

---

# Traditionsbahn- Depefche

---



---

**Heft 36**

**Frühjahr 2001**

---



---

**Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.**

---

## Inhalt:

Ein gutes Jahr gilt's zu gestalten! . . . . .	3
Fliegende Eisenbahn . . . . .	5
Ergebnisse der ABM- und Arbeitseinsätze . . . . .	7
Vereins- und Bahninformationen . . . . .	8
Neuer Betreiber für HK und RRg . . . . .	10
Privatbahnhof Radebeul Ost? . . . . .	11
EBA oder: Die unendliche Geschichte. . . . .	12
Erfolgsloser Diesel auf sächsischen Schmalspurbahnen - die Baureihe V36K . . . . .	14
DB-Weihnachtsbaumplantage bei Reitzenhain . . . . .	21
Schmalspur-Fahrzeug-Nachrichten . . . . .	22
Arbeitsplan . . . . .	23

Sie finden unsere aktuelle Ausgabe auch im Internet unter  
[www.traditionsbahn-radebeul.de](http://www.traditionsbahn-radebeul.de) als PDF-Datei zum Herunterladen!

## Achtung, Abonnenten!

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

---

## Titelbild:

*Den Rücktransport der im Lokschuppen Radeburg untersuchten Wagen nutzten am 3. Februar 2001 Eisenbahnfreunde der »IG Wagen« zu einer Sonderfahrt durch den Schnee. Foto: R. Fischer*

---

## Rücktitelbild:

*Fast wie ein technomodell-Wagen wirkte der Gu des Museumszuges bei seiner Luftfahrt auf seinen Platz an der Ladestraße (siehe auch Seite 5). Foto: H.-J. Rosner*

---

## 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](mailto: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 Groß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: albatec Dresden

erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: DM 2,-; Jahres-Abo 2001: DM 15,-/ Euro 8,- (incl. Versandkosten)

Für Vereinsmitglieder erfolgt die Finanzierung über den Vereinsbeitrag!

Nachdruck und anderweitige Vervielfältigung nur nach Zustimmung der Redaktion

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen!

Redaktionsschluß: Heft 36: 26. März 2001, Heft 37: vsl. 20. Juni 2001

---

## Ein gutes Jahr gilt's zu gestalten!

Das Jahr 1 der Traditionsbahn mit eigenem Zug neigt sich dem Ende zu. Am 1. Juni 2001 können wir das kleine Jubiläum feiern – Grund dazu gibt es genug, denn die neue Lage hat auch neue Initiativen im Verein und darüber hinaus ausgelöst, an die vorher kaum zu denken war. Nicht allein der Mensch, auch ein Verein wächst offensichtlich mit den Aufgaben, die er sich selbst oder die ihm andere stellen.

Wenn z.B. der Lokschuppen in Radeburg im positiven Sinne innen kaum noch wiederzuerkennen ist, alle Reparatur- und Fristarbeiten an Lok und Wagen termin- und qualitätsgerecht ausgeführt wurden, die zahlreichen Züge unseres EVU sicher, zuverlässig und fast pünktlich fuhren, so ist das vor allem Kay-Torsten Zimmermann, Dietmar Hummig und einem relativ kleinen Helferkreis zu verdanken.

Auch Ausbildung und Einsatz des Lokpersonals liefen parallel, und kaum zu glauben ist, daß tatsächlich alle Dienste auf den beiden Loks ausschließlich von Vereinsmitgliedern abgedeckt wurden – obwohl es bis heute erst zwei eigene Dampflokführer gibt!

Schauen wir in die Zukunft, so stehen weitere Herausforderungen vor uns: Für die Übernahme dringend benötigter, weiterer Traditionsfahrzeuge gibt es durchaus noch Chancen, aber sie machen auch mehr Arbeit. Die Nutzung der vorhandenen Gleise von DB Netz ist nicht mehr selbstverständlich, immer mehr Verantwortung und Kosten sollen auf uns übertragen werden. So stehen kurzfristig Gleisbauarbeiten in Moritzburg und Radebeul Ost ins Haus. Der Verkauf des Radebeuler Empfangsgebäudes an die Fa. Dicon hat zur Folge, daß wir noch in diesem Jahr neue Räume anmieten, vor- und einrichten müssen. In der nächsten Depesche können wir hoffentlich schon näheres berichten.

Natürlich soll es dabei keine Abstriche am Traditionsbetrieb und an den laufenden Arbeiten geben. Im Gegenteil, zu Pfingsten, mit einem großen Kinderfest am 9. Juni, mit der ersten Steam-(Love)-Parade auf Schienen »I Love You Tender«, einer Fahrt für Ferienpaß-Inhaber, dem großen

Der Oberlichtwagen 970-302 steht kurz vor seiner Fertigstellung.  
Wir rufen deshalb alle unsere Freunde nochmals auf, uns bei der abschließenden Finanzierung zu unterstützen!

### **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 unser Verein jetzt 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!*

Bahnhofsfest in Radeburg sowie Pendelfahrten zum Abfischen im Oktober werden neben bewährten Themen- und den vielen Charterfahrten auch völlig neue Akzente gesetzt. Wenn nun endlich (hoffentlich) der »neue« Personenwagen 970-302 aus Görlitz zu Ostern die ersten Passagiere befördert, wird er eine wichtige Ergänzung unseres Fahrzeugparks bilden und vor allem den sächsischen Zug verstärken, damit der »Saxonia Limited« nicht mehr ganz so limitiert ist. Übrigens ist es der erste unserer Personenwagen ohne Toilette, und man wird verlorengegangene Aspekte früheren Reisens wiederentdecken, wenn man zu gewissen Geschäften den Nachbarwagen aufsuchen muß. Natürlich geht das nur beim Halt des Zuges, während man das Örtchen bekanntlich nur während der Fahrt benutzen darf. Das Personal ist demzufolge gehalten, an den beim nächsten Stop nötigen Familienzusammenführungen hilfreich mitzuwirken...

Doch zunächst bitten wir heute noch einmal um Spenden für diesen Wagen. Sie sollen vor allem helfen, die letzte Rate zu tilgen, damit noch vorhandene Reserven den künftigen Projekten zugeführt werden können.

Hier sind vor allem die Hauptuntersuchungen der Wagen KB4 970-006 und KPw4 974-354 zu nennen, zu denen sich der Vorstand kurzfristig und teilweise vorfristig entschlossen hat, um in den nächsten Jahren den Rücken für Lok-HU frei zu bekommen. Hier handelt es sich wohl um das bisher größte Projekt unter Regie unseres Vereins. Für vier Monate wurde eine entsprechend große Halle in Radebeul angemietet, in die beide Wagen mit hohem Aufwand verbracht wurden. Inzwischen sind sie mit Hilfe unserer ABM-Brigade schon fast völlig demontiert, die Vorbereitungen für den Wiederaufbau laufen. Insbesondere beim Gepäckwagen sind dabei noch sehr aufwendige Stellmacherarbeiten nötig. Drehgestelle und Zugvorrichtungen beider Wagen werden durch die ODS in Görlitz aufgearbeitet, die aus vier Angeboten den Zuschlag erhielt. Ein sehr anspruchsvolles Ziel ist es, die Wagen zu Himmelfahrt wieder einsatzbereit zu haben. Doch wegen des Karl-May-Festes ist dies auch unverzichtbar. In der Halle Turnerweg muß inzwischen der Schneepflug noch ein Weilchen auf seine Aufarbeitung warten.

Selbst an politischem Gewicht gewinnt unser Verein zusehends: Nachdem zwei Radebeuler OB-Kandidaten in unserer Mitgliederversammlung auftraten, kandidiert ja mit Ingolf Roßberg erstmals ein Vereinsmitglied für den Dresdner Chefsessel! Drücken wir ihm und uns die Daumen, denn die Arbeit wird ja davon bekanntlich auch nicht leichter.

Und eins bleibt bestehen: Gemessen werden wir an den Aktivitäten der großen Mehrheit unserer Mitglieder!

Viel Stehvermögen wünscht deshalb Euer 1. Vorsitzender

CLAUS BURGHARDT

**Die Firma technomodelle feiert in diesem Jahr ihr 35jähriges Bestehen, vor 30 Jahren entstanden die ersten H0e-Wagen nach sächsischen Vorbildern. Wir gratulieren Herrn Ing. Gerhard Walter und seinen Mitarbeitern zu diesem Jubiläum recht herzlich!**

Auch im Jahr 2001 wird es wieder Neuheiten für die Freunde sächsischer Schmalspurdelle in der Nenngröße H0e geben. Über diese wird die Traditionsbahn-Depesche in einer ihrer nächsten Ausgaben ausführlich berichten.

