der Vorbereitung durch die Geschäftsführung der HSB und der Unterstützung durch einige Freunde des Fördervereins verlief der Transport durch die Radeburger Firma Börner ohne größere Probleme.

Am Nachmittag setzten beide Fahrzeuge auf dem Gleis im Bahnhof Radebeul Ost auf, wo der Deubener Rf4 widerwillig zur Seite rücken mußte. Für die Zukunft ist an eine Neugestaltung dieses Bereiches gedacht.

Die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) hatte ihre zweite Generation Rollböcke in den Jahren 1909 (acht Paar) und 1913 (zehn Paar) in der »Görlitzer AG für die Fabrikation von Eisenbahnmaterial« bauen lassen. Auch die K.Sächs.Sts.E.B. bezogen Görlitzer Rollböcke, doch unterschieden sich diese in technischen Details. Die NWE-Rollböcke besaßen keine Bremse, die sächsischen Rollböcke waren fast



Fabrikfoto eines 750-mm-Rollbockes mit nur 140 mm Tragklauenhöhe, den die Görlitzer AG an die Königlich Sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung lieferte. Foto: Sammlung R. Fischer

alle mit Heberleinbremsen ausgerüstet. Bei der DR bekamen die beiden nun unserem Verein gehörenden Fahrzeuge zu Beginn der 1950er Jahre die Nummern 99-01-17 und 99-01-35. Für 99-01-35 ist die alte NWE-Nummer 541 bekannt; er stammt damit aus der 1909er Lieferung. Da die Nummern am Fahrzeug eingeschlagen wurden, finden wir bei der Aufarbeitung vielleicht auch noch Hinweise auf die ursprüngliche Identität von 99-01-17.

Mit Lieferung der automatischen Rollböcke der Schweizer Firma Vevey im Sommer 1998 konnten die HSB die NWE-Rollböcke und auch einen Teil der Neubau-Rollwagen abstellen. 99-01-17 und 99-01-35 hatten ihre letzte Untersuchung im Jahr 1997; ein Jahr später wurden sie ausgemustert und standen seitdem im Umladebahnhof Wernigerode.

Die Beschaffung der Vevey-Rollböcke ist nicht erst von den HSB initiiert worden. Schon Ende der 1970er Jahre befaßte man sich in der

Rbd Magdeburg mit dem Problem der verschlissenen Rollböcke und erwog einen Ersatz durch Import-Fahrzeuge. Polnische Rf6 erschienen untauglich, so daß neue Fahrzeuge aus dem »NSW« bezogen werden mußten. Dafür waren zu DDR-Zeiten aber nie Valuta übrig – trotz zeitweise katastrophaler Zustände bei der Verfügbarkeit der Rollfahrzeuge. Ein Ergebnis der Ersatzbemühungen war die Umstellung des Rollwagenparkes auf KE-Druckluftbremse und die Reaktivierung der von Eisfeld und Cottbus umgesetzten Neubau-Rollwagen in den 1980er Jahren. Planungen, das personalaufwendige Aufbocken der Normalspurwagen mittels Industrieroboter zu automatisieren, kamen nicht über (Nicht-)Machbarkeitsstudien hinaus.

Als nach der Wende endlich die finanziellen Möglichkeiten für eine Neubeschaffung gegeben waren, brach der Güterverkehr auch auf den Harzer Schmalspurbahnen fast zusammen...

RAINER FISCHER



Unsere zwei Neulinge kurz nach der Anlieferung in Radebeul Ost. Beim genaueren Hinsehen erkennt man die Unterschiede, vor allem bei den hier umgeklappten Achsgabeln und den Tragklauen. Foto: R. Fischer

Vereins- und Schmalspur-Informationen

- Am 31. März 2003 wird der Beitrag für das Jahr 2003 fällig! Wer ihn bis jetzt noch nicht überwiesen hat, bitte auch das geänderte Konto beachten; im Heft 43 stehen auf Seite 10 alle Einzelheiten.
- Die Arbeiten zur Kesselrevision an unserer 132 gehen in den Endspurt über. Am 8. März 2003 wurden die Wasserkästen montiert, nun folgen noch restliche Komplettierungs- und Einrichtungsarbeiten. Am 1. April 2003 ist die Druckprobe geplant. Zum Museumstag am 12. April 2003 soll die Maschine erstmals wieder offiziell unter Dampf stehen und einen »Schnupperzug« zwischen Radebeul und Moritzburg befördern.
- Am 1. März 2003 begannen fünf neue ABM-Kräfte mit ihrer Arbeit bei unserem Verein. Zusammen mit den nach der Winterpause ebenfalls wieder aktiv gewordenen Mitarbeitern des SUFW und der DSA steht uns damit für das nächste halbe Jahr erneut eine Mannschaft vor allem für die Wageninstandsetzung und die Pflege der Bahnanlagen zur Verfügung. Unter den bewilligten Stellen ist auch eine neue Mitarbeiterin für Öffentlichkeitsarbeit und Marketing; Frau Hintz aus Radebeul wird in den kommenden zwölf Monaten der »gute Geist« in unserer Geschäftsstelle sein.
- Einige der ABM-Kräfte werden in Radeburg die Stellmacherei Radochla bei der Instandsetzung des Wagenkastens des zweiachsigen C 121K unterstützen. In der Werkhalle Turnerweg konzentrieren sich die Arbeiten auf restliche Demontearbeiten (Körtingbremse) und den anschließenden Wiederaufbau des GGw 97-13-06. Auch dazu liefert die Firma Radochla umfangreiche Holzarbeiten.
- Der bei der DB AG verbliebene Traditionswagen 970-236 erhielt durch unseren Verein im Februar 2003 wegen massiver Dachschäden einen neuen Dachbelag als Notreparatur; der Wagen steht voraussichtlich im kommenden Jahr zur fälligen Hauptuntersuchung an.
- Seit ihrem letzten Einsatz im vergangenen Jahr stand 99 608 im Radeburger Lokschuppen abgestellt. Da wir den Stand nun für Arbeiten an unserer V10C benötigen und die 99 713 den Sonderverkehr auf der Weißeritztalbahn übernehmen soll, wurde die angeheizte IVK am 2. März 2003 auf der Rückfahrt unserem Karnevals-Sonderzug mit 99 713 bei- und anschließend im Radebeuler Heizhaus abgestellt. Als Lokführer der 99 608 absolvierte Herr Andreas Schmidt seinen ersten Dienst nach bestandener Lokführerprüfung; herzlichen Glückwunsch! Die 99 713 wurde am folgenden Montag nach Freital-Hainsberg überführt.
- Im Herbst 2003 wird die 99 4511 der IG Preßnitztalbahn wie schon einmal 1999 zu Gast in Radebeul sein, diesmal aber unter Dampf und im Einsatz.
- Die BRG Servicegesellschaft Leipzig mbH gehört seit dem 1. Januar 2003 als »DB Services Südost GmbH« wieder zur DB-Gruppe. Änderungen in der personellen Besetzung im Bereich »Sächsische Schmalspurbahnen« hat es dabei nicht gegeben.
- Da seit der Kappung des Verbindungsgleises in Freital-Hainsberg keine Bedienung der WAS in Freital-Potschappel mehr möglich ist und diese auch auf dem Straßenweg derzeit nicht erreichbar ist, spitzt sich die Lage im Radebeuler Wagenpark langsam zu. Im Januar 2003 gelang mit den Hainsberger Mod.-II-Wagen 970-264 und 970-448 noch einmal eine Entlastung. Zunehmend laufen nun jedoch die Fristen ab...
- Nach seiner Hauptuntersuchung bei der BMS in Görlitz ist 970-433, der letzte Einheitswagen des Radebeuler Planbestandes, zunächst nach Freital-Hainsberg rückgeführt worden. Er besitzt jetzt eine Druckluftbremse. Der Wagen soll demnächst in Radebeul für Sonderaufgaben eingesetzt werden.

