
Traditionsbahn- Depefche



Heft 34

Herbst 2000



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

100 Tage und noch mehr	3
Einladung zur Mitgliederversammlung	3
Spendenkonten	4
Ergebnisse der ABM- und Arbeitseinsätze	5
Noch eine Pannenserie bei der DB?	7
Schlaf der Gerechten?	9
Vereins- und Bahninformationen.	10
Denkmalpflegerische Zielstellung für das Objekt Güterabfertigung mit Güterboden .	11
Rollbockbetrieb auf der RRg-Linie	12
Buchtipp	18
Wandertip	18
Die Preßnitzalbahn hat Steinbach erreicht	19
Aktuelles von der Fichtelbergbahn.	21
Neue Fahrzeuge der Traditionsbahn Radebeul e.V.	22
Arbeitsplan 2000/2001	23

Titelbild:

Dies war der vorerst letzte Einsatz der 99 713 auf unserer Strecke: Für einen Sonderzug am 10. August 2000 hatten wir die VIK von DB Regio gemietet. Foto: D. Hummig

Rücktitelbild:

Am 30. September 2000 fuhr die V10C mit dem »Saxonia Limited« als Sperrfahrt zwischen Friedewald Bad und Friedewald Hp; zurück mußte sie die Wagen schieben. Foto: A. Kroß

Impressum:

Traditionsbahn-Depesche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

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

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

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

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

erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: DM 2,-; Jahres-Abo 2000: DM 15,- (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 34: 5. Oktober 2000, Heft 35: vsl. 15. Dezember 2000

100 Tage und noch mehr ...

Am 8. September 2000 waren es nun genau 100 Tage seit der Übernahme des Traditionszugs von DB Regio. In dieser Zeit haben wir 24 Zugpaare mit der 99 539 und elf (vorwiegend zum Karl-May-Fest) mit der 99 713 gefahren. Nach wie vor ist nur eines aus technischen Gründen der Lok ausgefallen – und das war am Anfang. Dabei stellte sich auch heraus, daß sich die Maschine technisch nicht gerade im Top-Zustand befand. Gemeinsam mit Veteranen des ehemaligen Görlitzer Dampfloswerks gelang es im Juni, Dampfmaschine und Triebwerk optimal abzustimmen. Dazu mußten u.a. aufwendig ein Treibstangenlager 4 mm verändert und eine Steuerungsstange gestaucht werden. Der notwendige »schädliche Raum« im Zylinder wurde wieder hergestellt und der zunächst immense Wasserverbrauch auf ein normales Maß gesenkt. Zusätzliche Bemühungen galten den Injektoren, die zu gern den Dienst versagten. Hier konnte zumindest eine Besserung erreicht werden. Bedenkt man noch, daß alle 24 Zugpaare mit nur zwei Dampflokführern gefahren wurden, die dem Verein z.Z. angehören, wird die in Betrieb und Instandhaltung erbrachte Leistung erst recht deutlich. Dafür gilt zunächst Kay-Torsten und Heiko, aber auch allen anderen am Heizen und Vorbereiten, Schlossern und Schweißen sowie z.B. bei Fristarbeiten an Wagen Beteiligten ein ganz besonderer Dank.

Einladung zur Mitgliederversammlung
am Sonnabend, dem 18. November 2000, 13.30 bis ca. 16.30 Uhr,
im »Brummtopf«, Eduard-Bilz-Straße 6 in Radebeul Ost

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
2. Berichte des Vorstands: Der Verein nach Übernahme von Fahrzeugen – Arbeit der Geschäftsstelle – Höhepunkte der Fahrsaison – Veranstaltungen – Verhältnis zur DB AG – EVU/Fahrzeuge – Finanzen – Beitragszahlung – Arbeitseinsätze – Dank an Mitglieder, Helfer und Sponsoren – Weihnachtsfeier
3. Die Traditionsbahn im Jahr 2001: Potentiale und Wünsche der Mitglieder – ABM und Fördermittel – Rahmenbedingungen – Projekte – Finanzierbarkeit – Vereinsleben – Beitragsordnung 2001/02 – Dienstplan für Sonder- und Nikolausfahrten – Vorschau auf den Traditionsbetrieb 2001
– Pause –
4. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
5. Diskussion, Anträge an die Versammlung, evtl. Ausschlüsse
6. »Kleine« Satzungsänderung auf Wunsch des Amtsgerichts
7. Beschlußfassung
8. 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

Daneben läuft ja auch noch seit Anfang August die Sanierung, Verschönerung und Ausrüstung des Radeburger Lokschuppens als Reparaturstützpunkt und Abstellplatz für ausgewählte Fahrzeuge. Was dabei mit Hilfe unserer ABM-Kräfte schon erreicht wurde, kann sich ebenso sehen lassen wie die Fortschritte bei der Aufarbeitung des Museumszugs in Radebeul. Gewiß haben das neue Eigentümerbewußtsein und die übernommene Verantwortung bereits beträchtliche Initiativen im Verein ausgelöst, über die wir uns alle freuen. Aber der Schwung hat noch nicht alle erreicht, der Appell in der Frühjahrs-Mitgliederversammlung ist bei manchem verhallt. Doch es ist noch mehr nötig, wenn wir den Radebeuler Traditionsbetrieb nachhaltig sichern wollen und aus eigenen Kräften einen Großteil der erheblichen Mittel erwirtschaften müssen, die in den nächsten Jahren zur Erhaltung der Betriebsfähigkeit unseres hoffentlich noch wachsenden Fahrzeugparks nötig sein werden.

Schwächen haben wir z.Z. vor allem im Souvenir-Management (erheblicher Umsatzrückgang in den letzten Jahren) und in der rechtzeitigen Besetzung aller notwendigen Dienstposten am und im Zug. Ihre Überwindung – darüber werden wir am 18. November zur Mitgliederversammlung sprechen – würde uns in die Lage versetzen, durch häufigere öffentliche und Sonderfahrten ab 2001 wesentlich mehr der dringend benötigten Mittel im Traditionsbetrieb zu verdienen.

Im Zusammenhang mit gewünschten Bauzugeinsätzen an der Strecke sind wir quasi über Nacht Eigentümer von weiteren 13 Rollfahrzeugen und 3 HH-Wagen (siehe Seite 22) geworden, so daß sich unser Fahrzeugbestand nahezu verdreifacht hat. Natürlich werden wir nicht alle behalten.

Über das derzeit arg gespannte Verhältnis unseres Vereins zum Regionalbereich Sachsen von DB Regio gibt der Beitrag auf Seite 9 wohl ausreichend Erklärungen ab. Etwas sicherer geworden sind dagegen wieder die eisernen Grundlagen für den Weiterbetrieb der Schmalspurbahn: Nachdem nun endlich die maroden Weichen in der Radebeuler Abstellanlage ausgewechselt wurden, gibt es vom 4. bis voraussichtlich 15. Oktober 2000 wieder Bauarbeiten auf der Strecke.

Doch auch DB Netz kann sich nicht nur mit Lorbeeren schmücken, bleiben doch die 10-km/h-Langsamfahrstelle am Weißen Roß und solche Oberbaumängel wie im Gleis 1 Friedewald Bad vorerst bestehen. Selbst auf ein Schreiben unserer Betriebsleitung vom Juli 2000 mit der Überschrift »Betriebsgefahr«, sicherheitsrelevante Mängel in den Buchfahrplänen für den Zugleitbetrieb betreffend, gibt es bis heute weder Reaktion noch Antwort...

Mit solchen und ähnlichen Problemen bei der Bahn sind wir seit Jahren konfrontiert, zunehmend seit Gründung der Deutschen Bahn AG 1994. Von den meist neu zuständigen Funktionären in den verschiedenen Geschäftsbereichen und den jetzigen »Führungsgesellschaften« hat sich fast keiner die Mühe gemacht, die geschichtliche Entwicklung des Traditionsbetriebs zu betrachten.

Spendenkonto für die Traditionsbahn

Traditionsbahn Radebeul e.V.

Kreissparkasse Meißen, Konto 3 000 025 099, BLZ 850 550 00

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

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

Wir benötigen zur Zusendung der Bescheinigung jedoch unbedingt Ihre Adresse!

Weitere Spender für Oberlichtwagen 970-302 1999/2000

Joachim Schulz	Wolfgang Fürstenberg	Rainer Fiedler
Sven Hoyer	Heinz Diese	Kay-Torsten Zimmermann
Rainer Fischer	Jan Drechsel	Michael Engst
Karl-Ernst Hertam	Michael Chares	Peter Marques
Wolfram Heinicke	Uwe Treppe	Andreas Schmidt
Karl-Heinz Freude	Peter Weiß	Andreas Jaeckel
Werner Stein	Roland Ende	Heiko Prautzsch
Romantik-Hotel Radebeul	Holger Görs	Peter Ring

Das führt letztlich bis zum Versuch, sich die in den siebziger und achtziger Jahren auf unsere Kosten beschafften und eingebauten historischen Ausrüstungsteile der Traditionswagen anzueignen, mit dem wir uns aktuell konfrontiert sehen. Bei der DB ist also wohl noch manches Umdenken nötig – besonders im Verhältnis zu den kleineren Unternehmen – um zu einem wirklich zukunftsfähigen Dienstleister zu werden.