## Fliegende Eisenbahn

Am 15. Januar 2001 war enormer Flugbetrieb auf dem Bahnhof Radebeul Ost: Insgesamt vier Fahrzeuge schwebten durch die Lüfte!

Bereits am 14. Januar 2001 war der Gepäckwagen 974-354 aus Radeburg überführt worden. Im Lokschuppen hatten unsere ABM'er bereits damit begonnen, für eine Neulackierung die alte Farbe seiner Beblechung abzuschleifen. Im Silberling-Look brachte ihn so die V10C nach Radebeul. Kurzfristig war es gelungen, für die HU des in keine bisher genutzte Halle passenden Polsterklasse-Wagens 970-006 ein Objekt in Radebeul zu mieten, in dem zwei Vierachser Platz finden. Deshalb sollte dort auch 974-354 mit einziehen.

Bei eisigem Wetter trafen frühmorgens die ABM-Kräfte unter Leitung der Herren Zimmermann, Ende und Hummig die Vorbereitungen

zum Straßentransport. Kurz nach dem Sonnenaufgang hing dann 970-006 an der Traverse des Straßenkranes. Nachdem er auf dem Tieflader verstaubt war, kam auch 974-354 zu einer Luftfahrt über die Ladestraße. Dann brachte ein kleiner Korso aus zwei Tiefladern und einem Begleitfahrzeug die Wagen über die Meißner Straße zur angemieteten Halle.

Unterdessen hatte der Kran den Schneepflug über den Museumszug gehoben und auf einen dritten Tieflader verladen, der ihn auf den Turnerweg brachte. Dort hatte Herr Ring inzwischen dafür gesorgt, daß der aufgearbeitete Gw vor der Halle stand. Nachdem ein zweiter kleinerer Kran angekommen und mühsam unter den großen Lindenbäumen eingerichtet worden war, konnten beide Fahrzeuge ihren Platz tauschen: der Schneepflug kam in die Halle, und der Gw





*Fotos: R. Fischer (Seiten 5 bis 7)*



wieder auf den Bahnhof, wo noch der erste Kran zur Entladung gewartet hatte.

Inzwischen war Mittag vorüber, und der große Kran fuhr den beiden Vierachsern hinterher. Zuerst hob er 970-006 vom Transporter und stellte ihn auf die verlegten Gleisjoche. Dann zeigte sich, daß die Vorplanung perfekt war: Der

Wagen paßte genau durch das Tor! Auch 974-354 hatte mit seinem Heberlein-Apparat nachfolgend keine Berührungspunkte, und das trotz der etwas abschüssigen Halleneinfahrt. Am nächsten Tag konnten die Arbeiten an den Wagen beginnen.

RAINER FISCHER

---

## Ergebnisse der Arbeitseinsätze

Der zweiachsige Güterwagen K1855 hat nach seiner äußerlichen Aufarbeitung wieder seinen Platz im Museumszug eingenommen. Nur die Beschriftung ist bei günstiger Witterung noch zu ergänzen.

Der Oberlichtwagen 970-302 befindet sich noch bei der ODS in Görlitz und wartet auf seine endgültige Fertigstellung. Durch ABM-Mitarbeiter unseres Vereins wurden die Lampen des Wagens zusätzlich mit einer 24-V-Beleuchtung ausgerüstet. Eine Überführung nach Radebeul noch vor Ostern, wie es ODS zugesichert hatte, erscheint aber unwahrscheinlich.

Im Januar wurden zwei Großprojekte in Angriff genommen: die Hauptuntersuchungen an der »Polsterklasse« 970-006 und am Gepäckwagen 974-354. Beide Wagen wurden in eine extra angemietete Halle in Radebeul gebracht, um die erforderlichen Arbeiten wettergeschützt ausführen zu können.

Der Wagenkasten von 970-006 wurde zunächst komplett demontiert. Die Drehgestelle sind bereits zur Aufarbeitung im ODS-Werk in Görlitz. Die Zugvorrichtung wurde ebenfalls abgebaut und für eine Aufarbeitung in einer Fachwerkstatt vorbereitet. Die in unserem Verein



tätigen ABM-Kräfte haben mittlerweile mit der Wiederherstellung des Wagenkastens begonnen: Nach dem Abbau der Außenbleche wurde an diesen die Farbe entfernt und stark korrodierter Stellen ausgebessert. Weiterhin mußte die gesamte Stahlkonstruktion entrostet werden. Danach wurde wieder Rostschutzgrundfarbe, Lack und ein Konservierungsmittel aufgetragen. Anschließend erfolgte die Erneuerung der Futterhölzer und Füllleisten sowie die Aufarbeitung der Fensterrahmen und die Erneuerung der Fensterdichtungen. An den Sitzgestellen wurde mittlerweile die alte Farbschicht entfernt und neuer Lack aufgetragen. Die Lampen des Wagens sowie die Messingteile der Türen wurden in der SUFW-Werkstatt aufgearbeitet. Bei Redaktionsschluß stand die Montage neuer Deckenplatten und die Erneuerung der elektrischen Einrichtung bevor.

Am Wagen 974-354 sollte ursprünglich nur ein neuer Anstrich erfolgen, da die alte Farbe seit längerem stark abblätterte. Nachdem die Verkleidungsbleche zum größten Teil von der alten Farbe befreit waren, zeigten sich große Korrosionsschäden an den bereits mehrfach geflickten Platten. Als auch diese abgenommen waren, wurden die teilweise arg verwitterten Holzsäulen sichtbar. So entschlossen sich Betriebsleitung und Vorstand, die HU vorzuziehen

und den Wagen mit äußerer Holzverkleidung wieder aufzubauen. Vor der Auswechslung der schadhaften Säulen und Holme durch eine autorisierte Fachwerkstatt mußte auch die Innenverkleidung und die Trennwand zum Zugfunkabteil fast vollständig ausgebaut werden. Inzwischen wird das Holz für den Einbau vorbereitet. Die Messingteile der Türen wurden wie beim Personenwagen 970-006 von der SUFW-Werkstatt aufgearbeitet. Geplant ist, zum Karl-May-Fest beide Wagen wieder im Einsatz zu haben.

Wegen dieser Arbeiten mußte die begonnene Aufarbeitung des Schneepflugs 97-09-59 etwas verschoben werden, so daß an ihm bislang nur Entrostungsarbeiten stattgefunden haben.

Die 99 539 wurde im Januar ausgewaschen, derzeit laufen noch einige Aufarbeitungen.

Auch am Lokschuppen in Radeburg wurde weiter gebaut. Eine abgängige Mauer über dem Kellergewölbe wurde instandgesetzt. Im Februar erhielt des Gebäude neue Gleistore. Die Werkstattausrüstung wurde weiter komplettiert.

Wie in jedem Frühjahr machte sich eine Vielzahl von Arbeiten an der Strecke erforderlich. So mußten zum Beispiel die Haltepunkte von Müll geräumt und am »Weißen Roß« die Wartehalle und das Empfangsgebäude von Graffiti befreit werden.

D. HUMMIG, A. KROSS, R. FISCHER

---

## Vereins- und Bahninformationen

- Wegen fehlender Effizienz hat der Vorstand beschlossen, die Arbeitseinsätze an den Donnerstagen ab 1. April 2001 nicht mehr durchzuführen. Statt dessen soll verstärkt die Arbeit in kleineren Arbeitsgruppen mit festen Projekten angestrebt werden.
- Mit Vorstandsbeschuß vom 22. Februar 2001 trat eine überarbeitete Archivordnung für das »Fritz-Hager-Archiv« in Kraft. Interessierte Freunde können diese in der Geschäftsstelle bzw. beim Archivverantwortlichen einsehen.
- Seit dem 1. Januar 2001 hat sich für unseren Verein die Gerichtsbarkeit geändert. War bisher das Registergericht beim Amtsgericht Dresden verantwortlich, so wurde jetzt unsere Akte an das Amtsgericht Meißen, Abteilung Vereinsregister, abgegeben. Dadurch wird sich wahrscheinlich die Vereinsregister-Nummer ändern. Derzeit liegt aber noch keine Mitteilung des Amtsgerichtes vor.
- Unser Verein war einer von 15 Vereinen, den die Bürgerstiftung Dresden im Rahmen der Bürgerstiftungs-Lotterie fördern wollte. Die

Lotterie ist im Oktober 2000 zu Ende gegangen, und unserem Verein floß ein Teil der auszuschüttenden Gelder zu.