- Die IG Weißeritztalbahn barg am 10. Januar 2003 den seit 1959 auf dem Bahnhof Freital-Hainsberg stehenden Wagenkasten des vierachsigen Schmalspur-Postwagens 2960. Im Zuge der Bauarbeiten an der DW-Linie war sein Standort neben dem Bahndamm nicht mehr länger zu halten. Er befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Da außerdem sein Untergestell seinerzeit für den Neubau des Gepäckwagens 974-383 verwendet wurde, mußte ihm vor der Kranaktion ein Tragegestell untergeschoben werden. Ohne Schäden wurde er so zunächst auf einem Rollwagen abgesetzt.
- Nach Dauerregen und Schneeschmelze mußte die Döllnitzbahn am 2. Januar 2003 ihren Betrieb einstellen, da durch Unterspülungen zwischen Altoschatz und Naundorf sowie Mügeln und Altmügeln die Standsicherheit des Bahndammes nicht mehr gewährleistet war. Nach provisorischen Sicherungsmaßnahmen konnte am 6. Januar 2003 der planmäßige Betrieb mit teilweise reduzierter Geschwindigkeit wieder aufgenommen werden. Für eine grundhafte Reparatur hofft die Betriebsleitung nun auf Fördermittel.
- Seit 24. Februar 2003 steht auf der Döllnitzbahn die im Jahr 2001 hauptuntersuchte und mit einer Druckluft-Zugbremse ausgerüstete Ns4 199 032 (ex 199 008) im Plandienst. Sie ersetzt die schadhaft gewordene Lyd2 34 und bespannt größtenteils die Züge P118/119 und P102 zwischen Oschatz und Altmügeln.
- Am gleichen Tag verließ der Mügelner GGw 97-14-10 seine mittelsächsische Heimat und wanderte in die Prignitz zur »Pollo«-Museumsbahn aus. Der Wagen wurde 1908 in Werdau gebaut und kam nach Einsätzen im Thumer und Wilsdruffer Netz im Jahre 1968 als Gerätewagen 5 zur Bahnmeisterei Döbeln und damit ins Mügelner Netz.
- Die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff möchte den vierachsigen Bahnpostwagen 2680 (zuletzt Bahndienstwagen 979-002) im Rahmen eines ABM-Projektes komplett restaurieren. Außerdem läuft eine Spendenaktion für den Nachbau der Einachs-Drehgestelle des Zugführerwagens 1441K, wofür etwa 20.000 Euro erforderlich sind: Spendenkonto 2 937 121 000 bei der Dresdner Volksbank, BLZ 850 900 00. Die Spenden sind steuerlich absetzbar.
- Das Schmalspurmuseum Rittersgrün erwägt, den Oberlichtwagen 979-003 und den zweiachsigen Gepäckwagen 97-09-64 in diesem Jahr in der BVO-Werkstatt Marienberg aufarbeiten zu lassen. Der Förderverein will diese Arbeiten wachsam und kritisch begleiten.
- Bereits in Marienberg ist seit dem 25. Januar 2003 der GGw 97-12-32 der Schwarzbachbahn zur Aufarbeitung. Der in Niederschöna geborgene Wagenkasten war im vergangenen Jahr in Lohsdorf »entbrettert« worden und benötigt noch Drehgestelle.
- Auf der Zittauer Schmalspurbahn wird vom 10. März bis zum 17. April 2003 der Zugverkehr wegen Bauarbeiten komplett eingestellt. An Wochenenden und Feiertagen besteht Schienenersatzverkehr, wochentags wird auf den regionalen Busverkehr verwiesen. Im Zuge der Bauarbeiten soll der Oberbau zwischen Olbersdorf-Niederdorf und Bertsdorf erneuert und die Gleisanlage in Olbersdorf-Oberdorf vereinfacht werden. Das Kreuzungsgleis und eine Abstellmöglichkeit für Wagen bleiben erhalten, die Fahrzeug-Verladerampe wird nach Zittau-Vorstadt verlegt. Zittau Süd verliert eine Weiche, bleibt aber Kreuzungsbahnhof. In der Woche vom 10. Bis zum 14. März 2003 wurden die neuen 60-m-Schienen mit einem Arbeitszug aus 199 013 und geliehenen BVO-HH an die Baustellen gebracht.
- Die seit dem vergangenen Jahr dem Interessenverband »Zittauer Schmalspurbahnen« gehörende 99 555 fand am 4. Januar 2003 mit Hilfe von 99 731 ihren vorläufigen Platz im Lokschuppen Bertsdorf. Zuvor waren Teile des Gestänges abgebaut worden; nun wird die Demontage fortgesetzt.