Auch für uns ist Zukunftsfähigkeit natürlich unverzichtbar, um die Traditionen der Eisenbahn und der Eisenbahner weiterhin pflegen zu können. Dazu brauchen wir ein wenig Glück, aber auch das Engagement jedes Mitglieds. Aber es helfen uns auch zunehmend Sponsoren und Spender, nicht zuletzt aus den eigenen Reihen. Dafür ganz herzlichen Dank!

Unseren Oberlichtwagen 970-302, für den die meisten Spenden ankamen, können wir leider immer noch nicht präsentieren. Schuld sind objektive Schwierigkeiten bei der nun wieder nach Görlitz-Schlauroth umgezogenen ODS, die wir einfach akzeptieren mußten. Ein genauer Termin steht noch nicht fest, doch im Laufe des Winters erwarten wir dann ein einsatzfähiges und ofengeheiztes Fahrzeug.

Weitere Spenden sind jederzeit willkommen, denn wir haben uns für das Winterhalbjahr u.a. den rechtzeitigen Beginn von Hauptuntersuchungen an den Wagen 970-006 und 974-354 vorgenommen. Daneben gibt es noch eine ganze Liste kleinerer und größerer Aufgaben besonders in der Fahrzeugerhaltung, für deren Gelingen ich uns allen viel Kraft und Erfolg wünsche. Näheres darüber können wir zur Mitgliederversammlung am 18. November besprechen.

CLAUS BURCHARDT

Ergebnisse der ABM- und Arbeitseinsätze

An der 99 791 wurde das Dachschiebefenster aufgearbeitet, neue Regenrinnen angefertigt und montiert sowie der komplette Dachbelag erneuert.

Der Oberlichtwagen 970-302 befindet sich noch immer bei der ODS in Görlitz. Ein Ende der Arbeiten noch in diesem Jahr erscheint nunmehr aber eher unwahrscheinlich. Als neuen Termin rechnen wir erst mit Anfang 2001.

Der Polsterwagen 970-006 soll und muß im Jahr 2001 eine Hauptuntersuchung erhalten.

Dies trifft nach Möglichkeit auch für den Gepäckwagen 974-354 zu. An beiden Wagen sind bereits Notreparaturen u.a. an Dach und Innenverkleidung durchgeführt worden, um sie bis dahin einsetzbar zu halten.

Die beiden offenen Zweiachser des Museumszuges sind nach umfangreichen Instandsetzungsarbeiten – Untergestell entrostet und konservieren, Bordwände neu beplanken – mittlerweile fast vollständig fertig. An der Beschriftung wird noch gearbeitet; 97-19-39 wird in

grauer Farbgebung mit seiner ersten Nummer K347 im Zustand seiner Indienststellung 1882 und 97-19-47 im braunen Anstrich mit der ab 1911 angewandten Beschriftungsvariante als 4122K erscheinen. Des weiteren wurde der Anstrich eines unserer normalspurigen G10 vollständig erneuert; im rotbraunen Kleid wird er auf Grund seines technischen Zustandes als zweiter Wagen an die Zeit der DR in der sowjetischen Besatzungszone erinnern.

Der Schwerpunkt der ABM war und ist noch die Renovierung des Radeburger Lokschuppens. Zuerst wurde der Ruß und Schmutz vergangener Jahrzehnte mittels viel Wasser entfernt, danach erfolgte die Konservierung der Holzkonstruktion mit einem Holzschutzmittel. Die teilweise schadhaften Wände sind neu verputzt und anschließend die gesamte Lokhalle geweißt worden. Für diese Arbeiten war ein Gerüst aufzubauen, welches uns die Firma Lothar Arnold kostenlos bereitstellte – vielen Dank für

diese uneigennütige Hilfe!

Auch im Umfeld des Lokschuppens waren einige Arbeiten notwendig. So wurde der Kohlebansen wieder errichtet und anschließend unsere Steinkohle dahin umgelagert. Ein altbrauchbar gekauftes Förderband mußte von der Radebeuler Ladestraße nach Radeburg umgesetzt und dessen Elektroanlage unseren Bedürfnissen angepaßt werden. Damit ist nun das Bekohlen unserer Lok wesentlich leichter. Der Pumpen- und Lichtschalter am Lokschuppen wurde verlegt; dafür ebenfalls ein Dankeschön an Rainer Steudte für seine Hilfe. Derzeit sind die 99 539 und der GGw 97-12-48 im Lokschuppen abgestellt.

Die Mitarbeiter der DSA realisierten umfangreiche Pflege- und Wartungsarbeiten an der Strecke und auf den Haltepunkten. Weitere Arbeiten erfolgten im Bereich der Radebeuler Museumsanlage sowie im Bahnhof Radebeul Ost.

ATTILA KROSS



So präsentierten sich die beiden Ow des Museumszuges noch Anfang September, inzwischen sind die Arbeiten an beiden Fahrzeugen weitgehend abgeschlossen. Foto: R. Fischer

Und noch eine Pannenserie bei der DB AG?

Seit dem 1. Juni 2000 ist unser Verein nach den Vorstellungen von DB Regio tatsächlich weitestgehend getrennt von »Tisch und Bett«, nur noch die Schienen der Strecke sollen gemeinsam genutzt werden – die gehören ja auch zu DB Netz. Daß sich nun aber keineswegs die von uns lang erhofften geregelten Zustände einstellten, liegt vor allem darin begründet, daß wir nach wie vor in wichtigen Fragen von DB Regio behindert werden, nicht zuletzt deshalb, weil uns nur ein Teil der Traditionsfahrzeuge verkauft wurde.

Dem stehen eigentlich nur drei positive Dinge gegenüber: der Verkauf des betriebsfähigen Zuges zu einem von uns gerade noch bezahlbaren Preis, der Verkauf der beiden Denkmalloks zu einem günstigen Preis und die Vermietung des Radeburger Lokschuppens zu einem sehr günstigen Mietsatz, aber mit Übernahme der Verantwortung für Instandhaltung, Verkehrssicherung und die Wasseranlage.

Man muß offen sagen, daß sich die Zusammenarbeit mit dem Regionalbereich Sachsen von DB Regio im letzten Quartal drastisch verschlechtert hat. Haben wir früher Sonderzüge bei DB Regio gechartert und von der Wagenreinigung über Fahrpläne bis zum Fahrzeugeinsatz fast alles selbst organisiert – lediglich das Lokpersonal durften wir nicht stellen – hatten wir den Betrieb hinreichend in der Hand.

Nun, mit eigenem Zug, verfügen wir – noch – nicht über genügend Sitzwagen und Dampfloks. Von den bei DB Regio verbliebenen Traditionsfahrzeugen erfolgten seit Juni an acht Tagen Anmietungen durch uns. Dabei zeigte man sich bei DB Regio in keinem einzelnen Fall in der Lage, diese Vorgänge entsprechend der selbst gesetzten Prämissen – persönliche Übergabe und Rücknahme, Personalgestellung für 99 713 – ohne Mängel zu gewährleisten. Inkompetenz und Ignoranz einzelner Mitarbeiter wurden dabei in für die DB AG teilweise blamabler Weise sichtbar.

Alle Angebote von DB Regio sind bisher zu spät gekommen, so daß wir nicht ohne Druck über deren Annahme entscheiden konnten. Andererseits sieht man sich nicht in der Lage, bei einem auch nur unwesentlich kürzeren Bestellzeitraum als vier Wochen (!) über unsere Bestellungen zu befinden, die sich teilweise kurzfristig durch die Wünsche unserer Fahrgäste ergeben.

Auf die wiederholten Schreiben unseres Vorstandes fand man im Regionalbereich Sachsen stets nur wieder neue Erschwernisse und neue Regelungen, die teilweise selbst von Praktikern im eigenen Hause abgelehnt wurden.

An der reibungsvollen Zusammenarbeit, wenn man denn überhaupt noch davon sprechen kann, hat man als Alleinschuldigen natürlich unseren Verein ausgemacht, der mit solch verwegenen Forderungen wie der Beistellung von mit Personen besetzten Wagen in die Züge von DB Regio anscheinend sämtliche Eisenbahngeschäfte auf den Kopf stellen will.

Anhand der chronologisch geordneten Fakten möge sich jeder selbst ein Bild über das Geschäftsgebahren einiger Damen und Herren des Unternehmens Zukunft machen:

- 31. Mai: Übernahme der im Kaufvertrag fixierten Fahrzeuge von DB Regio
Trotz vorheriger Zusage fehlten noch einige Ausrüstungsteile. Für die Anmietung der bei DB Regio verbliebenen Traditionsfahrzeuge wurden teilweise sehr theoretische Verfahrensweisen festgelegt, DB Regio lehnt dabei eine Vermietung der 99 713 ohne ihr Personal kategorisch ab.
- 1. Juni: Sonderwagen
Der von uns angemietete Wagen 970-252 wurde in RB 27796 nicht mitgenommen, weil das Zugbegleitpersonal von DB Regio darüber nicht verständigt worden war.
- 3./4. Juni: Karl-May-Fest
Die angemieteten vier Wagen wurden nicht wie im Angebot festgelegt übergeben bzw.

übernommen. Die Abrechnung überstieg das Angebot deutlich, da statt der bestellten zweimaligen Anmietung für je eine halben Tag eine durchgehende für 1½ Tage berechnet wurde. Für die ebenfalls angemietete 99 713 war noch am Freitag abend kein Personal von DB Regio eingeteilt, außerdem wurde uns eine nicht bestellte und auch nicht genutzte Zugstunde für diese Lok berechnet.