- Die Traditionsbahn Radebeul, der Landgasthof Berbisdorf und DJ Sandro präsentieren: Die Steamparade! Unter dem Motto »I love you tender« findet am 21. Juli 2001 die erste Steamparade mit House und Techno-Music in Sachsen statt. Abfahrt ist um 14 Uhr (für Kinder und Jugendliche) bzw. 19 Uhr (für Erwachsene und Jugendliche) ab Radebeul Ost. Die Rückfahrt erfolgt gegen 3 Uhr.
- Ein weiteres Event in Zusammenarbeit mit DJ Sandro präsentieren wir am 6. und 7. Oktober 2001: Die (N)Ostalgieparty. Abfahrt der Züge ab Radebeul Ost ist hier um 19 Uhr (6. Oktober) bzw. um 10 Uhr (7. Oktober).
- Vor fast 120 Jahren wurde die erste sächsische Schmalspurbahn eröffnet und das erste Teilstück der Linie von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld dem Betrieb übergeben. Anlässlich dieses Jubiläums veranstaltet die Traditionsbahn Radebeul vom 19. bis 21. Oktober 2001 ein Bahnhofsfest in Radeburg. Als Gast werden wir vsl. auch die Schönheider 99 582 begrüßen können, nachdem zuvor unsere Grüne zum Bürstenfest zwischen Schönheide und Stützengrün zum Einsatz kommen wird.
- Die Museumsbahn Schönheide begeht am 5. April 2001 ihr 10jähriges Bestehen. Aus diesem Anlaß gibt es am 12. und 13. Mai 2001 ein Bahnhofsfest. Besucher haben die Möglichkeit, sich vom Fortschritt der Bauarbeiten an der Strecke zu überzeugen oder die Erfolge in der Fahrzeugaufarbeitung zu bestaunen. Außerdem ist die Museumsbahn jetzt mit einer eigenen Website im Internet vertreten. Unter [www.museumsbahn-schoenheide.de](http://www.museumsbahn-schoenheide.de) können die Informationen zum Verein und zur Bahn abgerufen werden.
- 10. Dresdner Dampflokkfest vom 28. April bis zum 1. Mai 2001. Auf dem Gelände des ehemaligen Bw Dresden-Altstadt präsentieren sich wieder Fahrzeuge aus allen Epochen der Eisenbahngeschichte. Öffnungszeiten: 10 bis

18 Uhr, Eintritt: Erwachsene 7 DM, Kinder 4 DM, Familienkarte 17 DM.

- Vom 30. Juni bis zum 8. Juli 2001 findet die Festwoche »750 Jahre Rittersgrün« statt. Das Schmalspurmuseum im ehemaligen Bahnhof Oberrittersgrün wird sich ebenfalls an den Feierlichkeiten beteiligen.
- Aus dem Veranstaltungskalender der Stadt Radebeul für das Jahr 2001:  
12. und 13. Mai: Gewerbe- und Tourismusmesse in Altkötzschenbroda  
26. und 27. Mai: Karl-May-Fest im Löbnitzgrund, die Traditionsbahn verkehrt wieder mit einem Sonderfahrplan.  
23. Juni: Bilzbadfest  
16. September: Kasperiaade in der Puppentheatersammlung  
21. bis 23. September: Herbst- und Weinfest in Altkötzschenbroda mit Internationalem Wandertheaterfestival
- Fahrtage der Gartenbahn Radebeul des MEC »Löbnitzgrund« e.V., An der Jägmühle 3: 1., 24. und 27. Mai, 3. und 24. Juni, 29. Juli, 26. August, 30. September sowie 3. Oktober 2001. Der Gartenbahn-Betrieb findet bei gutem Wetter jeweils von ca. 14 bis 18 Uhr statt.
- Neuerscheinung beim Verlag Kenning: »Schmalspurbahnen um Mügeln und Wilsdruff« von Ludger Kenning, Nebenbahndokumentation Band 69, 264 Seiten, 98 Farb- und 505 SW-Fotos, 124 Zeichnungen, ISBN 3-933613-29-9, DM 78,00. Zwei weitere Publikationen zur Geschichte sächsischer Schmalspurbahnen befinden sich in Vorbereitung: Karl Wolf, Rainer Heinrich: »Von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld« (Nebenbahndokumentation Band 50) sowie die überarbeitete Neuauflage des Buches »Die Schmalspurbahn Grünstädtel-Oberrittersgrün« (Nebenbahndokumentation Band 25) von Bernd Kramer und Rainer Heinrich.

\*

## Neuer Betreiber für HK und RRg

Am 31. Dezember 2000 übernahm nach mehrmonatigen Verhandlungen mit DB Regio die Bahn-Tochter Mitteldeutsche Bahnreinigungs-Gesellschaft Leipzig (MBRG) den Betrieb der beiden bei der DB AG verbliebenen sächsischen Schmalspurbahnen in Freital-Hainsberg und Radebeul. Bis kurz zuvor war zumindest der Übergabetermin noch umstritten gewesen. Sogar der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, die jetzt transnet heißt, hatte bei einem Aufenthalt in Dresden kurzfristig in die Verhandlungen eingegriffen.

Die DB AG wollte den ungeliebten und unbestreitbar unwirtschaftlichen Betrieb zumindest billiger gestalten, was nach dem einzigen seit der Bahnreform konsequent verfolgten Konzept bedeutete: Senkung der Personalkosten. Da im Rahmen des geltenden Konzern-Tarifvertrages aber kein Spielraum für niedrigere Löhne blieb, kam die Bereitschaft der MBRG, die seit 1998 als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zugelassen ist, zur Betriebsübernahme sicher sehr gelegen. Die auf und an den Schmalspurbahnen beschäftigten Mitarbeiter von DB Regio wechselten »freiwillig« zur MBRG über, von der sie neue Arbeitsverträge erhielten. Die Fahrzeuge verblieben dagegen im Eigentum von DB Regio, die MBRG ist zur Nutzung von 19 Dampflokomotiven und 74 Reisezugwagen berechtigt und hat für deren Vorhaltung zu sorgen.

Die MBRG gründete einen neuen Bereich »Sächsische Schmalspurbahnen«, er ist der Geschäftsleitung direkt unterstellt. Zwar firmiert er in Leipzig, doch das Büro befindet sich im Lokschuppen in Freital-Hainsberg. Der Bereichsleitung gehören u.a. Herr Wolfgang Böhm als Bereichsleiter und Herr Ralf Kempe als Stellvertreter an, so daß zwei erfahrene Praktiker vor Ort die Geschicke mit Kompetenz lenken.

Die Geschäftsleitung der MBRG freute sich über die überwiegend motivierten neuen Mitar-

beiter und baut auf deren langjährige Erfahrungen im Schmalspurbetrieb. Nach ersten Äußerungen – auch in einem Gespräch mit unserem 1. Vorsitzenden – ist die Geschäftsleitung der MBRG gewillt, einen attraktiven Betrieb auf beiden Strecken zu gewährleisten und auch mit uns als Verein und EVU zusammenzuarbeiten. Dabei will sie möglichst alle vorhandenen Fahrzeuge weiter oder wieder nutzen. Auch die Ehrenlokführerausbildung soll weitergeführt werden. Hoffen wir, daß die Pläne nicht durch finanzielle Zwänge schon bald zusammengestrichen werden müssen!

Die im vergangenen Jahr von DB Regio abgestellten Hainsberger Lokomotiven 99 608 und 99 734 (dort fährt man übrigens schon wieder mit den alten 99er-Schildern) befinden sich auf Veranlassung der MBRG bereits zu einer Hauptuntersuchung im Spezialwerk Meiningen. Auch die anderen von DB Regio zur Ausmusterung vorgesehenen Wagen sind wieder im Bestand. Noch von DB Regio eingeleitet wurde der Einbau neuer Schiebefenster in instandgesetzte Modernisierungs-Gepäck- und Personenwagen. Leider sind bei Bestellung der Fenster die Maße vertauscht worden, so daß sie sich nur »fahr-gastunfreundlich« öffnen lassen.

Da die MBRG nur im Auftrage von DB Regio tätig wird, ändert sich am Verkehrsvertrag mit dem Verkehrsverbund Oberelbe rechtlich nichts; zu Jahresbeginn wurde dieser bis zum Jahr 2010 neu abgeschlossen.

Unserem Verein gegenüber wird DB Regio auch weiterhin Ansprech- und Vertragspartner bleiben, wenn wir deren Anlagen und Fahrzeuge nutzen wollen (und müssen). Im Regionalbereich haben aber inzwischen einige Stühle (oder besser: Damen und Herren, die drauf sitzen bzw. saßen) gewechselt, was sich möglicherweise auf den oft wenig entgegenkommenden Umgang mit unserem Verein auswirken könnte. Doch beim Unternehmen Zukunft ist ja nichts so konstant wie die – strukturelle – Veränderung...

## Privatbahnhof Radebeul Ost?

Der Verkauf von nicht mehr benötigten Bahnhöfen der DB AG ist in letzter Zeit öfters Thema der Medien. Deshalb an dieser Stelle ein kleiner Exkurs durch die lokale Presse.