- Der lange geplante Einsatz von Triebwagen wird zumindest auf den Zittauer Schmalspurstrecken nun doch nicht Realität werden. Der Freistaat Sachsen hat Ende Januar 2003 seine früheren Zusagen über eine finanzielle Beteiligung an der Sammelbestellung mehrerer Verkehrsunternehmen zurückgezogen, so daß die SOEG keine Realisierungschance mehr sieht.
- Im ehemaligen Raw Gotha geht die Restaurierung des Wagenkastens des Eisfelder Gw 241 weiter. Die IG Hirzbergbahn hat dort einige Gleise gemietet und unterstützt die Bestrebungen der IG Wagen um den Erhalt thüringischer Schmalspurwagen nach Kräften. Der Gw wurde in den letzten Monaten entbrettert, grob gereinigt und dokumentiert. Nach dem Sandstrahlen Ende März 2003 und der Ausbesserung »zerrosteter« Profile kann mit seiner Komplettierung begonnen werden. Ebenfalls unter Obhut der IG Wagen befindet

sich der Kasten des Personenwagens 900-306, der im Oktober 2002 nach Gotha überführt werden konnte. Weitere erhaltene thüringische Schmalspur-Kästen stehen noch auf einer »Wunschliste«.

- Der Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e. V. kaufte die Lok 6 des Kaolinwerkes Kemmlitz (LKM 1962/250306) und überführte sie Anfang März 2003. Die V10C kam 1993 vom Ziegeleiwerk Zehdenick nach Kemmlitz und war dort im Werk 1 im Einsatz. Das Kaolinwerk verfügt damit neben der regelspurigen Werklok 10 in Oschatz nur noch über die im Schuppen in Kemmlitz abgestellte Lok 2 (Jung 1936/6589). Die dem Verein gehörenden Wagenkästen von KB 971-312, Gw 97-60-30 und Gw 97-69-12 stehen seit dem 14. Januar 2003 auf dem Gelände des Truppenübungsplatzes in Altengrabow.

NACH INFORMATIONEN DER VEREINE UND
AUS DEM INTERNET



Bereits weitgehend ohne Holzteile stand der Kasten von 97-12-32 der IG Schwarzbachbahn im vergangenen Sommer auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände in Lohsdorf. Foto: R. Fischer

Dokumente zur neueren Schmalspurgeschichte

Zu Beginn des Jahres konnte unser Archiv viele Unterlagen des Bearbeiters Schmalspurwagen in der Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft beim einstigen Ministerium für Verkehrswesen der DDR, abgekürzt W W-I-5 bezeichnet, vor allem aus der Zeit von 1968 bis 1994 übernehmen. Aus diesem wertvollen Fundus wollen wir in loser Folge einige ausgewählte Schriftstücke vorstellen, die von besonderem Interesse sein dürften. In dieser Ausgabe beginnen wir mit einer Verfügung der HvW vom 18. September 1972 an die Verwaltung W der Rbd Dresden und das Raw Wittenberge, welche den Beginn des Radebeuler Traditionsbetriebes dokumentiert:

Erhaltung von historischen Schmalspurwagen

Mit Schreiben Hv W/WW-I-1 vom 25. 7. 1972 wurde der Verw. W der Rbd Dresden u.a. eine Aufstellung der für museale Zwecke zu erhaltenden Schmalspurfahrzeuge übergeben.

In diesem Zusammenhang wird folgendes angewiesen:

1. Alle in o.g. Aufstellung bezeichneten historischen Schmalspurfahrzeuge bzw. ersatzweise vorgesehene oder zu der Aufstellung neu hinzukommende Sm-Wagen sind, soweit sie sich noch im Betriebseinsatz befinden und im Raw Wittenberge, WA Perleberg planmäßig untersucht werden, im Originalzustand zu erhalten. D.h., daß bauliche Veränderungen des inneren und äußeren Zustandes

Verkehrsmuseum Dresden

Personenwagen	4-achs. außen Holz	970-369
"	4-achs. außen Bleche	970-376
"	4-achs. Stahlwagen 1. Kl Polster	970-006
"	4-achs. Stahlwagen 2. Kl Polst.	970-453
"	4-achs. Oberlicht, Holzsitze	970-316
"	4-achs. außen Blech, Traglasten	970-511 od. 609
Güterwagen	4-achs. GGw mit Bühne	97-10-81
Profilwagen	2-achs.	97-09-97
Güterwagen	4-achs. GGw ohne Bühne	97-12-48
Klappdeckelwagen	4-achs. KKw	97-27-14 od. 97-27-08 od. 97-27-06
Offener Güterwagen	4-achs. OOW m. Heberleinbr	97-22-48 oder Ersatz
10 Schaku-Hilfskupplungen		

Traditionsbahn-Doppelde

nur in dem Umfang zulässig sind, wie dies zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des Urzustandes erforderlich ist.

2. Fällt eine im Raw Wittenberge, WA Perleberg vorgesehene planmäßige Revision eines Sm-Fahrzeuges durch vorzeitige Ausmusterung aus, kann ersatzweise zwischen Rbd Verw. W und Raw und AIW Wittenberge vereinbart werden, daß ein bereits für museale Zwecke abgestelltes Sm-Fahrzeug gleicher Bauart (Reisezugwagen oder Güterwagen) dem Raw Wittenberge zur Wiederherstellung des Urzustandes zugeführt wird. Diese Arbeiten sind im Rahmen der vorgesehenen, jedoch ausgefallenen Schadgruppe des ausgemusterten Fahrzeuges abzurechnen. Liegen für den betreffenden Wagen im Raw Wittenberge keine Originalzeichnungen vor, ist die Herrichtung des Wagens nach den Angaben des Verkehrsmuseums Dresden bzw. nach dort ggf. vorliegenden Zeichnungen vorzunehmen, jedoch nur in einem Umfang, der die vorgesehenen Kosten für die geplante Schadgruppe nicht überschreitet.