- 1. Juli: Mietbeginn für den Lokschuppen in Radeburg
Die Anmietung des Radeburger Lokschuppens verlief nicht ohne 1½-monatige Verzögerung und weitere Querelen. Er wurde uns erst am 19. Juli zugänglich gemacht. Der Vertrag über die gegenseitige Nutzung der Wasseranlagen in Radebeul und Radeburg konnte wegen sachlicher Mängel bis heute noch nicht unterzeichnet werden. Bei der Vorbereitung stellte sich heraus, daß die DB AG bisher für tausende in den Loks verdampfte Kubikmeter Wasser die Abwassergebühren bezahlt hat!
- 3. Juli: Traditionsfahrt
Für die Anmietung des Aussichtswagens 970-312 erreichte uns das Angebot von DB Regio erst am 4. Juli, es erfolgte keine Übergabe und Rücknahme des Wagens. Dies war bislang der letzte Einsatz des Aussichtswagens im Traditionszug.
- 10. Juli: Sonderfahrt
Für die angemietete 99 713 war zwei Tage zuvor noch kein Personal von DB Regio eingeteilt
- 31. Juli: Abschluß eines Rahmenvertrages für die Vermietung der Fahrzeuge
Dieser uns faktisch aufgezwungene Vertrag benötigt in vielen Passagen unbedingt Nachbesserungen, um im täglichen Betrieb angewandt werden zu können. Insbesondere lehnt DB Regio die Nennung von über einen angemessenen Zeitraum gültigen Preisen für definierte Leistungen ab, mit denen wir unseren Fahrgästen gegenüber hätten kalkulieren können.
- 6. August: Da es zu keiner Einigung über den durch eingerechnete Nebenleistungen auf 200 % gestiegenen Preis (489 Mark bei 19 Plätzen!) für die Anmietung von 970-312 kam, verzichteten wir auf seinen weiteren Einsatz.
- 10. August: Sonderfahrt
Das Angebot für die angemietete 99 713 traf zu spät ein, für die Anmietung der Wagen 970-405 oder 970-312 war der Preis zu hoch. Dies war die letzte Ausleihe der 99 713 durch uns, die anschließend noch drei Tage in Jöhstadt rollte.
- 19. August: Sonderwagen
Gemäß unserer Bestellung vom 12. Juli (!) sollte unser 970-006 in RB 27796 mitlaufen. Zunächst hatte uns DB Regio verwiesen, daß sie nur jeweils einen zusätzlichen Wagen in ihren Zügen befördern könne, dann durfte aus für uns nicht nachvollziehbaren haftungsrechtlichen Gründen plötzlich überhaupt keiner mehr beigestellt werden! Ersatzweise mußten 970-252 und -405 von uns angemietet werden.
- 12. September: DB Regio bestreitet einen Besitzanspruch unsererseits an Gegenständen wie Gepäcknetze und Bilder, die durch uns teilweise vor vielen Jahren auch in die vier bei DB Regio verbliebenen Traditionswagen eingebaut wurden. Die Begründung: Aus dem am 31. Juli 2000 abgeschlossenen Rahmenvertrag sei nicht ableitbar, daß wir »zum Einbau von diversen Teilen in vermietete Fahrzeuge berechtigt« sind!
- 20. September: Sonderfahrt
Ab Anfang September hat DB Regio ohne Begründung alle bei ihr verbliebenen Traditionsfahrzeuge mit Ausnahme des Aussichtswagens stillgelegt und kann nun den Rahmenvertrag selbst nicht mehr erfüllen. Damit war eine Sonderfahrt der Europäischen Eisenbahnerföderation mit 250 meist ausländischen Teilnehmern am 20. September gefährdet. Durch die Einflußnahme einiger Funktionäre wurde schließlich nur noch

die Ausleihe von drei DB-Wagen möglich. Bevor unser Zug mit 123 t von Radeburg nach Radebeul dampfen konnte, hatten wir noch die Überführung unserer sechs Wagen nach Radeburg bestellt. Der Regionalbereich konnte sich dies nur einzeln in sechs Regelzügen vorstellen und trieb so den maximal möglichen Rangieraufwand. Damit dürfte die Geschichte der Fahrzeugausleihen vorerst beendet sein, da sie nicht mehr möglich bzw. zumutbar sind.

Auch das Geschäftsfeld der Sonderwagen läßt sich z.Z. also nicht bestellen, und DB Regio bringt auch sich um mit wenig Aufwand erzielbare Einnahmen. Für die Mitnahme von Sonderwagen in den Regelzügen besteht durchaus Bedarf, im 1. Halbjahr waren es zwölf Fahrten! Zwei Kunden mußten wir bereits absagen, anderen wegen der Streckensperrung im Oktober.

In einem Schreiben hatte uns DB Regio am 21. Juli 2000 u.a. mitgeteilt: »Um die Sicherheit für alle Beteiligte zu wahren und die technisch

aufwendigen Anlagen zu schützen, müssen wir zudem darauf bestehen, daß Lokvermietungen nur mit unserem Personal stattfinden und Rangier- und Transportarbeiten ausschließlich in unserer Verantwortung erledigt werden.« Der schwere Auffahrunfall auf 99 713 am 15. September 2000 im Radebeuler Lokschuppen ist nur ein Ereignis, das wohl deutlich zeigt, wo historische Fahrzeuge tatsächlich geschützt werden müssen. Wir können dagegen darauf verweisen, daß unsere Betriebseisenbahner noch keinen einzigen Bahnbetriebsunfall zu vertreten hatten, seitdem wir im Jahre 1975 begonnen haben, Zugführer für den Traditionsbetrieb zu stellen!

Gegenwärtig streben wir nachdrücklich die Übernahme der restlichen Traditionsfahrzeuge in unser Eigentum an, um die Sonderfahrten und vor allem das Karl-May-Fest 2001 sicherstellen zu können.

Eine Entscheidung des DB-Konzerns steht dazu leider noch aus.

C. BURGHARDT, R. FISCHER

**SÄCHISCHE ZEITUNG, 7.8.2000
LOKALSEITE RADEBEUL/RADEBURG**

SCHLAF DER GERECHTEN?

Eins steht fest: In Moritzburg ist einfach zu viel los. Spektakel hier, Touristen da und dann noch die ganzen lärmenden Hochzeitsgesellschaften. Als Einwohner braucht man offenbar ein dickes Fell, will man seine Sonntagsruhe wirklich genießen.

Es sei denn, man wehrt sich und macht selbst ordentlich Rabatz. So ist es mal wieder – kontroverse Diskussionen zu diversen Moritzburger Jugendveranstaltungen klingen sicher einigen noch in den Ohren – einem einzelnen Anwohner gelungen, sich bei den entsprechenden Stellen Gehör zu verschaffen.

Stein des Anstoßes dieses Mal die Karl-May-Fahrten des Radebeuler Traditionsbahnvereins. Die ohrenbetäubende Schießerei der Gesetzlosen hat offenbar in der Vergangenheit einem Moritzburger den Dornröschenschlaf geraubt. Bis die Sache auf »höchster Instanz« entschieden ist, üben die Traditionsbahner deshalb Rücksicht und fahren ganz, ganz leise durch Moritzburg. Dabei sollte man das nicht falsch verstehen. Der Karl-May-Expreß verkehrt nämlich nicht etwa täglich oder wöchentlich, sondern ganze zwei Mal dieses Jahr – wohlgemerkt sonntags kurz vor Mittag. Hoffentlich können die Moritzburger jetzt wenigstens ruhig schlafen. Wenn nicht, findet man bestimmt einen Weg, auch den Flöhen das Husten zu verbieten.

ANDREAS WIRSIG

Vereins- und Bahninformationen

- Der Vorstand zieht sich vom 10. bis 12. November 2000 wieder zu einer Klausurtagung ins Böhmisches zurück. Mitglieder, die konstruktiv an den Beratungen teilnehmen wollen, sind ebenfalls eingeladen und melden sich bitte umgehend beim 1. Vorsitzenden.
- Vom 27. Dezember 2000 bis zum 2. Januar 2001 ist eine Winterexkursion nach Arnfeld geplant. Interessenten tragen sich bitte in der Liste, die in der Geschäftsstelle ausliegt, ein.
- Nachdem die Bahnreinigungsgesellschaft (BRG) die Zulassung als EVU erhielt, steht der Betriebsübernahme auf den Schmalspurbahnen von DB Regio nichts mehr im Weg – höchstens ein Einspruch des Personalrates.
- DB Regio hat seit Juli auf ihren Schmalspurstrecken mehrere Planfahrzeuge als nicht betriebsfähig abgestellt. In Radebeul sind dies die frisch untersuchte 099 752 (konserviert am Kohlebansen) sowie 5 Traglasten- und ein Gepäckwagen mit mehrfach geänderten Nummern. Ab September kamen auch die Regio-eigenen Traditionsfahrzeuge 99 713 und die vier großfenstrigen Klassen hinzu. Lediglich der Aussichtswagen 970-312 wird weiterhin in den Regelzügen eingesetzt.
- Am Nachmittag des 15. September 2000 fuhr die 099 743 auf Gleis 1a zum Wassernehmen an den Lokschuppen in Radebeul Ost. Die Maschine kam jedoch nicht zum Stehen, fuhr durch das geschlossene Schuppentor, rammte die dahinter stehende 99 713 und schob sie gegen die Zwischenwand zum Waschraum. An 99 713 wurden Tender und Führerhaus beschädigt. Die Maschine soll in diesen Tagen von der Werkstatt genauer untersucht werden, um weitere Schäden festzustellen. 099 743 ist instandgesetzt und befindet sich wieder im Einsatz.
- Vom 15. bis 26. September 2000 wurden die drei Weichen an den Abstellgleisen 3 bis 6 in Radebeul Ost ausgewechselt. Eine der alten Weichen der sächsischen Bauform übernahm unser Verein als Museumsstück.
- Vom 4. bis vsl. 14. Oktober bleibt die Strecke Radebeul Ost–Radeburg wegen Bauarbeiten gesperrt. Dabei wird Schienenersatzverkehr auf der Gesamtstrecke eingerichtet. Es sollen erfolgen: Sanierung der Brücken bei km 2,20, km 6,59 und km 14,56, Erneuerung der Stützmauer am Löbnitzbach km 3,31 bis 3,32 sowie Gleiserneuerung km 7,74 bis 8,11.