Die Bahn AG beabsichtigt etwa die Hälfte ihrer 3000 Bahnhöfe zu verkaufen. Auch Sachsen wird davon in starkem Maße betroffen sein. Im Großraum Dresden sollen lediglich folgende neun Bahnhöfe im Besitz der Deutschen Bahn AG verbleiben: Bad Schandau, Coswig, Dresden Hbf, Dresden-Mitte, Dresden-Neustadt, Dresden-Plauen, Meißen, Pirna und Kamenz. Damit ist auch die Schmalspurbahn Radebeul Ost – Radeburg vom Verkauf ihrer Bahnhöfe betroffen. Das Empfangsgebäude in Radeburg wurde bereits im letzten Jahr an die Dresdner Dampfisenbahn AG abgegeben. Aber auch für das am 9. Januar 1900 eingeweihte Bahnhofsgebäude in Radebeul Ost hat sich mittlerweile ein Investor gefunden.

Sächsische Zeitung: »Die Dicon Investigations-Consult GmbH hatte im Dezember das Gebäude von der Deutschen Bahn abgekauft. Sobald die Baugenehmigung vorliegt, wird als erstes das Dach saniert. Dann kann die Stadt, die den rechten Teil des Gebäudes gemietet hat, die Erlebnisbücherei einrichten. Der Eingangsbereich soll erhalten bleiben wie er ist. Blumengeschäft, Kiosk und ein Bistro sind geplant. ... Für den Außenbereich gibt es bei Dicon und bei der Stadt erste Ideen zur Gestaltung. Neben einem Lesegarten auf der Seite der Schienen könnte auch das Bistro ein gemütliches Ambiente unter freiem Himmel schaffen.«

Derzeit steht noch nicht endgültig fest, wie sich der Eigentümerwechsel und die geplanten Bauvorhaben auf die von uns als Geschäftsstelle genutzten Räume im Erdgeschoß auswirken werden. Näheres dazu sicher in der nächsten Ausgabe der Traditionsbahn-Depesche.

In einem weiteren Artikel der SZ konnte der Leser kürzlich unter der Überschrift: »Bahn will Tickets künftig beim Bäcker verkaufen« lesen:

»Die DB AG ist zurzeit in Gesprächen mit den Bundesländern über die Schließung von 250 bis 300 Fahrkartenschaltern... Die Schließung solle zwischen 2003 und 2004 wirksam werden... Die Tickets sollen die Reisenden dann in bahnhofs-nahen Läden, in bahneigenen Reisebüros oder an Automaten kaufen können...«

Auch in Radebeul Ost ist vom neuen Eigentümer ein Bistrobereich mit Fahrkartenverkauf vorgesehen. Und für den weniger optimistischen Leser gäbe es dann immer noch den obligatorischen Fahrkartenautomaten, der ja jetzt schon den Bahnhof Radebeul Ost ziert.

Wie aus einem Artikel des Radebeuler Oberbürgermeisters Dr. Volkmar Kunze im Amtsblatt Nr. 1/2001 der Stadt zu erfahren war, wird in diesem Jahr Baubeginn für zwei Passagen zwischen Sidonien- und Wichernstraße sein. Desweiteren soll die Beseitigung der Baugrube Sidonienstraße/Ecke Hauptstraße erfolgen.

ATTILA KROSS

### Sächsische Zeitung:

»Aus für fünf Bahnstrecken

*Die Deutsche Bahn will noch in diesem Jahr weitere fünf Strecken stilllegen. ...*

*Betroffen sind danach die Strecken Abzweig Stiebitz–Knappenrode Süd, Knappenrode Süd bis Knappenrode, Spreewitz–Sornower Buden West, Roßwein–Hainichen sowie Limbach–Wittgensdorf. Nach Auskunft der Bahn AG fahren auf diesen Strecken keine Züge mehr. Die Stilllegung erfolge aus wirtschaftlichen Gründen und sei mit den Zweckverbänden beziehungsweise Verkehrsverbänden abgestimmt. Verhandlungen mit Dritten zur Übernahme der Strecken blieben ohne Erfolg.*

...

*Seit der Bahnreform 1994 wurden im Freistaat Sachsen insgesamt 48 Bahnstrecken stillgelegt.«*

## EBA oder: Die unendliche Geschichte

Auf Grund neuester Erfahrungen wagen wir eine Prognose über das Genehmigungswesen des Eisenbahnbundesamtes (EBA) in den nächsten 20 Jahren:

2001: Auf Umwegen über DB Netz erhalten wir wieder eine Genehmigung, mit unseren Loks ohne Zugbahnfunk zu fahren und die Verbindung zum Zugleiter über Mobiltelefone zu halten. Nebenbedingungen sind u.a. aufgeräumte Bahnsteige und ausschließlich zugelassene Fahrzeuge. Die Genehmigung kostet 480 DM und gilt nur für ein halbes Jahr.

2002: Das EBA bezweifelt die Zulässigkeit von Schmalspurbahnen generell und gibt ein entsprechendes Gutachten bei mehreren Hochschulen in Auftrag.

2003: Das EBA stellt erste Erwägungen an, ob Saugluftbremsen im Eisenbahnbetrieb überhaupt noch Verwendung finden dürfen. Für neue oder neu zugelassene Fahrzeuge wird dies generell verneint.

2004: Das Kochen von Wasser in Lokomotivkesseln erscheint dem EBA wegen der entstehenden Drücke zu gefährlich. Es fragt in einem Rundschreiben bei den Museumsbahnen an, ob man sich nicht wenigstens auf Dampfspeicherloks beschränken könnte. Das inzwischen auf einen Schuppen und 20 Mitarbeiter reduzierte Dampfloswerk Meiningen erklärt sich bereit, die Umrüstung innerhalb von fünf Jahren vorzunehmen.

2005: Das EBA kontrolliert die Traditionsbahn Radebeul vor Ort. Wegen der möglichen Parallelfahrt mit dem ICE auf 150 m wird die Ausrüstung aller Wagenfenster auf der entsprechenden Seite mit Sicherheitsglas gefordert. Außerdem hat der Lokomotivführer im Zusammenwirken mit dem Zugführer vor dem Durchfahren niedriger Brücken festzustellen, daß sich niemand auf den Wagendächern des Zuges befindet. Die entsprechende Meldung geht über den OBl an das EBA, das dann die Durchfahrt im Einzelfall erlaubt.

2006: Das EBA schreibt endlich definitiv vor, daß jeder Reisezug über wirksame Türblockierungseinrichtungen verfügen muß. TRR und BRG erheben Einspruch wegen der offenen Endbühnen, worüber sich der Schriftwechsel bis 2011 hinzieht.

2007: Die TRR will einen Barwagen in Betrieb nehmen, während die DB AG gerade den letzten Speisewagen nach einer feierlichen Mitternachtsfahrt aus dem Verkehr zieht. Das EBA hält nun die Ausgabe warmer Speisen und Getränke während der Fahrt nicht mehr für genehmigungsfähig, weil sie bei einem möglichen Herunterfallen zu Verbrühungen führen könnten. Die TRR will ihr Angebot auf Pfefferkuchen und Eiskaffee beschränken, doch der vorgesehene Betreiber springt ab.

2008: Ein Antrag der TRR auf Einrichtung offener Übergänge an drei Wagen, um den Barwagen besser erreichen zu können, wird sofort abgeschmettert: Eine solche Bauartänderung könne nicht genehmigt werden, weil einzig geschlossene Übergänge dem Stand der Technik entsprächen.

2009: Das EBA verbietet endgültig den Einsatz von Gleitlagern an Wagen, weil man das Nachfüllen von Öl vergessen könnte. Alle Wagen sind spätestens zur nächsten Hauptuntersuchung umzurüsten.

2010: Die TRR erhält eine Sondergenehmigung, die den Einsatz von Gleitlagern zwei Jahre länger erlaubt. Sie kostet 680 Euro pro Jahr.

2011: Das EBA legt sich bezüglich der Türblockierungseinrichtungen dahingehend fest, daß bei offenen Plattformen die Zugangstür zum Wagen ab 5 km/h geschlossen und blockiert sein muß. Die Tür muß sich von innen und außen mittels einer Hilfseinrichtung öffnen lassen – u.a. für den Fall, daß noch jemand aufgesprungen ist. Jeglicher Aufenthalt auf den Plattformen wird streng verboten. Außerdem müssen die Schutzgitter auf den Plattformen mit einem Kontakt versehen sein, der ihr Geschlossensein

während der gesamten Fahrt überwacht. Ist eine Bedingung nicht erfüllt, muß der Zug z.B. durch automatisches Öffnen eines Ventils in der Hauptluftleitung automatisch zum Halten kommen.