3. Rbd Dresden, Verw. W veranlaßt die Umbeheimatung der betriebsfähigen für Museumszwecke vorgesehenen Wagen, soweit dies entsprechend der technischen Ausrüstung der Wagen möglich ist (Bremse, Kupplung usw.), nach dem Sm-Netz Radebeul Ost-Radeburg.

Sofern die Platzverhältnisse es zulassen, sind die bereits für die museale Erhaltung abgestellten Sm-Wagen ebenfalls nach Radebeul Ost zu überführen.

Rbd-Aw hat mitgewirkt.

Standort	Kupplung	<u>Anlage</u> Bemerkungen
Thum	?	Einsatz möglich
Freital/Pot.	Schaku	"
Radebeul Ost	Schaku	beschäd. evtl. Ersatzteilspender
Radebeul Ost	Schaku	im Einsatz
Oberwiesenthal	Trichterkupplung, auswechselbar	Schneemannschaftswagen
Radebeul Ost	Schaku	im Betrieb
Hainsberg	Schaku	im Betrieb
Freital/Pot.		beschädigt
Freital/Pot.		Dachhautschäden
Rabenau		
		beschädigt

Fritz Hager 1906 - 1983

Vor 20 Jahren, am 13. März 1983, starb der Dresdner Eisenbahn-Experte Fritz Hager. Die Radebeuler Fahrzeugsammlung und die Traditionsbahn würde es ohne ihn heute vielleicht nicht geben; er gehörte zu den Vätern der AG 3/58, aus der unserer Verein hervorging, wenngleich er nie in dieser Mitglied wurde. Anlässlich seines Todestages soll an ihn erinnert werden.

Fritz Hager wurde am 6. Juli 1906 in Dresden geboren. Bis zu seiner Einschulung wuchs er bei Verwandten in Franken auf und lernte so als kleiner Sachse das Königreich Bayern und dessen Eisenbahnen kennen. In Dresden war sein Lieblingsplatz auf der Hohen Brücke, die das Vorfeld des Dresdner Hauptbahnhofs überspannte. Wegen gesundheitlicher Probleme, die ihm ein Leben lang zu schaffen machen sollten, blieb ihm die angestrebte Ausbildung im RAW Dresden versagt. Deshalb begann er 1921 eine vierjährige Lehre als Schlosser und arbeitete ab 1925 unter anderem bei der Post im Telegrafentamt auf dem Dresdner Postplatz.

Im Jahre 1934 heiratete Fritz Hager seine Isabella; beide bezogen eine Wohnung in der Zwickauer Straße, nahe dem Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt. Ein großer Schreibtisch und ein ebensolcher Bücherschrank gehörten zur ersten Wohnungseinrichtung. Schon damals pflegte Fritz Hager Kontakt mit Eisenbahnfreunden in ganz Deutschland. In den zwanziger Jahren hatte er die beschaulichen Klein- und Schmalspurbahnen für sich entdeckt und viele bereist. Die große Eisenbahn-Ausstellung in Seddin 1924 beeindruckte ihn sehr. Seine Studienreisen führten ihn nicht nur quer durch Deutschland, auch in Polen, Österreich, der Tschechoslowakei, Ungarn, Holland, Belgien und Frankreich erlebte er die Eisenbahnen; 1938 führte ihn eine Exkursion sogar bis in die heutige Karpaten-Ukraine!

Bis zum Beginn des 2. Weltkrieges hatte er eine umfangreiche Sammlung mit Eisenbahnliteratur und -material zusammengetragen: Über 2000 Bücher, vom Lehrstoffheft bis zum Lexikon, füllten seinen Bücherschrank, fast die gesamte Fahrzeugindustrie Europas war mit Prospekten und Angebotsbüchern in Dresden

versammelt, und über 8000 Fotografien zeigten die Vielfalt der Eisenbahnfahrzeuge. Bei vielen Eisenbahngesellschaften hatte er um Auskunft über deren Fahrzeugpark nachgesucht, und wo er keine bekam, fertigte er sich nach seinen Sichtungen selbst Verzeichnisse.

Im Kriegsjahr 1940 begann Fritz Hager im Bw Dresden-Friedrichstadt zu arbeiten. Ab 1941 wechselte er in das Maschinentechnische Büro der RBD Dresden. Zu seinen ersten Aufgaben gehörte die Erfassung der im angegliederten Sudetenland übernommenen Fahrzeuge der CSD; Statistiken, Listen und Umzeichnungspläne füllten ihn aus. Durch seine Krankheit blieb Fritz Hager die Einberufung erspart, und seine Position bei der RBD und der Einsatz zum Hilfszugdienst und bei der Feuerlöschgruppe befreiten ihn selbst in den letzten Kriegsmonaten vom Volkssturm. Doch in der Bombennacht vom 13. zum 14. Februar 1945 verlor auch die Familie Hager ihre Wohnung mit allem Hab und Gut. Seine wertvolle Sammlung war vernichtet.

Zunächst notdürftig untergebracht und gesundheitlich angegriffen, arbeitete Fritz Hager bei der RBD nunmehr in der Abteilung Wagenwirtschaft. Der Verlust seiner Sammlung ließ ihn nicht zur Ruhe kommen, er fing wieder von vorne an. Schon Anfang 1946 fanden sich wieder die »Verkehrsfreunde« zusammen, deren Sammlungen oft ein ähnliches Schicksal wie die von Fritz Hager erlitten hatten. An freien Sonntagen und später im Urlaub wurden wieder Bahnstrecken besucht, deren Fahrzeuge besichtigt und erfaßt. Viele der auf Zigarettenschachtelgröße gefalteten Blätter, übersät mit Nummern und kleinen Skizzen, arbeitete er zu Hause in Tabellen ein. Kollegen brachten alte Bücher und Betriebsmittelverzeichnisse; oftmals waren sie nur geliehen, so daß mit Feder

und Bleistift mühsam Blatt für Blatt »kopiert« werden mußte.