Denkmalpflegerische Zielstellung (Kurzfassung) für das Objekt »Güterabfertigung mit Güterboden«

Der denkmalgeschützte Bahnhof Radebeul Ost (Vorläufer seit 1860) liegt an der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden (1839) und bildet mit dem erhaltenen Empfangsgebäude, Beamtenwohnhaus, Güterabfertigung mit Güterschuppen, Lokschuppen, dem Bahnsteigbereich mit Tunnel und den Gleisanlagen ein bemerkenswertes architektonisches und bis in die achtziger Jahre für den Personen- und Güterverkehr auch funktionales Ensemble aus der Zeit um 1900.

Fern- und Vorortverkehr (heute als S-Bahn) sorgen für quirlige Eisenbahnatmosphäre, während der regelmäßig verkehrende ICE die Brücke zum modernen Hochgeschwindigkeitszeitalter schlägt. Die dampfbetriebene Schmalspurbahn dagegen bietet die lebendige Verbindung zur Vergangenheit einer vom Königreich Sachsen intensiv und zugleich ökonomisch betriebenen Flächenerschließung durch die Eisenbahn, ergänzt am Hp Weißes Roß mit dem früheren Fuhrmannsgasthof durch den Rückblick auf Hunderte von Jahren des Transports mit Karren, Fuhrwerken und (Post-) Kutschen.

Vor den Toren der Landeshauptstadt Dresden mit ihren zahlreichen weiteren verkehrsgeschichtlichen Sehenswürdigkeiten (z.B. Sächsische Dampfschiffahrt, Straßenbahnmuseum, Bergbahnen und Parkeisenbahn) sowie dem Verkehrsmuseum hat dieser Bahnhof das Potential, in naher Zukunft zu einer bedeutenden Drehscheibe der europäischen Eisenbahn-Traditions- und Denkmalpflege entwickelt zu werden.

Dies ist natürlich nur möglich bei Bewahrung der noch vorhandenen Substanz. Glücklicherweise ist oder wird der große Teil der Objekte einer Nutzung zugeführt, die ihre Erhaltung sichert und den Denkmalcharakter kaum beeinträchtigt. Dies gilt leider nicht für die Güterabfertigung mit dem angeschlossenen großen

Güterboden. Hierfür war zuletzt eine Nutzung als multikulturelles Zentrum mit dem Arbeitstitel »Prellbock« in Vorbereitung, die sich aber zerschlagen hat. Ohne Nutzung schreiten Verfall und Zerstörung allerdings unaufhaltsam und mit steigender Tendenz voran. Noch ist es für eine Rettung aber nicht zu spät!

Der Verein Traditionsbahn Radebeul e.V. befaßt sich mit der Verkehrsgeschichte, veranstaltet den öffentlichen Traditionsbetrieb und pflegt historische Schmalspurbahn-Fahrzeuge. Die seit 1965 geschaffene wertvolle Sammlung rollender Sachzeugen aus der Frühzeit der sächsischen Schmalspurbahnen ist z.Z. täglich rund um die Uhr für Besucher zugänglich und wird gut angenommen. Doch auch diese meist hölzernen Fahrzeuge sind bei ständiger Abstellung im Freien durch Wind und Wetter in ihrer Substanz stark gefährdet. Manche mußten schon in Teilen nachgebaut werden und verloren dadurch an Originalität.

Der Güterschuppen hatte früher an der östlichen Stirnseite ein Gleis für schmalspurige Güterwagen und diente auf mindestens 25 m Länge als Umladehalle für nässeempfindliche Güter zwischen Normal- und Schmalspurbahn.

Die Zielstellung besteht nun darin, diesen Zustand wieder herzustellen und ein schmalspuriges Gleis auf 25 bis 50 m Länge in den Schuppen einzuführen. Dieser Bereich soll nun vor allem als Werkstatt für die Restaurierungsarbeiten an den historischen Fahrzeugen dienen, ggf. auch für Publikum begehbar.

Auf der Nordseite des Gebäudes soll auf dem Planum eines nicht mehr genutzten Normalspurgleises ein schmalspuriges verlegt werden, wo unter dem vorhandenen Schleppdach historische Wagen vor Regen und direkter Sonnenbestrahlung geschützt aufgestellt werden könnten.

Güterabfertigung und -schuppen sollen äußerlich ganz, innen weitgehend im gegenwärtigen

gen Zustand belassen bzw. renoviert werden.

Abgesehen von der genannten Werkstatt und erforderlichen Nebengelassen soll ein möglichst großer Teil des Güterbodens original belassen werden und Demonstrationen der früheren Technologien, Ausstellungen unterschiedlicher Art (auch Modelleisenbahn) sowie verschiedenen kulturellen Veranstaltungen dienen.

In der zweistöckigen Güterabfertigung könnten zwei Räume (ehemalige Gepäckabfertigung und Güterkasse) wieder in ihren Originalzustand versetzt werden und die übrigen für Verwaltungs- und soziale Zwecke des Vereins Traditionsbahn Radebeul e.V. und ggf. weiterer Partner genutzt werden.

Durch diese Nutzung halten wir die weitere Erhaltung des Gesamtensembles für möglich. Besuchern können außerdem zusätzlich Diavorträge, Videoschauen und Führungen auf dem Bahnhofsgelände angeboten werden. Dabei läßt sich die frühere Funktionalität und das Zusam-

menwirken der Einzelobjekte eindrücklich darstellen.

Gleichzeitig verbessern sich die Arbeitsbedingungen für die meist ehrenamtlichen Vereinsmitarbeiter, wächst die Kapazität für die Aufarbeitung historischer Fahrzeuge und entsteht erstmals die Möglichkeit, die unersetzlichen Sachzeugen unabhängig von der Witterung geschützt unterzustellen.

Ausgehend von dieser Basis können in Zusammenarbeit mit der Bahn und weiteren Vereinen sowie Museen zusätzliche Großveranstaltungen organisiert werden, die zeitweise attraktive Fahrzeuge der Normal- und Schmalspur im Freigelände präsentieren und national sowie international Eisenbahnfreunde wie Touristen in beträchtlichen Größenordnungen zu Reisen nach Dresden und Radebeul bewegen würden.

Aufgestellt:

Dresden, am 28. September 2000

CLAUS BURGHARDT

Rollbockverkehr auf der RRg-Linie

Im August 2000 erhielt unser Archiv wertvollen Zuwachs: Ein ehemaliger Eisenbahner des Bahnhofs Radeburg übergab uns mehrere Akten aus der Zeit der Bahnverwaltung Radeburg. Neben mehreren Personalakten befand sich darunter auch eine Akte, welche genauen Aufschluß über die Einführung des Rollbockbetriebs auf der Strecke Radebeul–Radeburg gibt:

Die Generaldirektion der K.Sächs.Sts.E.B. konstatierte im April 1886, daß sich der Einsatz der »Rollschemel oder Transporteure« auf der Linie Klotzsche–Königsbrück (KKk) gut bewährt habe und es »in Erwägung genommen (ist), ob es sich eventuell empfehlen würde, auch auf den übrigen Schmalspurbahnen mit Einstellung derartiger Betriebsmittel vorzugehen.« Mit Entschluß 4349 D 86 vom 10. April 1886 erging Aufforderung an die einzelnen Bahnverwalter, sich dazu zu äußern und sich gegebenenfalls auf der KKk-Linie mit den Bedingungen vertraut zu machen.

Der Radeburger Bahnverwalter Berger legte am 10. Mai 1886 die Verhältnisse auf seiner Strecke dar: Zum Versand kamen in Radeburg

vor allem Hohlglas und Lampenteile aus dem Glashüttenwerk und Backofenplatten aus der Schamotteziegelei Mitscherling, die zum Schutz der scharfen Kanten in Stroh verpackt wurden; im Empfang waren hauptsächlich Ton, Steinzeugrohre und Baukalk. Einen Rollbockbetrieb konnte er jedoch nicht befürworten: Die eiserne Straßenbrücke über dem Einschnitt bei St. 26+20, über den der Kötzschenbroda-Wahnsdorfer Communicationsweg (Gemeindestraße) in den Löbnitzgrund führte, wies nur eine lichte Höhe von 3 m auf, für den Rollbockverkehr waren aber mindestens 4 m erforderlich. Die Aufwendungen von etwa 4.000 Mark zur Herstellung der Profilmfreiheit sowie von weiteren 3.000 Mark für die erforderlichen neuen

Gleisanlagen auf Station Radebeul stünden in keinem Verhältnis zur »Bedürfnisfrage«. Außerdem habe die 1873 gegründete Glashütte bereits mehrfach längere Zeit nicht produziert, so daß trotz der neuen Pächter noch keine stabile Produktion zu erwarten sei.