2012: Nun beginnt weiteres EU-Recht zu greifen. So dürfen sich Fenster an Reisezugwagen während der Fahrt nicht mehr öffnen lassen. Die TRR beantragt deshalb eine Ausnahmegenehmigung und erhält sie gegen eine Gebühr von halbjährlich 2080 Euro: Wenn mittels GPM-Zugortung und entsprechender Einrichtungen sichergestellt wird, daß sich die Fenster vor der Vorbeifahrt an festen Gegenständen sowie der Hauptbahn rechtzeitig und selbsttätig schließen, dürfen sie sich weiterhin öffnen lassen. Nachdem die Fenster beim Schließen die ersten beiden Köpfe abrasiert haben, wird die Regelung ersatzlos zurückgenommen!

2013: Die Gutachter zur Zulässigkeit von Schmalspurbahnen stellen übereinstimmend fest, daß es solche Bahnen im Zuständigkeitsbereich des EBA immer noch gibt. Auf weitere Vorschläge können sie nicht einigen. Das EBA beauftragt eine bekannte Unternehmensberatung sowie den ADAC.

2014: Das EBA schreibt zwingend den Einbau von Doppelflanschrädern zur Erhöhung der Entgleisungssicherheit bei Schmalspurbahnen bis 2020 vor. Weichen und Bahnübergänge müssen bis 2018 umgebaut sein.

2015: Die von der TRR beantragte Ausnahmegenehmigung für die IVK wird bei einer Gebühr von 5080 Euro für jeweils zwei Jahre erteilt. Auf die Doppelflanschräder darf hier verzichtet werden, wenn die Geschwindigkeit auf 15 km/h reduziert wird.

2016: Die im Vorjahr endlich gelieferten Triebwagen dürfen nicht mehr mit Dampfzügen gekuppelt werden. Für das häufig nötige Abschleppen steht damit nur noch unsere Diesellok zur Verfügung, die deshalb vorübergehend in Moritzburg stationiert wird.

2017: Die Frage der Zulässigkeit von Schmalspurbahnen wird auf zentraler Ebene

grundsätzlich bejeint. Der ADAC hält sie sogar für interessante Ausflugsziele. Das EBA versucht, die Zuständigkeit für die Überwachung der drei Strecken auf Wangerooge sowie in Sachsen an die Obersten Behörden für Bahnaufsicht der Länder abzugeben, die sich jedoch dagegen sperren.

2018: Nach einem schweren Unfall zwischen Murnau und Oberammergau verbietet das EBA den Zweirichtungsbetrieb auf eingleisigen Strecken grundsätzlich. Zunächst ist mindestens in einer Richtung SEV einzuführen. Die Strecken sollen generell zweigleisig ausgebaut werden.

2019: Etwa 99 % der eingleisigen Strecken werden daraufhin stillgelegt. Für reine Museumsbahnen wird die Bestimmung etwas gelockert und für den engen Löbnitzgrund eine Ausnahmegenehmigung (voraussichtliche Gebühr: 8080 Euro monatlich) in Aussicht gestellt.

2020: Bevor diese erteilt werden kann, wird das EBA aus Kostengründen aufgelöst.

Alles, was nicht ausdrücklich erlaubt ist, bleibt natürlich verboten.

Bis 2050 soll eine europäische Behörde die Kompetenzen übernehmen.

Dann gibt es eine Fortsetzung dieses Berichts in allen Amtssprachen.

CLAUS BURGHARDT

### Fernsehtip

BahnTV,

das Programm der Deutschen Wahn

- 09:15 **Schulfernsehen**  
Einfache Eisenbahnerbegriffe für Führungskräfte
- 19:40 **Gute Gleise - schlechte Gleise**  
Daily Soap, BRD 2000  
»Das EBA stellt sich vor«
- 22:00 **Bahnorama**, Polit-Magazin  
Journalisten terrorisieren ahnungslose Führungskräfte mit bohrenden Fragen

## Erfolgreicher Diesel auf sächsischen Schmalspurbahnen – die Baureihe V36K

**Vor 40 Jahren begann in der Rbd Dresden die Praxiserprobung von zwei Diesellokomotiven mit 750 mm Spurweite, die auf den sächsischen Schmalspurbahnen die Dampflokomotiven vor allem der Gattung IVK ablösen sollten. Nachfolgend werden die bekannten Fakten zusammengefaßt und durch noch weitgehend unbekannt angegebene Angaben aus einer archivierten Akte der Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR vervollständigt.**

Die Schmalspurbahnen gehörten in den fünfziger Jahren noch unverzichtbar zum Netz der Deutschen Reichsbahn; ein Jahrzehnt nach dem oft totalen Zusammenbruch des Verkehrswesens war kein anderer »Verkehrsträger« verfügbar, der die Aufgaben der kleinen Eisenbahnen hätte übernehmen können.

Doch zeichnete sich bei der DR bereits deutlich ab, wozu man nur wenige Jahre benötigen wollte: der Traktionswechsel von Dampf- auf Diesel- und Elektroloks. Schon träumte man, am Ende des 20. Jahrhunderts mit atomgetriebenen Zügen durch die sozialistische Landschaft zu brausen!

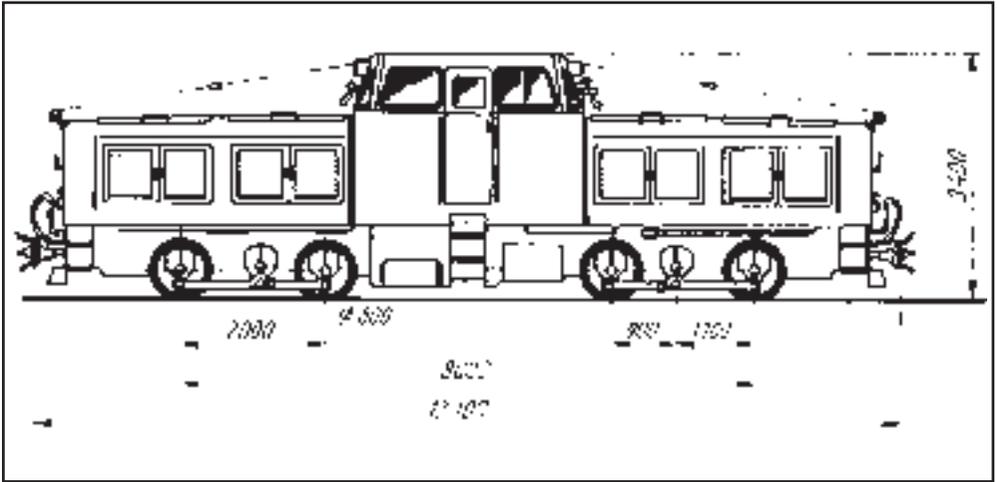
Zunächst wurde ein Typenprogramm aufgestellt, um einen möglichst einheitlichen Lokomotivpark mit wenigen Bauarten zu schaffen. Als erstes sollten Rangier-Dieselloks beschafft werden, als Streckenlokomotiven wurden noch Dampfloks in größeren Stückzahlen gebaut.

Auch für die Schmalspurbahnen der Rbd Dresden wurde ein Diesellokomotivtyp in das Programm aufgenommen, obwohl noch die Beschaffung der »VIK-Neu«-Dampflokomotiven lief. Deshalb begann der VEB Lokomotivbau »Karl Marx« in Babelsberg (LKM) unter der Themen-Bezeichnung »V36K« schon im 4. Quartal 1955 mit den Entwicklungsarbeiten zu einer B'+B'-Diesellok mit 360 PS Leistung. Das am 2. Januar 1956 aufgestellte Pflichtenheft A sah als Ziel vor, die Entwicklung am 28. Februar 1959 mit der Stufe ÜK6 abzuschließen. Im Laufe des Jahres 1957 stellte LKM den Entwurf zusammen, der viele Bauteile der ebenfalls noch projektierten normalspurigen Rangierlok V15 übernahm. Im 4. Quartal 1958 begann die Montage von zwei Baumusterlokomotiven.

Die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) beim Ministerium für Verkehrswesen (MfV) übernahm im Jahre 1959 das Thema V36K von LKM in ihren Plan, das von LKM nun als Vertragsforschung fortgeführt wurde. Dem LKM waren bis zu dieser Zeit bereits Kosten von 1.162.122,53 Mark entstanden, die aus dem Zentralen Fond der Staatlichen Plankommission finanziert wurden.