Bei schönem Wetter fand man Fritz Hager oft mit Frau und Tochter am Bahndamm der nahen Windbergbahn. Die Harzquerbahn war in den fünfziger Jahren mehrfach beliebtes Urlaubsziel. Zu Hause, so erinnert sich seine Tochter später scherzhaft, habe sie ihren Vater eigentlich nur von hinten gesehen, am Schreibtisch sitzend und umgeben von Büchern und Listen!

1949 übernahm die DR die Klein- und Privatbahnen, und Fritz Hager wurde mit der Erfassung und Eingliederung ihrer Wagen betraut. Aus den Resten des Sächsischen Eisenbahnmuseums entstand 1950 das Dresdner Verkehrsmuseum, woran Fritz Hager als späterer freiwilliger Mitarbeiter ebenso Anteil hatte wie 12 Jahre später an der Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes.

Im Jahre 1958 lernte Fritz Hager auf einer der ersten Sonderfahrten einen wohl ebenso eisenbahnbegeisterten jungen Mann aus Aue kennen: Mit Günter Meyer verband ihn bald mehr als nur ein reger Briefwechsel. Die Teilung Deutschlands hatte für Fritz Hager viele Freunde und Bekannte, mit denen er einen regen Austausch pflegte, nahezu unerreichbar gemacht. Mancher Brief wurde geöffnet und ging durch die Zensur der »zuständigen Organe«. Doch 1966 gelang es dem DMV erstmals, für westdeutsche Eisenbahnfreunde eine Sonderfahrt durch den Norden der DDR zu organisieren. Fritz Hager wurde als verantwortlicher Begleiter eingesetzt. Auch an ähnlichen Veranstaltungen für englische und dänische Eisenbahnfreunde in den folgenden Jahren war Fritz Hager als Or-



ganisator maßgeblich beteiligt. Ganz für die Eisenbahnfreunde der DDR dagegen war die erste offizielle Sonderfahrt des DMV am 16. August 1969 gedacht. Bespannt mit den Lokomotiven 99 655 und 99 684 brachte ein Zug aus 12 Personenwagen 470 Fahrtteilnehmer von Freital-Potschappel nach Frauenstein und zurück. Der Erfolg ließ fortan diese Sonderfahrten zum Tag des Eisenbahners zu einer

alljährlichen Einrichtung werden.

Mit Unterstützung seines Verwaltungsleiters gelang es Fritz Hager schon 1964/65, ausgemusterte zweiachsige Wagen der sächsischen Schmalspurbahnen vor der Verschrottung zu bewahren und schließlich im Bahnhof Radebeul Ost zusammenzuführen. Das Verkehrsmuseum übernahm diese Fahrzeuge in ihren Bestand. Die ersten Arbeitseinsätze von Eisenbahnfreunden, welche fortan deren Pflege und Restaurierung übernahmen, organisierte Fritz Hager.

1971 schied Fritz Hager aus dem aktiven Dienst aus. Nun blieb auch Zeit für seine zweite Leidenschaft: Zusammen mit seiner Isa besuchte er die Burgen und Schlösser in Sachsen und widmete sich der sächsischen und deutschen Geschichte. Eine schwere Krankheit zwang den rastlosen Mann zum Kürzertreten; von ihr hat er sich nicht mehr erholt. Am 13. März 1983 verstarb Fritz Hager in Dresden nach einem Leben für und mit der Eisenbahn.

Den größten Teil seines Nachlasses pflegt heute – wie es Fritz Hager gewollt hatte – die Traditionsbahn Radebeul e.V., an deren Anfängen er vor über 35 Jahren selbst maßgeblich beteiligt war.

RAINER FISCHER

Reko bei technomodel



Nachdem die Dresdner Firma technomodel bereits im Jahr 2002 mit der Modernisierungs-Version des sächsischen Traglastwagens aufwartete, sind nun auch die modernisierten Einheits-Sitz- und -Gepäckwagen mit dem alten Korbbogendach (also »Mod. I«) erhältlich. Außerdem sind der Tonnendach-Wagen (»Mod. II«) des Traglasters und der beim Vorbild aus dem KB4tr entstandene Umbau-Gepäckwagen neu im Angebot. Alle Modelle gibt es mit einer authentischen DR-Beschriftung oder mit dem berühmten DB-Signet.

Wie im Maßstab 1:1 entstanden auch die technomodel-»Reko«-Wagen auf Grundlage der vorhandenen Gattungen des bekannten Sortiments. Doch die Mannschaft um Ing. Gerhard Walter hat nicht einfach nur andere Hüte auf alte Untergestelle gesetzt; es entstanden neue Werkzeuge, akribisch wurde Wert auf Details gelegt und mit Wagenexperten beraten.

Auch auf dem Lokomotivsektor beschreitet technomodel einen ähnlichen Weg: Nachdem vor einiger Zeit bereits die (echte) Reko-IVK 99 555 auf Grundlage der Altbau-Modellokk entstand, ist für dieses Jahr die IIK neu angekündigt. Wie vor 90 Jahren im Original entsteht auch das HO_e-Modell auf Basis zweier kurzgekuppelter IK und verdoppelt so theoretisch die Zugkraft der kleinen Dreikuppler. Dazu müssen die Rahmen gekürzt und die Führerhäuser ge-



ändert werden. Deshalb ist die Anfertigung neuer Werkzeuge erforderlich, was sich nur lohnt, wenn auch genügend Vorbestellungen für »Max und Moritz« eingehen.