Zum Jahresende 1887 baten die Glashüttenpächter Lehnigk und Sieber in einem Gesuch um Einstellung von Rollböcken auf der RRg-Linie. Die Königliche Generaldirektion schickte deshalb dem neuen Radeburger Bahnverwalter Richard Pfeiffer am 27. Dezember 1887 eine »Resolution«, ob er dem Berichte des Bahnverwalters Berger vom Vorjahr etwas hinzuzufügen habe. Pfeiffer erklärte, daß es sowohl die Bahnverwaltung als auch die Glashüttenpächter als sehr große Wohltat empfinden würden, wenn auf der RRg-Linie die Rollböcke eingeführt werden könnten. Die Streckenarbeiter der Bahnverwaltung hatten im Jahre 1887 insgesamt 79 »Ladungen« Hohlglas (eine Ladung entsprach einem Normalspur-Güterwagen mit 5 t Ladegewicht, deshalb hießen die 10-t-Wagen auch »doppelladig«) in 235 »kleine« Schmalspur-Güterwagen umladen müssen. Dafür waren 254 Mark Ladelöhne zu zahlen gewesen; weitere 276 Mark kostete der Vorarbeiter der Versender, der das Umladen überwachte. Außerdem planten die Pächter den Kauf und die Erweiterung der Glashütte, so daß der Bahnverwalter den Rollbockverkehr befürwortete. Der Generaldirektion war der Versand der Glashütte jedoch nicht erheblich genug, und so wollte man zumindest die Vergrößerung der Glashütte abwarten.

Ein Jahr später wandte sich die Dresdner Witwe Auguste Gleißberg als Besitzerin der Radeburger Glashütte mit einem Gesuch um Einführung der Rollböcke auf der Linie Radebeul–Radeburg an das Königliche Finanzministerium. Dessen 3. Abteilung (für den Eisenbahnbau und -betrieb zuständig) leitete es an die Generaldirektion der Staatseisenbahnen zur gutachterlichen Äußerung weiter, die ihrerseits die Bahnverwaltung Radeburg aufforderte,

die Entwicklung des Versandes der Glashütte darzulegen. Der Bahnverwalter konnte darauf verweisen, daß der Versand von 389,4 t im Jahre 1887 auf 506,77 t, die in 240 Schmalspurwagen abgefahren wurden, im Jahr 1888 gestiegen sei. Die Glashütte hatte 1887 insgesamt 3.400 t Kohle, 400 t Sand und 180 t Soda und Ton, im Jahr 1888 dagegen 2.960 t Kohle, 430 t Sand und 270 t Soda und Ton empfangen. Für das Umladen der Glaswaren waren 308 Mark im Jahr 1888 von der Verwaltung zu zahlen gewesen. Das Finanzministerium beschied daraufhin am 26. Januar 1889 die Frau Gleißberg, daß man der Einführung des Rollbockverkehrs derzeit nicht näher zu treten vermag. Die mit Rollböcken zu befördernden Frachten würden noch immer nicht bedeutend genug sein, um den großen Aufwand dafür zu rechtfertigen.

Wieder ein Jahr später wurde nun der Stadtgemeinderat Radeburgs mit einer Petition bei der Ständeversammlung in dieser Angelegenheit vorstellig. Die dem Finanzministerium zugegangene Abschrift löste wieder den oben zitierten Behördenweg aus, nur diesmal mit der konkreten Aufforderung, den Kostenaufwand, »welchen die zur Einführung des Rollschemelverkehrs eventuell erforderlichen Herstellungen verursachen würden, s. log. rem. abzugeben«.

Nun ging der Bahnverwalter weiter ins Detail. An der Einführung waren folgende Firmen interessiert:

- das Glashüttenwerk von Lehnigk und Sieber mit Hohlglas, Sand, Stroh, Soda, Kagolith, Marmormehl,
- die Ringofenziegelei von Moritz Mitscherling mit Backofenplatten,
- die Ringofenziegelei von Kickelhagen mit Backofenplatten,
- die Ziegelei der Gebr. Salomon mit Backofenplatten sowie
- die Baugeschäfte von Schubert und Richter mit Kalk und Drainagerohren.

Bis Ende Oktober wurden im Jahr 1889 versandt bzw. empfangen:

- 81 Ladungen Hohlglas mit 500,366 t in 227 Schmalspurwagen,
- 348 Ladungen Backofenplatten mit 1.740 t,
- 76 Ladungen Sand mit 380 t,
- 42 Ladungen Stroh mit 59 t,
- 30 Ladungen Soda, Kagolith und Marmor-mehl mit 150 t,
- 8 Ladungen Drainagerohre mit 40 t sowie
- 44 Ladungen Kalk mit 220 t.

Dies waren insgesamt 2.240 t im Versand und 849 t im Empfang. Für das Umladen mußten 861 Mark Lohnfelder gezahlt werden, davon 243 Mark von der Glashütte.

In Radeburg würden die Gleisanlagen für den Rollbockverkehr genügen, aber in Radebeul wäre ein »Ueberschubgleis« mit einer Weiche einzulegen, was etwa 1.500 Mark kosten würde. Für die Profilverfreimachung an der Brücke der Wahnsdorfer Straße veranschlagte der Bahnverwalter 5.231 Mark. Für ein Paar Rollböcke wären 2.230 Mark einzuplanen.

Am 7. Dezember 1889 verhandelte der Bahnverwalter in der Grundmühle mit deren Besitzer August Schneider. Der erklärte sich bereit, den für die Höherlegung der Straße erforderlichen Teil seines Grundstücks sowie die etwa 1.500 m³ Aufschüttungsmassen von seinem Parzelle 431 auf Flur Wahnsdorf ohne Entschädigung bereitzustellen, wenn ihm im Zuge der Bauarbeiten eine 55 m lange Tonrohrschleuse für die Mühlgrabenwässer eingelegt und sein Wirtschaftsweg mit Klarschlag befestigt wird. Für die Durchfahrt der Geschirre durch sein Mühlengrundstück während der Bauarbeiten forderte er außerdem eine Entschädigung von 6 Mark pro Tag. So bezifferte der Bahnverwalter den Gesamtaufwand auf insgesamt 9.161 Mark.

In ihrem Bericht an das Finanzministerium verwies die Generaldirektion besonders auf die wesentlich geänderten wirtschaftlichen Verhältnisse in Radeburg. Vor allem der Versand aus den Ziegeleien hatte stark zugenommen, so daß man sich nun der Einführung des Rollschmelverkehres trotz der hohen Kosten nicht mehr

länger verschließen möchte. Die Steigung des Kötzschenbroda-Wahnsdorfer Communicationsweges begrenzte aber die Erhöhung der Brücke an der Grundmühle auf die minimale für den Rollbockbetrieb vorgeschriebene lichte Höhe von 4,25 m, so daß bedeckte Güterwagen mit Bremserhaus vom Transport ausgeschlossen bleiben mußten. Die Preise für zwei Rollböcke wurden auf 4.500 Mark mit und auf 3.000 Mark ohne Heberleinbremseinrichtung korrigiert.

Daraufhin genehmigte das Königliche Finanzministerium mit Beschluß 138 F. III am 20. Januar 1890 die Einführung des Rollbockverkehrs und die damit verbundenen Kosten von 11.431, 57 Mark, welche zu Lasten der Baukasse verrechnet werden sollten.

Schon im November 1889 hatte das Königliche Ingenieur-Hauptbureau die Bahnverwalter veranlaßt, die zur Einhaltung des neuen Rollbockprofils erforderlichen Änderungen an den Personenperrons ihrer Strecken zu Lasten der Bahnunterhaltung ausführen zu lassen. Daraufhin wurde zu Jahresbeginn 1890 in Moritzburg der Zwischenahnsteig auf 40 mm über Schienenoberkante abgetragen.

Die Generaldirektion wies den Radeburger Bahnverwalter am 29. Januar 1890 an, mit dem Projekt des Brückenumbaus persönlich beim Straßen- und Wasserbau-Inspector, Baurat Weber, in Dresden vorstellig zu werden und dessen Zustimmung und eventuelle Erklärungen einzuholen. Die Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz bekam den Auftrag zur Beschaffung zweier Rollböcke mit Bremseinrichtung nach dem Muster der für die Strecke Schönfeld–Geyer beschafften Fahrzeuge. Das Abteilungs-Ingenieur-Bureau Dresden-N II hatte für ein Projekt und die Ausführung des »Ueberschubgleises« auf Station Radebeul zu sorgen; und schließlich bekam die Hauptkassenverwaltung Kenntnis, daß die zu erwartenden Kosten der Baukasse RRg zugeschlagen werden sollten. Außerdem war die Stadtgemeinde Radeburg in »Gemäßheit der Verordnung zu bescheiden«.