Die Rbd Dresden begleitete die Entwicklungsarbeiten, und eine Projektgruppe »Einrichtung der Schmalspurstrecken für Dieselbetrieb« stellte Untersuchungen über die erforderliche Infrastruktur an. In Freital-Potschappel sollte eine neue zentrale Unterhaltungswerkstatt mit zwei Hallen von 650 m<sup>2</sup> entstehen, die auf dem Gelände westlich des Bahnhofes errichtet werden könnte. Diese Anlage sollte zugleich Instandsetzungsaufgaben wahrnehmen und damit das vorgesehene Unterhaltungs-Raw »Wilhelm Pieck« in Karl-Marx-Stadt entlasten. Außenstellen waren in den Bw'en Wilsdruff und Kirchberg geplant. Den Bedarf bezifferte man mit 40 bis 45 Lokomotiven, für die bereits der Umfang der Fristarbeiten und Schadgruppen geplant wurde.

Im Plan Forschung und Technik des Volkswirtschaftsplans für 1960 erschien das Thema mit einem vorgesehenen Abschlußtermin im 2. Quartal 1961. Als volkswirtschaftliches Ziel wurde darin angegeben: »Steigerung der Produktivität im Zugdienst durch ständige Betriebsbereitschaft der Diesellokomotive. Weiterentwicklung des technischen Standes im Lokbau durch Einführung von Diesellokomotiven bei der Reichsbahn. Ersatz für die überalterte Dampflokomotive IVK. Durch Vorsehung



einer Spurweite von 750 bis 1067 mm wird die Lokomotive exportfähig. Erweiterung des Exportprogramms.« Insgesamt wurden 2,6 Millionen DM zur Realisierung dieses Themas bewilligt. Abschließend vermerkte der Wissenschaftlich-technische Rat: »Zur Einführung der Dieseltraktion im Schmalspurnetz der DR wird der beschleunigte Abschluß dieser Entwicklung gefordert.«

Um die für das Leistungsprogramm (250 t Zuglast in der Ebene bei 30 km/h Höchstgeschwindigkeit, 100 t in einer Steigung von 1:30 mit 11 km/h) erforderliche Antriebsleistung und einen befahrbaren Kurvenradius von 50 m zu erreichen, erhielt jedes Drehgestell der B'+B'-Lokomotiven ein komplettes Antriebsaggregat. Dieses bestand aus einem Dieselmotor 6KVD18 mit 180 PS Leistung (der in der 1959 in Serie gegangenen V15 ab der 21. Lok verwendet wurde), einer primärseitigen Gelenkwelle und einem dreistufigen Strömungsgetriebe GSR12/3,7 mit nachgeschaltetem Wendegertriebe. Über eine Blindwelle und außenliegenden Kuppelstangen wurden die zwei Achsen des Drehgestelles angetrieben. Zum Starten diente ein elektrischer Anlasser, den die 24-V-Batterie speiste. Eine 24-V-Lichtmaschine an jedem

Motor erzeugte die Steuerspannung der Lok und lud die Batterie wieder auf. 15 PS der Motorleistung schluckte der Lüfterantrieb, so daß 2x165 PS Antriebsleistung zur Verfügung standen. Ein luftgekühlter Hilfsmotor mit 20 PS trieb über Keilriemen zwei Gleichstrom-Generatoren für 110 V (Hilfsbetriebe) und 85 V (Zuglicht) an. Die in den Vorbauten beiderseits des Führerhauses liegenden Hauptmotoren kühlte jeweils ein separater Wasserumlauf mit Kreiselpumpe. Die baugleichen Drehgestelle verband eine Kurzkupplung aus gefederten Zugeisen und zwei seitlichen Puffern. Das Führerhaus erhielt Seiteneinstiege mit Schiebetüren sowie zwei unabhängige Bedienungspulte. Um einen Ein-Mann-Betrieb zu ermöglichen, waren die Lokomotiven mit einer Sicherheits-Fahrschaltung (Sifa) ausgerüstet. Die Musterloks wurden mit fünf Bremssystemen ausgestattet: einer Knorr-Einkammer-Druckluftbremse mit Zusatzbremse, einer Vakuumbremseinrichtung (Hardy-Führerbremseventil mit elektrischer Regelung der Vakuumbremsluft, steuert die Druckluftbremse der Lok), einer Haspeleinrichtung für die Heberleinbremse und einer Handspindelbremse. Der Entwurf sah zur Zugheizung außerdem den Einbau eines Heizkessels auf



dem Führerstand vor. Da dieser nicht zu beschaffen war, wurden die Musterlokomotiven ohne ihn fertiggestellt.

Im August 1960, als die DR die erste Großdiesellok der Baureihe V180 zur Erprobung erhielt (aber nie in ihrem Bestand übernahm), konnte in Babelsberg die Montage der ersten Musterlok V36 4801 abgeschlossen werden. Am 21. Dezember 1960 kam sie nach Meißen. Die Schwesterlok V36 4802 sollte ihr drei Monate später folgen, um bei ihr so schon erste Verbesserungen berücksichtigt zu können, doch blieb der einzige Unterschied die unten vergrößerten Revisionsklappen in den Vorbauten.

Widersprüche gibt es in den Sekundärquellen über die Achslast der Maschinen. In [1] wird eine größte Achslast von 10,5 Mp angegeben, die sich aus dem maximalen Dienstgewicht von 42 t ergibt. Während [2] als für die Serie vorgegebene Achslast 7,5 Mp angibt, wären für die zwei Musterlokomotiven 10,3 Mp als zulässig vereinbart worden. In [8], der einzigen origina-

len Quelle, die für diesen Beitrag ausgewertet wurde, ist in der Planung nur von einer Achslast von 9 Mp die Rede. Vor ihrer Überführung zur Rbd Dresden war V36 4801 von der Versuchs- und Entwicklungsstelle für das Maschinenwesen (VES/M) in Halle verwogen worden. Dabei ergab sich eine tatsächliche maximalen Achslast von 9,85 Mp, die mittlere betrug 9,2 Mp. Damit war die Maschine bei noch fehlendem Heizkessel bereits schwerer als nach [8] in den Lieferbedingungen vereinbart. Eine Achslast von mehr als 7 Mp war für die Schmalspurstrecken aber ohnehin zu hoch und hätte vor dem Einsatz Oberbauverstärkungen erfordert.

In einem Nachtrag zum Forschungs- und Entwicklungsvertrag vom 23. Juli 1959 zwischen der HvM als Auftraggeber und LKM als Auftragnehmer vom Spätsommer 1960 war der Abschluß mit Entwicklungsstufe ÜK8 im Jahre 1960 für die erste Musterlok vorgesehen, die zweite Maschine sollte 1960 nur die Leistungsstufe ÜK7 erreichen.



Nachdem auch der Winter vorüber war, begann im Mai 1961 die Erprobung von V36 4801 unter Praxisbedingungen zwischen Meißen und Wilsdruff. Schon bei den ersten Leerfahrten vom 2. bis 6. Mai 1961 zeigten sich Probleme mit der Kühlanlage: Bereits nach zehn Minuten Fahrt kochte das Kühlwasser, so daß abwechselnd mit nur einer Anlage gefahren werden mußte. Eine Ursache war das verwendete Öl im Strömungsgetriebe, das zur Schaumbildung neigte und deshalb gegen Importöl ausgetauscht wurde.

Weitere Probefahrten führten V36 4801 von Ende Mai bis Anfang Juni 1961 auch bis nach Freital-Potschappel. Bei einer Probefahrt nach Garsebach ging am 7. Juni 1961 die Umwälzpumpe kaputt. Inzwischen war am 16. Mai 1961 auch V36 4802 in Freital eingetroffen, so daß man zunächst deren Umwälzpumpe aus- und in V36 4801 wieder einbaute.

Mit vier »Klassen« und damit 46 t Zuggewicht absolvierte V36 4801 am 14. Juni 1961

ihre erste Lastfahrt. Bei einer späteren Fahrt dienten sechs GGw mit 90 t als Zuggewicht. Mit ihnen mußte in der Steigung zwischen Wurgwitz und Kesselsdorf aber dreimal zum Herunterkühlen angehalten werden. Im August 1961 verwendete man V36 4801 als Bremslok für die V36 4802, bei der man so eine Zugkraft von 11,85 Mp ermittelte.

Eine weitere Meßfahrt führte am 24. August 1961 nach Dippoldiswalde. Im Beisein von Vertretern des Herstellers und der Zulieferer wurden u.a. die Temperatur in den Ölkreisläufen und die Primärschwingungen gemessen. Im Bahnhof Dippoldiswalde verwog man die Lokomotive auf der dortigen Gleisbrückenwaage. Dann wurden die Probefahrten abgebrochen. Bis dahin hatte V36 4801 immerhin 1597 km zurückgelegt, davon etwa 1000 km mit Anhängelast. Der Kraftstoffverbrauch lag bei knapp 200 l je 100 km. V36 4802 brachte es nur auf knapp 500 km bei etwa 50 Motorstunden. Deutlich zeigten sich bei beiden Maschinen die glei-

chen Probleme vor allem in der Unterhaltung. Das hohe Gewicht der Lokomotiven dürfte das negative Bild abgerundet haben, wenngleich es sicher nicht ursächlich zum Abbruch der Erprobung führte wie in [7] angegeben. Schließlich war die hohe Achslast schon vor Beginn des Einsatzes bekannt gewesen. In den späteren Begründungen ist davon auch eher am Rande die Rede. Ein wichtiger Grund aber war der hohe Schallpegel, den die drei Dieselmotoren verursachten.