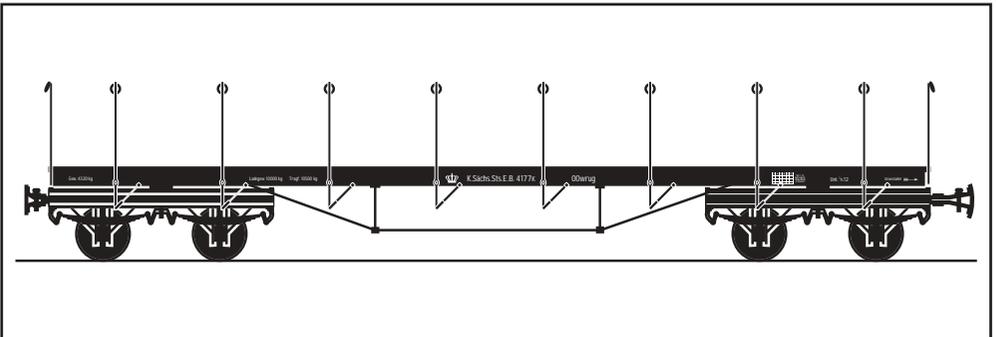
Neben neuen Kleinteilen für die Selbst- und Umbauer bereitet technomodell derzeit noch ein ganz besonderes Wagenmodell vor: Der kleine Drehschemelwagen der Gattung 792 mit nur 1200 mm Achsstand ist bereits produktionsreif. Und wenn man in der erläuterten Strategie nun einfach weiterdenkt, kommt man wie seinerzeit bei Sachsens zur Gattung 786, damals als OOwrg bezeichnet! Leider war die Ausgangslage für die Modellherstellung dieser Gattung denkbar schlecht: Außer einer groben Maßskiz-

ze und einem eher schlechten Repro ist bislang kaum verwertbares Material über diese Bauart bekannt. Dennoch dürfte das voraussichtlich im zweiten Halbjahr erscheinende Modell dem ersten vierachsigen Güterwagen auf den sächsischen Schmalspurbahnen ein technisch weitgehend korrektes Denkmal setzen.

Die Postanschrift der Firma hat sich vor Kurzem geändert, sie ist jetzt in 01109 Dresden auf der Kieler Straße 1a zu erreichen.

Und noch immer gibt es den Hainsberger Modernisierungs-Gepäckwagen als Sondermodell, bei dessen Kauf 10 Euro dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn zugute kommen!

RAINER FISCHER



Reisen im Lande Old Shatterhands und Winnetous

Das Karl-May-Fest wirft wieder seine Schattens voraus. Wie immer werden wir mit unserem Traditionszug wichtige Beförderungsleistungen erbringen und mit dem »Santa Fe Express« zum Gelingen des Festes beitragen. Dabei besteht wieder die unvermeidliche Gefahr von Zugüberfällen, wie zu jener Zeit, in der die Geschichten Karl Mays spielen. Immerhin ließ er seinen Romanhelden Old Shatterhand bei der Eisenbahn arbeiten, bevor er in den Westen des Landes der unbegrenzten Möglichkeiten aufbrach.

Die USA, ein Land der unbegrenzten Möglichkeiten auch für Eisenbahnfans? Glaubt man den Medien, möchte man eindeutig mit »nein« antworten. Hat man das Land selber erlebt, muß man diese Antwort revidieren. Von dem einst dichten Eisenbahnnetz ist heute vieles nicht mehr existent, doch absolut gesehen, gibt es im Vergleich zu Europa noch sehr viel zu entdecken. Wie war denn das Reisen mit der Eisenbahn in der »neuen Welt« damals und heute?

Denkt man an den Wilden Westen, kommen einem die vielen Schießereien in den Sinn, bei denen von 1830 bis 1860 aber lediglich zwölf Revolverhelden ums Leben kamen. Dieses Klischee ist ebenso wenig wahr wie die vielen Zugüberfälle, die uns Hollywood glauben machen möchte.

Die Eisenbahnen waren von Anfang an private Gesellschaften. Aus Konkurrenzgründen bauten viele Gesellschaften oft parallele Verbindungen, deren Gleise mitunter meilenweit nebeneinander verliefen – eine in Europa unvorstellbare Situation. Nutzten mehrere Gesellschaften den gleichen Bahnhof, nannte man diesen »Union Station«.

Da Passagierzüge zunächst nicht auf die Strecken anderer Gesellschaften übergingen, gehörte Umsteigen zum Reisealltag. Bei den Anschlüssen waren längere Aufenthaltszeiten gar nicht so selten. So konnten die Passagiere den Zug verlassen, im Saloon einen Drink nehmen oder im Restaurant zu Mittag essen, bis

nach zwei Stunden die Reise mit dem Anschlußzug fortgesetzt werden konnte. Wer zum Beispiel 1869 zur Westküste reisen wollte, fuhr von Chicago bis Council Bluffs am Missouri mit der Chicago & Northwestern, wechselte dort zum Zug der Union Pacific bis Ogden in Utah und fuhr weiter mit dem Train der Central Pacific bis Sacramento, Kalifornien.

Erst ab 1887 setzte die Union Pacific Railroad den ersten durchgehenden Zug, den »Pacific Express«, ein. Er verkürzte die Reisezeit zur kalifornischen Küste auf drei Tage und schrieb später unter den Namen »Overland Limited« Eisenbahngeschichte.

Die amerikanischen Eisenbahnen bemühten sich als erste, ihren Fahrgästen auf den langen Reisen eine angemessene Bequemlichkeit zu bieten. Im Gegensatz zu Europa reiste man schon um 1840 in Großraumwagen, deren langer Wagenkasten auf zwei Drehgestellen auflag. Darin konnte man als Passagier von einem Ende im Zug zum anderen gehen. Die Wagen waren nicht unterteilt und hatten an jeder Stirnseite Einstiegsportale.

Die Sitzaufteilung dieses »amerikanischen Systems« wurde von der Kajütenanordnung der Schaufelraddampfer auf den großen Flüssen abgeleitet. Entsprechend dem amerikanischen Geist von der Gleichheit jeden Bürgers gab es keine Standesunterschiede innerhalb der weißen Bevölkerung, jedoch eine strenge Abgrenzung zur dunkelhäutigen. Eine Klasseneinteilung entfiel darum. Das »englische System« mit den einzelnen Coupés und den seitlichen Türen entsprach der damaligen Klasseneinteilung in Europa. Nur im süddeutschen Raum, vor allem in Württemberg, gab es nach amerikanischem Vorbild gebaute Wagen mit Mittelgang und links und rechts angeordneten Sitzen. Betrachtet man die noch heute verkehrenden vierachsigen sächsischen Schmalspurwagen wird man feststellen, daß diese dem amerikanischen System entsprechen.