Am 4. Februar 1890 schrieb der Bahnver-

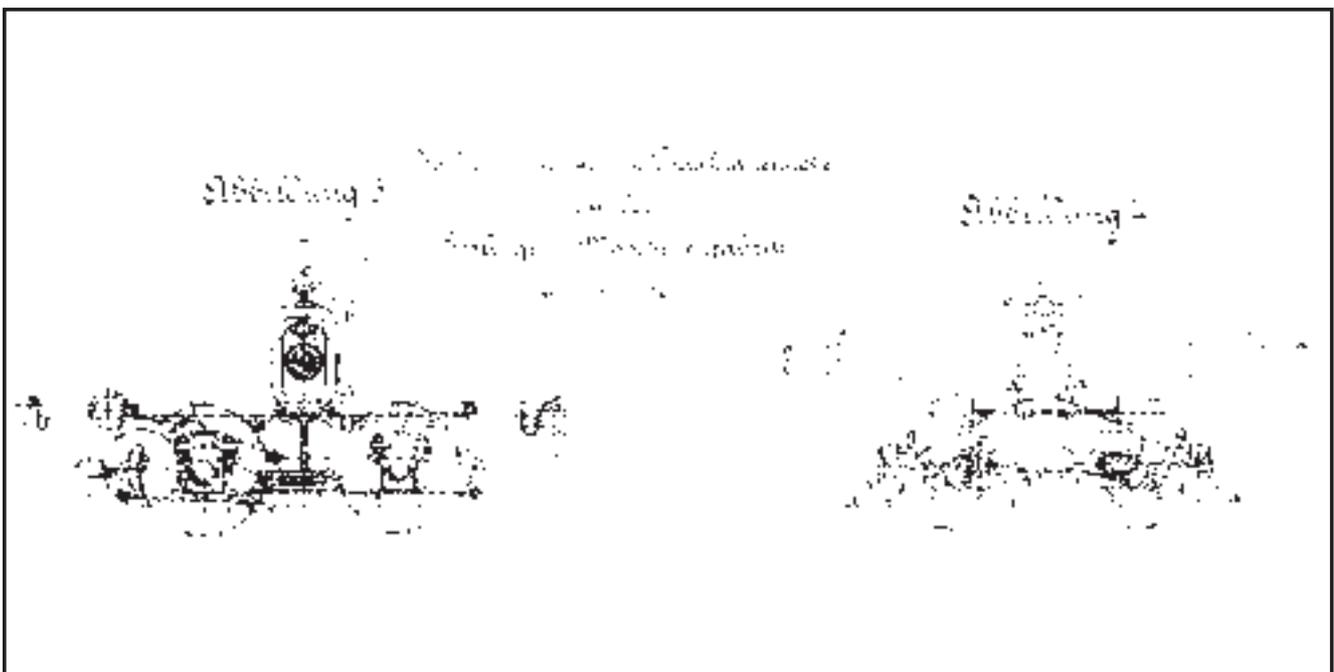
walter die Bauarbeiten an der Brücke bei St. 26+20 bei sechs Bauunternehmern der Umgebung aus. Den Zuschlag erhielt der Maurermeister Friedrich Wilhelm Eisold aus Serkowitz, der mit 4.819,21 Mark das preiswerteste Angebot geliefert hatte. Mit ihm schloß der Bahnverwalter am 28. Februar 1890 einen Vertrag ab, den die Generaldirektion am 23. März 1890 genehmigte.

Die Königliche Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt hatte inzwischen die Straßen- und Wasserbau-Inspection I und die Gemeinde Oberlößnitz gehört und war außerdem mit den Gemeinden Niederlößnitz und Wahnsdorf über das Projekt übereingekommen. Die Bauinspection hatte aus straßentechnischer Sicht keine Bedenken, forderte aber die Einlegung eines »Hebers«, um den Steigungswechsel der Straße auszugleichen. Die Gemeinden Niederlößnitz und Wahnsdorf wollten zudem einen erhöhten Fußweg über die Brücke ausgeführt sehen, da in letzter Zeit eine starke Frequentierung der Straße durch Fußgänger zu verzeichnen gewesen sei. Beides empfahl die Amtshauptmannschaft der Generaldirektion zu »thunlichster Berücksichtigung«. Dagegen konnte man bei der For-

derung der Gemeinde Oberlößnitz nach einer Entschädigung wegen des vermeintlich erhöhten Unterhaltungsaufwands durch die Bauarbeiten für die auf ihrer Flur gelegene Grundstraße keine gesetzliche Grundlage erkennen und wies sie deshalb ab. Diesem Beschluß entsprechend ergänzte die Generaldirektion das Projekt, und der Bahnverwalter beantragte bei der Amtshauptmannschaft die Sperrung der Straße ab dem 23. April 1890. Diese und die Umleitung des Straßenverkehrs über die Oberlößnitzer Grundstraße und durch die Grundmühle wurde in der »Sächsischen Dorfzeitung« bekanntgemacht, außerdem hatte der Bahnverwalter für die Aufstellung von Plakatanschlügen und Barrieren an der Baustelle zu sorgen.

Nachdem der Bauunternehmer verständigt worden war, daß er mit den Bauarbeiten beginnen könne, erhielt der Bahnwärter Müller aus Serkowitz den Auftrag, während der Bauarbeiten vor jedem Zug die Baustelle zu revidieren und dann den Zug passieren zu lassen.

Nunmehr fragte der Bahnverwalter bei der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz an, ob die Rollböcke ab Ende Mai, wenn die Bauarbeiten abgeschlossen sein sollten, zur Verfü-



gung stehen würden. Die Glashüttenbesitzer würden schon auf deren Einsatz drängen. Die Maschinen-Hauptverwaltung hatte die Rollböcke mit Vertrag vom 23. und 28. März 1890 bei der Maschinenfabrik Eßlingen zum Preis von 3.870 Mark bestellt, als Anlieferungstermin war Mitte August vereinbart worden. Da anschließend in der Chemnitzer Hauptwerkstatt noch die Bremsrichtungen einzubauen seien, wäre erst mit einem Einsatz ab etwa Mitte September zu rechnen.

Am 7. Juni 1890 meldete der Bahnverwalter die Fertigstellung der Bauarbeiten an der Brücke; die Straßensperrung wurde noch am gleichen Tag aufgehoben. Da die Gemeinden Niederlöbnitz und Wahnsdorf auch auf den anschließenden Wegstrecken einen Fußweg hatten anlegen lassen, waren – wie im Vertrag mit den Gemeinden festgelegt – für dessen Herstellung durch die Bahnverwaltung auf dem 146 m langen Abschnitt über die neue Brücke 296 Mark nachträglich zu genehmigen. Anhaltende Regenfälle beschädigten Mitte Juni 1890 den Durchlaß des Löbnitzbaches bei St. 26 so stark, daß dort weitere Bauarbeiten nötig waren.

Das Abteilungsingenieur-Bureau II hatte Anfang August 1890 die Schmalspurgleise im Bahnhof Radebeul auf ihre Profilverfreiheit überprüft. Dabei zeigten sich einige nur aufwendig zu beseitigende Einragungen, so daß einige Gleise nach Rücksprache mit dem Bahnverwalter (der für den gesamten Bahnhof eigentlich nicht zuständig war) für den Rollbockverkehr nicht zugelassen wurden.

Am 27. August 1890 traf in Radebeul der normalspurige O-Wagen 25799 ein, dessen Frachtbrief als Ladegut »38 Stück eichene Hölzer von 3 bis 5,2 m Länge« aufführte. Sie wurden in den schmalspurigen Ow K1098 umgeladen. Mit Sicherheit handelte es sich also um die Schwellen für die Weiche, mit der das neue Rollbockgrubengleis abzweigte.

Die neuen Rollböcke mit den Nummern 5 und 6 kamen am 29. August 1890 in Radebeul an. An Zubehör wurden zwei Kuppelstangen,

drei Schraubenschlüssel sowie zwei Spannplatten mitgeliefert. Der Bahnverwalter bat um Genehmigung einer Probefahrt und um Zuweisung eines erfahrenen Beamten durch die Maschinen-Hauptverwaltung zur Personaleinweisung.

Auf die Anfrage des Bahnverwalters, ob die zum Glastransport ab Radebeul benutzten normalspurigen gedeckten Güterwagen 10972 und 10973 auf den Rollböcken verladen und auf der transportiert werden können, verlangte die Maschinen-Hauptverwaltung zunächst nach einer Skizze des für die Radeburger Strecke gültigen Lichtraumprofils (die ersten Schmalspurstrecken besaßen anfangs unterschiedliche Lichtraumprofile). Daraus konstatierte man, daß schon auf geraden Gleis der aufgebockte Güterwagen die Profilgrenze berühre, im 75-m-Bogen mit dem Dach sogar aus diesem herausrage. Deshalb wurde die Überprüfung der Strecke mit einer Profillehre angeordnet, zumal die längeren Spezialwagen für den Glastransport noch weiter aus dem Profil treten würden. Eine Verladung der großen Lenkachswagen mit Doppelbremse (Bremssohlen beidseitig des Rades) wäre aber ohnehin ausgeschlossen (da sie durch die Bremssohlenanordnung nicht auf den vorhandenen Rollböcken befestigt werden konnten). Da die Vorschriften für den Rollbockverkehr, die im Juni 1890 nach Äußerung der Bahnverwalter in Ehrenfriedersdorf, Geyer und Königsbrück aufgestellt worden waren, noch im Druck waren, schickte die Generaldirektion vorerst einen Korrekturabzug nach Radeburg, bat aber um dessen baldige Rückgabe.