Die HvM war unzufrieden mit den Ergebnissen der Erprobung und verfaßte am 18. Dezember 1961 ihren Abschlußbericht. Eine Möglichkeit der weiteren Verwendung sah man nach einem Umbau als Triebwagen-Ersatz auf den Zittauer Strecken. Deshalb wurde die Umsetzung der beiden Maschinen an die Rbd Cottbus verfügt.

Am 25. Mai 1962 trafen beide Lokomotiven in Zittau ein; V36 4802 wurde nach dem Abladen sofort in Bertsdorfer Lokschuppen »versteckt«. Das Bw Zittau untersuchte V36 4801 auf einen Umbau und demontrierte sie teilweise. Aber die Rbd Cottbus lehnte im August 1962 den Einsatz der Dieselloks in ihrem Bereich auch nach einem Umbau wegen unterhaltungs- und wagentechnischer Schwierigkeiten ab. Damit brach die HvM am 29. September 1962 das Forschungs- und Entwicklungsthema mit Entwicklungsstand ÜK8 endgültig ab. Der Versuch, die sächsischen Schmalspurbahnen zu verdieseln, war gescheitert.

Die erfolglosen Einzelstücke warteten in Zittau und Bertsdorf auf ihr weiteres Schicksal. Doch darüber wollte anscheinend niemand entscheiden. Schließlich fragte die VES/M im Oktober 1963 bei der HvM an, wie es denn nun mit den beiden Lokomotiven weitergehe. Am 23. Oktober 1963 entschied der Leiter der HvM »nach Anhören des derzeitigen Standes«, daß die teilzerlegte V36 4801 in diesem Zustand zum Bw Dresden-Pieschen (zu dieser Zeit das Dresdener Diesellok-Bw) überführt und dort bis auf weiteres abgestellt, die V36 4802 dagegen

aus Bertsdorf nach Meißen zurückgebracht und dort vom Bw Lommatzsch konserviert und dann ebenfalls abgestellt wird. Die VES/M wurde von einer weiteren Behandlung dieses Themas entbunden. Die Lokomotiven verblieben aber trotz dieser Anweisung zunächst beim Bw Zittau.

Gleichzeitig stellte die Abteilung Technik der HvM den Ausmusterungsantrag für beide Lokomotiven. In der Begründung wird auf die großen Schwierigkeiten bei Wartung und Unterhaltung wegen des äußerst komplizierten Gesamtaufbaus verwiesen, der umfangreiche Montagearbeiten bei schon kleinen Reparaturen erforderte. Eine Serienfertigung hielt man für nicht vertretbar. Die zwei Maschinenanlagen machten die Maschine unverhältnismäßig teuer in Beschaffung und Unterhaltung, auch konnte so das erforderliche Eigengewicht für 7 Mp Achslast nicht erreicht werden. Auch bei einem Umbau unter Entfall des Hilfsdiesels, der Vakuumbremsen und der 85-V-Zugbeleuchtung würde keine Funktionsfähigkeit erreicht werden; außerdem sei vor 1970 ohnehin keine Kapazität für eine derartige konstruktive Überarbeitung vorhanden. Nur wenn bis dahin kein Import entsprechender Fahrzeuge möglich sei, sollte nach 1970 eine neue Konstruktion mit einer Anlage für 450 bis 600 PS entwickelt werden. Deshalb empfahl man die Ausmusterung beider Lokomotiven, die einen Anlagenwert von zusammen 2.478.445,04 Mark verkörperten – der Stückpreis der Serienlokomotiven hatte bei ca. 360.000 Mark liegen sollen. Die anfallenden Teile (Dieselmotoren, Luftverdichter, diverse Geräte und Luftbehälter sowie bedingt auch Strömungsgetriebe, Kühlaggregate, Vakuumpumpen und Wärmetauscher) könnten als Ersatzteile für die V15 verwendet werden.

Anscheinend zögerte die HvM aber noch immer mit einer Entscheidung. Sie schickte am 9. Januar 1964 eine Kommission ins Bw Zittau, welche die Lokomotiven untersuchen sollte. V36 4801 war zerlegt, ihre Einzelteile (die ja eigentlich an das Bw Dresden-Pieschen gehen sollten) befanden sich bereits beim Bw Wils-



druff. V36 4802 stand teilweise konserviert noch immer im Bw Zittau. Bei ihr fehlte bereits der Hilfsdiesel, der von der HvM für die Heizkesselerprobung der V180 freigegeben worden war, sowie ein Antriebsmotor, den das Bw Zittau gerade als Ersatzteil für eine V15 ausbaute. Vor einer Wiederinbetriebnahme der Maschinen war also unbedingt eine HU erforderlich.

Um vielleicht doch noch ein Einsatzgebiet für die Dieselloks zu finden, war die Rbd Schwerin aufgefordert worden, die Verhältnisse des fast 100 km umfassenden Perleberger Netzes zu überprüfen. Dort wickelte man den Betrieb mit fünf bis sechs Dampflokzügen sowie zwei VT (Wismarer »Schweineschnäuzchen«) ab. Außer den beiden VT's fuhren nur GmP oder reine Güterzüge; verwendet wurden Dampfheizung und Heberleinbremse. Als Kupplung diente eine Mittelpufferkupplung mit Wiegebalken und Zugketten. Der Oberbau ließ nur eine Achslast von 8 Mp zu. Die Lokreparatur im Lokbahnhof Perleberg fand ohnehin mit unzureichenden

Möglichkeiten auf nur 10 m langen Ständen statt. All dies stand einem Einsatz der 12,1 m langen Diesellokomotiven entgegen. Zudem hatte der Bremsreferent der HvW (Wagenwirtschaft) die Heberleinrichtung der Loks als betriebsgefährlich verworfen. Auch die Rbd Schwerin lehnte die Lokomotiven ab, da kein sicherer Betriebseinsatz gewährleistet wäre.

Im Mai 1964 wies die Abteilung TU der HvM (M-TU) die Rbd'en Dresden und Cottbus an, eine Aufstellung der bereits weiterverwendeten Teile beider Loks anzufertigen und jede Entnahme zu melden. So wollte im Januar 1965 die Rbd Cottbus die Hilfsmotoren ausbauen, da an ihrem Kulturzug beide Stromversorgungsaggregate ausgefallen waren und kein Ersatz zur Verfügung stand.

Im Februar 1965 weilte eine Revisionsgruppe der Abteilung Finanzen in der Zentralen Hauptbuchhaltung des MfV. Sie mahnte den finanziellen Abschluß des Themas V36K an. Daraufhin wies M-TU bis April 1965 den Ausbau

aller noch verwendungsfähigen Teile aus den Maschinen an; deren Zeitwert sei auf das Konto Forschung und Entwicklung gutzuschreiben. Der Rest sei zu verschrotten und der Erlös ebenfalls gutzuschreiben. Da der Leiter der HvM diese Weisung nicht unterschrieb, ging das Schreiben aber nicht an die Rbd'en Dresden und Cottbus heraus.

Die Abteilung Technik mahnte am 11. Mai 1965, endlich eine Entscheidung zur Verschrottung zu treffen. Schon seit 1962 stehe fest, daß die Lokomotiven bei der DR nicht einsetzbar waren. Für die sonst erforderliche Übernahme der unbrauchbaren Maschinen durch die HvM werde die Investbank sicher kein Geld bereitstellen. Dann müßten die noch immer offenen 2,48 Millionen Mark unter »schlechte Leitungstätigkeit« verbucht werden!

Nun endlich wurde die Leitung der HvM aktiv; eine Woche später fragt der Hauptingenieur bei der VVB Schienenfahrzeuge an, ob diese noch Ansprüche an den Lokomotiven oder deren Teilen habe. Plötzlich hatte es die HvM so eilig, daß man am 16. Juni 1965 bei der VVB Schienenfahrzeuge eine Antwort einmahnte – deren Zustimmung zur Verschrottung war aber schon seit Tagen auf dem Weg durch die Instanzen der HvM! Am 18. Juni 1965 ging die Anweisung an die Rbd'en Dresden und Cottbus sowie an das Raw Karl-Marx-Stadt, für die weiterverwendeten Teile 60 % des Neuwertes zu verrechnen und bis 30. Juni 1965 ein Verschrottungsprotokoll für die übrigen Teile vorzulegen. Die Rbd Cottbus überwies daraufhin 43.270,80 Mark, vom Raw Karl-Marx-Stadt kamen 43.474 Mark – ganze 3,5 % der Investitionssumme!

Am 10. September 1965 gab M-TU schließlich die Restteile zur Verschrottung frei, welche bis zum 15. Oktober 1965 abgeschlossen sein sollte. Je ein Dieselmotor, Strömungsgetriebe, Wendegetriebe, Lichtmaschine und Elektromotor waren der Lokfahrschule in Frankfurt/Oder überlassen worden, die daraus Schnittmodelle für die Ausbildung anfertigen ließ. Das Bw Zittau konnte die Verschrottung der V36 4802 erst

bis zum 15. Dezember 1965 abschließen. Die Kosten dafür zog sie vom Schrotterlös ab, so daß wohl nichts von diesem übrig geblieben ist.

Im Heizhaus in Meißen-Jaspisstraße lagen noch im Sommer 1966 einige Reste von V36 4801; ein Eisenbahnfreund konnte ein achtlos im Kanal liegendes Lokschild retten.

Nach einer Aktennotiz aus dem Jahre 1965 hatte die Staatliche Plankommission der DDR schon im Jahre 1960 entschieden, den Bedarf an Schmalspur-Dieselloks durch Importe zu decken. Wenn dies korrekt ist, hat man in der Staatsführung die Ergebnisse der Erprobung gar nicht abgewartet und dürfte so an deren Erfolg auch nur wenig interessiert gewesen sein!

Außerdem hatte die DR in dieser Zeit bereits erste Untersuchungen zur Einstellung ihrer Schmalspurbahnen angestellt. Dort rechnete man mit einem Bedarf von 60 Diesellokomotiven – das waren also fast 50 % mehr als in der Prognose von 1959! Aber man wollte ja diesmal auch die Unwirtschaftlichkeit der Bahnen nachweisen. Noch während des beschriebenen langsamen Verschwinden der erfolglosen Prototypen begann die DR 1963 mit der »Rekonstruktion« vieler Schmalspur-Dampfloks, die größtenteils einem nahezu vollständigen Neubau gleichkam. So können wir noch heute 100 Jahre alte Loks auf den wenigen erhalten gebliebenen Strecken beobachten, auch wenn eigentlich nur deren Konstruktion so alt ist.

Aber dies ist nun schon wieder eine andere Historie...

**RAINER FISCHER**

#### **Quellen und Literatur:**

- Fotos: Sammlung Fritz-Hager-Archiv  
[1] Kunicki: Deutsche Dieseltriebfahrzeuge – gestern und heute, transpress Berlin, 1966  
[2] und Zeichnung: Glatte: Diesellok-Archiv, transpress Berlin 1981  
[3] Kieper, Preuß, Rehbein: Schmalspurbahn-Archiv, transpress Berlin, 1980  
[4] Wunderwald: Das Wilsdruffer Schmal-spurnetz, Wilsdruff, 1993

[5] Wunderwald, Wagner, Scholz: Die Schmalspurbahn Wilsdruff–Meißen-Triebischtal, Wilsdruff, 1999

[6] Kenning: Das Schmalspurnetz Wilsdruff, Nordhorn, 1993

[7] Scholz: Die Schmalspur-Diesellokomoti-

ven der Reihe V36K, in: Z. Eisenbahn-Journal, Heft 2/1994

[8] Akte DM100 906/364 HvM, Entwicklung V36K, Bundesarchiv Berlin, Stiftung Archiv der Parteien und Massenorganisationen der DDR



*»Das Netz ist unser wertvollstes Kapital!«*

*So oder so ähnlich sprach einmal ein führender Die-Bahn-Manager.*

*Darauf hat sich DB Netz besonnen und beginnt, seit Jahren nicht mehr genutzte Strecken wiederzubeleben, und dies im wörtlichen Sinne: Nachdem Lokführer Fahrkarten verkaufen, Schaffner, oh Verzeihung, KIN Kaffee und Zeitungen verteilen und in ehemaligen Fahrkartenschaltern Imbißbuden entstehen (sollen), will die Die Bahn ihre Attraktivität im nächsten Weihnachtsgeschäft noch weiter und noch erfolgreicher erhöhen:*

*Auf einer Versuchsstrecke zwischen Marienberg und Reitzenhain im sächsischen Erzgebirge, das mit dem Weihnachtsfest ja besonders eng verbunden ist, wachsen die ersten schienengebundenen Weihnachtsbäume heran. Diese sind aber nicht für die saisonale Ausschmückung der Eisenbahner-Diensträume gedacht, denn die stehen ja ohnehin fast alle leer und zum Verkauf. Statt dessen sollen sie im Die-Bahn-Shop als echte DBChristmasTree zu einem sicher unglaublichen Preis angeboten werden. Beiliegend erhält der Erwerber ein von zwölf hohen Die-Bahn-Managern unterschriebenes Echtheitszertifikat mit der genauen Kilometrierung des Aufwuchsortes.*

*Sollte sich diese Aktion bewähren, ist im nächsten Jahr an die Aufzucht von Ostergras gedacht. Für Material haben die Die-Bahn-Manager vorausschauend und zielstrebig schon seit Jahren gesorgt, denn ganz langsam wächst Gras über so vieles bei der Eisenbahn...*



## Schmalspur-Fahrzeug-Nachrichten

- Die IG Preßnitztalbahn hat ihren KKw 97-27-19 fertig aufgearbeitet (Foto am 28. März 2001 in Jöhstadt: R. Fischer). Zusammen mit 97-27-14, welcher der IG Weißeritztalbahn gehört und bei der Preßnitztalbahn eingestellt ist, wird er am 25. Mai 2001 in Güterzügen zu erleben sein.
- Ohne Kessel, Wasserkästen und Führerhaus steht derweil 99 542 in Jöhstadt unter Planen, da der Kessel einer Revision unterzogen wird.
- Bei der IG Weißeritztalbahn ist der Rückbau des Bahndienstwagens 979-022 in den Einheits-C4 K454 in vollem Gange. Der Wasserwagen 97-09-53 soll auf der Schiffswerft Laubegast noch in diesem Jahr aufgearbeitet werden.
- In Lohsdorf stehen die ersten 750-mm-Fahrzeuge der IG Schwarzbachtalbahn: zwei GGw-Kästen, welche der Verein in Niederschöna bei Freiberg geborgen hat.
- In Schönheide will man noch in diesem Jahr den holzbeplankten 970-369 in Betrieb nehmen. Der Wagen war 1974 ausgemustert worden und seit August 1975 für den Radebeuler Traditionszug vorgesehen. Nachdem er von 1984 bis 1992 zur – nicht begonnenen – Aufarbeitung in der WA Perleberg gestanden hatte, gab ihn die DR mit Zustimmung unseres Vereins im Jahre 1994 an die Schönheider Museumsbahn ab.
- Der in der letzten Ausgabe gemeldete Verkauf des Untergestells von 974-318 an den Pollo ist nicht zustande gekommen. Die DB AG machte den Kaufvertrag mit Verweis auf den Übergang an den neuen Betreiber rückgängig. Diese Verfahrensweise kommt uns irgendwie bekannt vor...
- Auf der Döllnitzbahn herrschte im Februar 2001 Lokmangel, so daß 99 574 im planmäßigen Zugdienst aushelfen mußte. Der Rollwagenverkehr wurde aber nicht wie gemeldet zum Jahreswechsel eingestellt, und in den Personenzügen kommt seit einigen Wochen ein vom Öchsle geliehener vierachsiger Personenwagen zum Einsatz.

## Arbeitsplan 2001 (2. und 3. Quartal)

### Achtung!

Der Arbeitseinsatz an den Donnerstagen findet ab 1. April 2001 nicht mehr statt!

<b>April</b>	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	15.	Traditionsbetrieb »Osterexpresß«
	Sa	16.	Traditionsbetrieb »Osterexpresß«
<b>Mai</b>	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Di	1.	Traditionsbetrieb zum »Dampflokkfestfest«
	Do	24.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa	26.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	So	27.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
<b>Juni</b>	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	Traditionsbetrieb zu Pfingsten
	Mo	4.	Traditionsbetrieb zu Pfingsten
	Sa	9.	Europäisches Museumsbahn-Wochenende, Tag der offenen Tür, Bahnhofs-Kinderfest
	Sa	30.	Sommerfest *
<b>Juli</b>	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	1.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa	21.	Traditionsbetrieb »Steamparade« mit DJ Sandro
<b>August</b>	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	5.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
<b>September</b>	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	2.	Traditionsbetrieb »Moritzburger Hengstparade«

**\*) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