Auch im Bereich der Innenausstattung kamen Impulse aus Nordamerika. So konnte man die Sitzrücklehnen ab den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts nach Wunsch der Reisenden verstellen.

Bereits 1836 verkehrten erstmalig Schlafwagen. Das erste Patent für einen Schlafwagen wurde 1854 angemeldet. George M. Pullman schaffte 1858 eine Lösung, die in ihren Grundzügen noch heute Bestand hat: Oberhalb der Fenster waren Klappbetten angeordnet, die mittels Scharniere heruntergeklappt werden konnten. Die Schlafwagen, die sich durch eine besonders hohe Laufruhe auszeichneten, waren mit geschützten Übergängen verbunden. 1864 entwarf Pullman den ersten Komfort-Schlafwagen. Das Menü des Speisewagens konnte sich mit denen erster Hotels messen. So wurde der Name Pullman ein Markenzeichen für bequemes und luxuriöses Reisen auf Schie-

nen. Die US-Gesellschaften beschafften unzählige solcher Wagen für die großen Entfernungen, bei denen man mehrere Tage unterwegs war.

Immerhin konkurrierten die einzelnen privaten Gesellschaften um die Gunst der Fahrgäste. Man war den Europäern nicht nur in diesen Dingen Jahrzehnte voraus. In Europa erschienen erst ab 1872 aus Amerika übernommene Schlafwagen. Ihr erster Einsatz erfolgte von Berlin bzw. Köln nach Oostende.

Und heute? Die Blütezeit der amerikanischen Eisenbahn ist längst vorbei. Nach dem zweiten Weltkrieg setzte der Flugverkehr ein, der Staat baute ein Autobahnnetz, das praktisch eine Kopie des Eisenbahnnetzes war. Viele Gesellschaften reagierten mit der Beschaffung besonders bequemer und luxuriös ausgestatteter Wagen, den Streamlinern, mit Edelstahl beplankten Stromlinienfahrzeugen. Auch die



Dampflokos erhielten eine Stromlinienverkleidung, wurden aber bis 1960 durch Dieselloks ersetzt. Doch auch das konnte den Passagierschwund nicht aufhalten. Der Personenfernverkehr wurde zum Auslaufmodell. Nur in den Großstädten spielen die Commuter Rails (Vorortbahnen) eine wichtige Rolle im Nahverkehr.

Im Jahr 1969 begannen die Planungen für die Verstaatlichung des Eisenbahnpersonenfernverkehrs in einer Abteilung des Verkehrsministeriums, welche die »National Railroad Passenger Corporation« gründete. Nach außen brauchte man noch einen pfiffigen Namen und kreierte AMTRAK, sinngemäß für »Amerikanischer Schienenweg«. Trotz vieler Widerstände durch die Politik wurde am 1. Mai 1971 der Betrieb aufgenommen. Zunächst wurden Fahrzeuge und Personal angemietet. Zwei Jahre später kaufte man die Fahrzeuge an, und eigenes Personal ersetzte nach und nach fremdes.

Heute stellt sich AMTRAK als modernes Verkehrsunternehmen dar, weiches als eigenständiges halbstaatliches Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den Gleisen der privaten Güterbahnen fährt. Es kann eher als Landkreuzfahrt-Unternehmen bezeichnet werden denn als Massentransportmittel: Ein Ticket muß man rechtzeitig reservieren, sonst bleibt man am Bahnhof zurück. Vom Fahrgast wird erwartet, daß er eine halbe Stunde vor Abfahrt am Bahnhof erscheint und wie beim Flugzeug eincheckt. Erst nach Erhalt der Platzkarte und der Einfahrt des Zuges darf der Bahnsteig betreten werden. AMTRAK bietet drei Klassen an: Couch Class (Sitzplatz), Custom Class (Komfort incl. alkoholfreier Getränke) und Club Class (Komfort mit Platzservice incl. Mahlzeiten). Die Sleeper (Schlafwagen) bieten Kabinen vom Einzel- bis Familienabteil. Der Speisewagen trennt diese vom vorderen Zugteil mit den Sitzwagen.

Ein relativ dichtes Liniennetz befindet sich im Nordost-Korridor, wo zwischen Washington und New York der einzige elektrische Fernzug verkehrt. Sehr dünn sieht es dagegen westlich vom Mississippi und Missouri aus, wo heute nur

noch vier Strecken in Ost-West-Richtung Reiseverkehr besitzen. Auf drei Strecken verkehrt täglich nur ein Reisezugpaar und auf der vierten nicht einmal täglich. Auf ihnen werden Doppelstockwagen eingesetzt. Vom Einstiegsraum in Wagenmitte gelangt man einerseits ins Raucher- oder Rollstuhlfahrerabteil und andererseits zum Gepäck- und Sanitärbereich. Über eine schmale Wendeltreppe steigt man zum oberen eigentlichen Sitz- und Aufenthaltsbereich (no smoking). Jeder Fahrgast sitzt in Fahrtrichtung und mit einer Beinfreiheit, die seinesgleichen sucht. Die Sitze lassen sich so verstellen, daß man auch bequem darin übernachten kann. Nur oben kann man den ganzen Zug durchlaufen um in der Sightseer Lounge des Aussichtswagens oder im Speisewagen Platz zu nehmen. Die 140 Wagen sind voll klimatisiert, wurden 1993/94 bei Bombardier gebaut und stellen bei AMTRAK das Rückgrad des Langstreckenverkehrs im Westen der USA dar.