Das vorhandene Profilgerüst für Rollbockbetrieb (das an einem Gw mit entsprechenden Halterungen befestigt wurde) war für 4,71 m Höhe ausgelegt. Deshalb wies der Betriebs-Oberingenieur Dr. Fritzsche den Bau eines solchen mit der wegen der geänderten Brücke geringeren Höhe von 4,25 m durch die Bahnverwaltung Radeburg an.

Am 10. Oktober 1890 fand die Prüfungsfahrt um 9.30 Uhr vormittags ab Radeburg statt; die Untersuchung nahm der Regierungsbaumeister

Täubert vom Ingenieur-Hauptbureau vor. Er mußte sieben Einragungen feststellen:

- 20 mm an den Schutzbarrieren am Perron des Hp Weißes Roß bei St. 17+0,
- 20 mm an den Dachziegeln an der Traufkante bei St. 28+55,
- 54 mm an beiden Ecken des Dach und der Dachrinne des Zillerschen Zimmerschuppens bei St. 30,
- 100 mm an Telegrafentange bei St. 36+57,
- 50 mm bzw. 10 mm ab 450 mm Höhe an den Säulen des Sperrbaums am Zweiggleis zur Glashütte im Bahnhof Radeburg,
- 20 bis 50 mm an der Wand des Niederlagschuppens am Zweiggleis der Glashütte,
- Prellsteine am Zweiggleis der Glashütte.

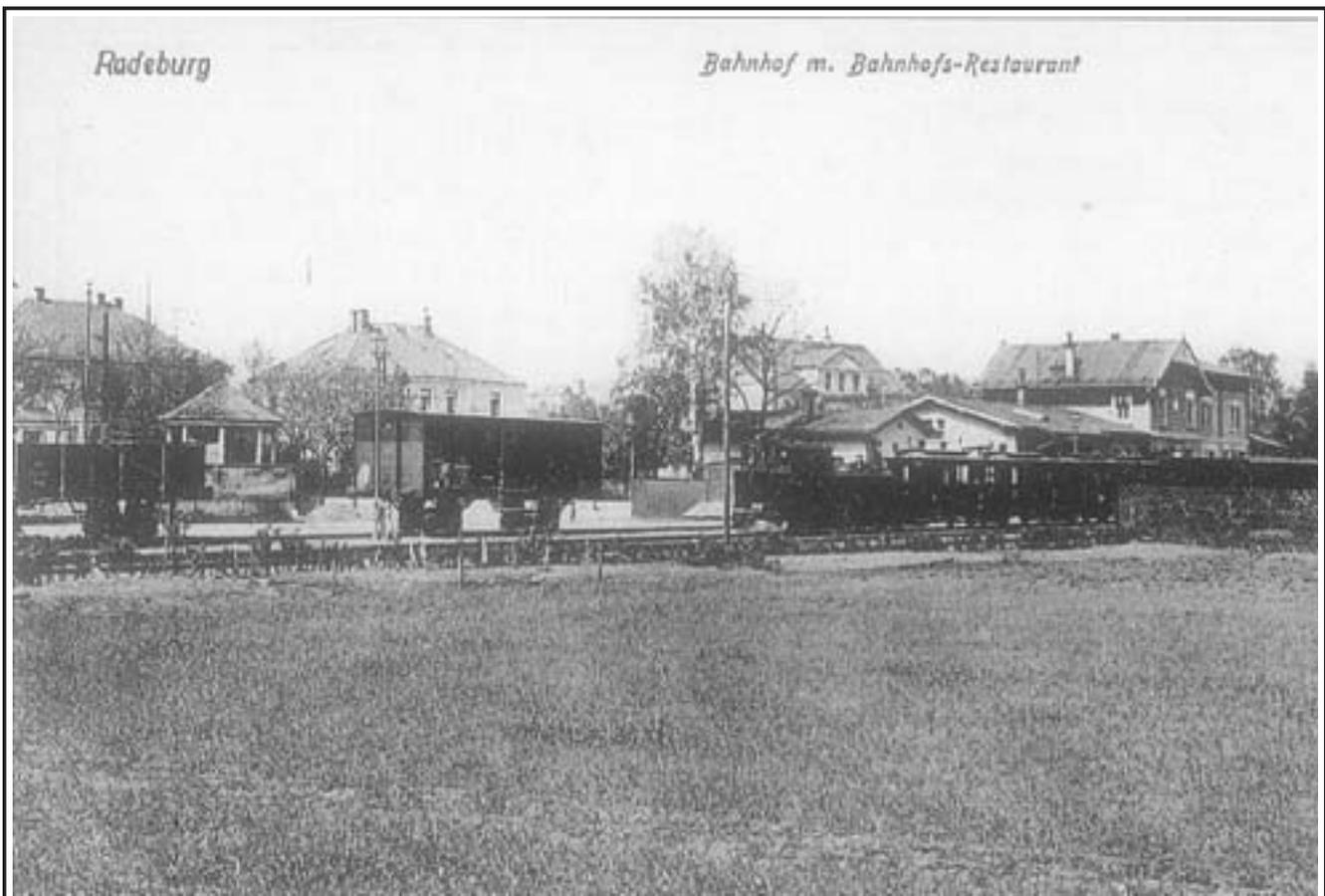
Da der Zillersche Schuppen nur in einen vom Rollbock nicht begrühten Bereich kurz über

der Schienenoberkante hineinragte, sah der Betriebs-Oberingenieur von dessen kostspieliger Anpassung ab. Der Bahnverwalter hatte jedoch für die Beseitigung der anderen Mängel zu sorgen, was bis zum 26. Oktober 1890 erledigt war. Nachdem auch die Probefahrten günstig ausgefallen waren, genehmigte die Generaldirektion am 3. November 1890 die Benutzung der Rollböcke, auf denen auch die 10 m langen Spezialwagen, jedoch nur ohne Bremserhaus, befördert werden durften.

Am 10. November 1890 wurde der Rollbockverkehr zwischen Radebeul und Radeburg aufgenommen.

Fortsetzung im nächsten Heft.

RAINER FISCHER



Aufgebockte Normalspur-Güterwagen an der Ladestraße im Bahnhof Radeburg, um 1905.

Buchtip:

EISENBAHNER

Erich Preuß

GeraMond Verlag, München
ISBN 3-932765-97-5, 39,80 DM

Erich Preuß, eigentlich bekannt dafür, daß er Sachbücher über die Eisenbahn schreibt, deren Inhalt glaubwürdig ist und in der Regel gut recherchiert. Auch wenn er selbst nicht mehr als Eisenbahner bezeichnet werden kann (es sei denn, er hat noch einen Zweitberuf bei der Deutschen Bahn), so hat er versucht, ein Bild über Eisenbahner mit diesem Buch zu formen. Leider ist es ihm nicht ganz gelungen. Sind seine Bücher, auch dieses, unterhaltsam und flüssig geschrieben, können aber Fachfehler nicht mehr verborgen bleiben. Besonders, wenn es um das Thema DB AG geht. Hier ist ihm schlecht zugearbeitet worden. Verwirrend sind von Anfang an die unterschiedlichen Fußnoten, die mal gleich erklärt werden, oder wo man am Schluß des Buches nachblättern muß.

Über 30 fachliche Fehler hat der Rezensent gefunden, die aus Platzgründen hier nicht aufgelistet und erläutert werden sollen. Die ausführliche Liste hängt für Interessenten in Radebeul am »Brett«.

Fazit: Endlich ein Buch, das den Eisenbahner näher beleuchtet und für mehr Verständnis für den Menschen wirbt. Flüssig geschrieben und gut zu lesen. Ost und West an einem Tisch. Konzept sehr gut, Umsetzung der Idee durch viele Sachfehler mangelhaft. Sollte trotzdem in keinem Bücherschrank fehlen.

PETER REICHLER

Am 24. März 2001 findet um 19 Uhr der nächste »**Traditionsbahn-Kegelabend**« in der »Made« im Obstgarten in Dresden-Nickern statt; Anmeldungen bitte bei Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 0351/ 4211868.

Wandertip:

LÖTHAIN-ZÖTHAIN

Auf und neben dem Bahndamm

der Schmalspurbahn Lommatzsch–Meißen

Am 28. Oktober 1972 wurde der verbliebene Abschnitt Lommatzsch–Löthain der Verbindungsbahnen zwischen Wilsdruff und Gärtitz bei Döbeln stillgelegt, aber noch heute findet man viele Spuren dieser mittelsächsischen Schmalspurbahn in der Landschaft. Die meisten der kleinen hölzernen Stationsgebäude stehen noch und sind in den letzten Jahren renoviert und einer neuen Nutzung zugeführt worden.

Für alle, die sich nicht allein auf die Piste trauen oder mehr von der Bahn erfahren möchten, werden geführte Wanderungen angeboten, die mit einem Diavortrag verbunden werden können. Interessenten wenden sich an:

Dietrich Frank, Bahnhofstraße 17, 01665 Käbschütztal, OT Löthain, Tel. 03521/453694

RADTOUR

WILSDRUFF–NOSSEN

Die Wandlung einer Schmalspurbahn zum ausgebauten Radweg

Noch ist er nicht ganz fertig, doch auf einigen Kilometern kann man den Bahndamm des 1972 bis 1973 stillgelegten Abschnittes Wilsdruff–Nossen mit dem Drahtesel »erfahren«. In radfahrerfreundlichen Steigungen führt der Weg durch das grüne Tal der Freiberger Mulde.

Für dieses Projekt, das grenzüberschreitend Anschluß an den Elbradweg bringen soll, sind Fördermittel aus dem Interreg-III-Programm beantragt, von deren Bewilligung das Fortschreiten der Arbeiten abhängt. Der Ausbau selbst ist dann Sache der jeweiligen Kommunen.

Pflichtübung für den Eisenbahnfreund ist bei dieser Tour die kleine Schauanlage am ehemaligen Hp Wilsdruff. Nachdem die Eisenbahnfreunde dort den GGw 97-12-15 wieder im sächsischen Grau (das er wahrscheinlich nie trug) erstrahlen ließen, soll nun auch der Wagenkasten des Pw K2049 aufgearbeitet werden.

Die Preßnitztalbahn hat Steinbach erreicht

Mit einer Festwoche vom 19. bis zum 27. August 2000 beging die IG Preßnitztalbahn die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnittes nach Steinbach. Damit hat die Museumsbahn ihre nach heutigen Maßstäben endgültige Länge erreicht. Schon dieser Teil, der in den zurückliegenden zehn Jahren zu neuem Leben erweckt wurde, erforderte einen teilweise enormen Aufwand, war doch in den achtziger Jahren kaum mehr als etwas Schotter von der Bahn geblieben.

Der zur Festwoche bereitgestellte Lokpark war sehenswert: Die Mansfelder waren mit ihren Loks 10 und 20 präsent. Aus Freital-Hainsberg waren die 99 584 und die Altbau-VIIK 99 734 gekommen. Auf der Fahrzeugschau in Steinbach bekam die Rittersgrüner 99 579 wieder einmal Sonnenschein auf den Kesselscheitel. Hinter ihr stand die Zittauer Hofdame 99 4532

und – auf einem Rollwagen! – ein tschechischer Triebwagen.

An beiden Wochenenden wurde der Fahrbetrieb nachts durchgehend im 2-Stunden-Takt weitergeführt. So waren die einzelnen Veranstaltungsorte immer erreichbar. Wenn freilich nachts auch die Fahrgastzahlen nachließen, sorgte der Nachtverkehr doch sicher erfolgreich zur Vermeidung von Alkoholfahrten angetrunkenen Festgästen im Pkw.

Durch den hohen Fahrgastandrang am ersten Wochenende wurde der Stundentakt am zweiten Wochenende auf 45 Minuten gestrafft. Dennoch waren die Züge fast ständig voll und übertoll. Insgesamt über 200 Züge schickten die Hobby-Eisenbahner an zehn Tagen auf die Strecke!

Mehr und mehr wird nun der Museumsbahn-Alltag einziehen; alles Gute dafür!

R.FIEDLER/R. FISCHER



An den letzten Tagen der Festwoche kam 99 713 auf der Preßnitztalbahn zum Einsatz – übrigens ohne DB Regio-Personal! Foto: A. Kroß



Aktuelles von der Fichtelbergbahn

In Oberwiesenthal traf am 7. September 2000 die Lokomotive 10 der Mansfelder Bergwerksbahn ein. Sie wurde nach ihrem Einsatz bei der Festwoche im Preßnitztal direkt zur Fichtelbergbahn überführt. Hier steht sie, wie schon im Frühjahr diesen Jahres, als Reservelok bzw. für den Bauzugdienst und Sondereinsätze zur Verfügung.

Mit der Ankunft der Lok in Oberwiesenthal verband sich die Verladung eines Personenwagens für den Transport nach Görlitz. In der Werkstatt der ODS in Görlitz läßt die BVO Bahn GmbH derzeit den Gepäckwagen 974-363 und drei Personenwagen aufarbeiten. Neben den technischen Untersuchungen erfolgt bei den Personenwagen eine Neugestaltung der Fahrgasträume. Dabei werden die bei der Mo-

dernisierung um 1980 verwendeten Bezüge und Wandverkleidungen durch optisch ansprechendere und zeitgemäßere Materialien ersetzt.

Es wird jedoch nicht nur an den Fahrzeugen gebaut. Auch an der Infrastruktur wird weiterhin gearbeitet. So beginnt im September die Neugestaltung der Ladestraße im Bahnhof Cranzahl. Diese wird durchgängig befestigt, und es werden weitere Parkmöglichkeiten für Besucher und Reisende angelegt. Gleichzeitig wird in Oberwiesenthal eine kombinierte Haltestelle für Bahn und Bus eingerichtet. Damit wird sich das Umsteigen zwischen den Verkehrsträgern vereinfachen.

Aktuelle Meldungen gibt es auf der Internetseite www.bvo.de.

STEFAN SCHWARZ

Inbetriebnahme eines elektronischen Stellwerks im Bf Wernigerode Westerntor

Für die technische Absicherung des Zugleitbetriebes auf der Strecke Wernigerode–Brocken erfolgte bereits im Herbst vor zwei Jahren der erste Spatenstich; am 6. September 2000 konnte das elektronische Stellwerk im Bahnhof Wernigerode Westerntor als erster Bauabschnitt fertiggestellt werden. Seit April 2000 wurden die neuen Anlagen im Probetrieb getestet, nun erfolgte nach Abnahme durch den Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht die offizielle Inbetriebnahme.

Die HSB investierte für diesen ersten Bauabschnitt 6,1 Millionen DM, das Land Sachsen-Anhalt stellte dafür Fördermittel in Höhe von 4,3 Millionen DM bereit. Es wurden insgesamt

über 15 km Kabel verlegt. An das neue Stellwerk sind derzeit vier Bahnübergangs-Sicherungsanlagen, zwölf Weichen sowie 28 Signale angeschlossen.

Zunächst wird der Betrieb vom Einfahrsignal des Bahnhofs Wernigerode Westerntor an der Gaststätte »Eselskrug« bis zum Streckenende im Bahnhof Wernigerode vom neuen Stellwerk gesteuert, die Vorarbeiten in Richtung Brocken laufen aber bereits schon, so daß bald mit der Fertigstellung des Gesamtprojektes gerechnet werden kann.

NACH INFORMATIONEN DER
NORDLICHTER-DEPESCHE

Seite 20:

Eine VIIK in Steinbach, das hat`s früher nicht gegeben! (oben) An der Ladestraße präsentierte sich hinter der Rittersgrüner 99 579 auch die Zittauer Hofdame und ein aufgebockter tschechischer Triebwagen.

Fotos: J. Windrich

Neue Fahrzeuge der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Fahrzeug-Nr	Gattung	Baujahr	im Besitz seit	Bemerkungen
97-01-56	Rf4	1934	9/2000	Fahrbühnenlänge: 9,0 m, l. Unt.: 4.8.1994
97-02-21	Rf4		9/2000	Fahrbühnenlänge: 9,0 m, l. Unt.: 31.8.1994
97-03-25	Rf4		9/2000	Fahrbühnenlänge: 9,0 m, l. Unt.: 3.8.1994
97-07-51	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 25.3.1992
97-07-86	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 19.3.1991
97-08-28	Rf4, eh Rf6	1923	9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 29.11.1991
97-08-34	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 17.1.1992
97-08-43	Rf4, eh Rf6	1923	9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 15.1.1989
97-08-73	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 23.4.1992
97-08-85	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 26.3.1992
97-08-88	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 23.3.1992
97-08-91	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 13.12.1992
97-08-97	Rf4, eh Rf6		9/2000	Fahrbühnenlänge: 7,8 m, l. Unt.: 16.2.1993
97-25-20	HH	1926	9/2000	beschädigt, Standort: Freital-Hainsberg
97-25-52	HH	1926	9/2000	
97-25-53	HH	1926	9/2000	



Arbeitsplan 2000/01 (4. und 1. Quartal)

Oktober	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	1.	Traditionsbetrieb »Dackeltreffen«
	Sa	28.	Klubabend in Radebeul (nach dem AE)
November	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	Sa	4. 9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	5.	Traditionsbetrieb »Sächsisches Bockbierfest«
	Sa	11. 9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	18. 13.30-17	Mitgliederversammlung
	Sa	25. 9 - 18	Arbeitseinsatz
Dezember	Sa	2. 9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	Traditionsbetrieb »Adventsfahrt«
	Mi	6.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa	9. 9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	10.	Traditionsbetrieb »Adventsfahrt«
	Sa	16.	Weihnachtsfeier *
		27. - 2.1.	Jahreswechsel in Arnsfeld
	So	31.	Silvesterfeier *
Januar	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	28.	Winterwanderung
Februar	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Di	27. 16 - 18	Pfannkuchenessen in der Geschäftsstelle
März	jeden Do	14 - 20	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	11.	Die Traditionsbahn geht baden...

***) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

Seite 22:

*Neben den jetzt unserem Verein gehörenden Roll- und Drehschemelwagen stehen die bei DB Regio verbliebenen Traditionswagen und die außer Betrieb gesetzten Traglastenwagen des Radebeuler Regelparks.
Foto: R. Fischer, 21. September 2000*