Alle Züge, die gen Westen fahren, nennt man Westbound, gen Osten Eastbound usw. Die Zeitrechnung erfolgt noch heute im 12-Stunden-Rhythmus. Zur Unterscheidung werden die Fahrplanzeiten mit »a« und »p« ergänzt. Übrigens, die vier Zeitzonen in den USA wurden einst von der Eisenbahn geschaffen und sind noch heute gültig. Für Sonderfahrten hält die Union Pacific R.R. noch heute ihren Challenger (Herausforderer) 3985, die größte betriebsfähige Dampflok der Welt, vor. Nur der legendäre Big Boy war noch drei Meter länger.

Wer heute als Tourist mit der schmalspurigen Cumbres & Toltec Scenic Railroad unterwegs ist, kann das Flair des Reisens zu Zeiten Old Shatterhands wieder erleben. Beim Umsteigen in Osier macht man rund zwei Stunden Pause, inclusive Lunch. Die Bahn ist mit 64 Meilen (103 km) die längste von weit über 100 Museums- und Touristikbahnen der USA. Diese Strecke und im weiteren Verlauf die Durango & Silverton N.G. R. R. (71 km) gehörten einst zur San Juan-Linie der Denver & Rio Grande W.R.R.

Es gibt also noch fast unbegrenzte Möglichkeiten. Namen wie Union Pacific oder Santa Fe erinnern an jene Zeiten eines Old Shatterhand und Winnetou. Und überfallen werden die Züge heute nur noch zur Freude der Touristen, z. B. auf der Grand Canyon Railroad.

Auch die Fernzüge hatten und haben klangvolle Namen. Vielleicht stand der ehemalige

Santa Fe-Chief Pate für die Namensgebung unseres Traditionszuges während der zwei wilden Tage im Löbnitz Canyon.

ANDREAS JAECKEL

Foto Seite 19: Früher führte jeder Fernzug am Schluß einen Club Car mit, in dem sich eine Bar befand, um während der lange Reise einen Drink zu nehmen und zum Small Talk. Dieser im Colorado Railroad Museum in Golden restaurierte und ausgestellte Pullman-Wagen hatte noch einen offenen Aussichtsperron.

Foto Seite 21: Wagen 284 der noch schmalspurigen Denver & Rio Grande Western Railroad im Colorado Railroad Museum in Golden. Er ist ein typischer Wagen aus der Pionierzeit um 1880 mit Oberlicht und offenen Endbühnen.

Fotos: A. Jaeckel



Aus unserem Souvenirangebot

NEU ODER WIEDER EINGETROFFEN:

Bücher

- | | |
|---|------------|
| • Baureihe 99 ⁶⁴⁻⁷¹ , transpress | 16,00 Euro |
| • Baureihe 99 ⁷⁷⁻⁷⁹ , transpress | 16,00 Euro |
| • Die Baureihe 99 ⁷³ , EK | 39,90 Euro |
| • Die Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen, EK | 15,50 Euro |
| • Schmalspurbahnen um Thum, Kenning | 34,80 Euro |
| • Schmalspurbahnen um Mügeln und Wilsdruff, Kenning | 41,00 Euro |
| • Frühere sächsische Schmalspurbahnen nördlich der Elbe, Bufe | 22,50 Euro |
| • Dampflokom-Report BR 99 (Band 8), EJ | 12,60 Euro |
| • Schmalspur-Album Sachsen, Band 2 (Hainsberg–Kipsdorf), EJ | 45,00 Euro |

Sonstiges

- | | |
|------------------------------|------------|
| • Zinnlok IVK | 12,00 Euro |
| • Zinnlok IVK mit Holzsockel | 14,50 Euro |

NUR BEI UNS:

- | | |
|---|------------|
| • 25 Jahre Traditionsbahn, Broschur A4 | 8,00 Euro |
| • Die Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg, Broschur A5 | 4,00 Euro |
| • Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg, Broschur A4 | 4,00 Euro |
| • Die Geschichte der Schmalspurbahnen
Taubenheim–Dürrenhennersdorf und Herrnhut–Bernstadt, Broschur A4 | 4,00 Euro |
| • Schmalspurbahn Zittau–Oybin/Jonsdorf, Broschur A4 | 4,00 Euro |
| • Geschichte der Dessau-Radegast-Köthener Bahn (DRKB), Broschur A4 | 4,00 Euro |
| • Traditionsbahn-Depesche, Broschur A5, je Heft | 1,00 Euro |
| • CD-ROM Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg | 11,00 Euro |
| • DEFA-Heimfilm (8 mm) Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg | 2,00 Euro |

Außerdem ist ein großes Angebot an preiswerten Videos der Firmen EK, Rio Grande und Bahn Extra vorhanden, nicht vorrätige Videos und Literatur aller namhaften Verlage können auf Wunsch kurzfristig beschafft werden.

Das gesamte Sortiment ist an den Fahrtagen der Traditionszüge erhältlich und kann auch im Internet unter www.traditionsbahn-radebeul.de bestellt werden; in unserer Geschäftsstelle bieten wir an jedem Werktag ein begrenztes Sortiment an.

Terminplan 2003 (2. und 3. Quartal)

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Mitgliederversammlung am 29. März 2003 werden die offiziellen Arbeitseinsätze auch weiterhin nur am jeweils ersten und dritten Sonnabend im Monat stattfinden!

April	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	12.		Museumstag in Radebeul mit Schnupperfahrten
	Sa	19.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	20.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Osterexpress«
	Mi	30.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Walpurgisfahrt«
Mai	Do	1.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Volldampfstart in den Mai«
	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	17.	9 - 18	Arbeitseinsatz
		16. - 18.		Dresdner Dampfloktfest
	Sa	24.		100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Moritzburg
	Do	29.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
Sa	31.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«	
Juni	So	1.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	Sa	7.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	8.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Pfungstsonntagsdampf«
	Sa	21.	9 - 18	Arbeitseinsatz, anschließend Sommerfest
Juli	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa	19	9 - 18	Arbeitseinsatz
August	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten« im 2-Stunden-Takt
	Sa	16.	9 - 18	Arbeitseinsatz
September	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	7.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Hengstparade«
	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz

