
Traditionsbahn- Depefche



Heft 37

Sommer 2001



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Was lange währt, wird gut!	3
Fahrzeugaufarbeitung und -einsatz	5
Alle Jahre wieder siegt die Rothaut	8
Vereins- und Bahnnachrichten	9
Spendenaktion 970-302	10
Die Oberlichtwagen der sächsischen Schmalspurbahnen	12
Schnuff-schnuff	15
Diesel auf der Fichtelbergbahn	17
Anzeige der BHW	19
Termine für Eisenbahnfreunde.	21
Arbeitsplan	23

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

Achtung, Abonnenten!

Wegen der Einführung des 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:

*Der »Saxonia Limited« in voller Pracht bei Berbisdorf.
Foto: J. Windrich*

Rücktitelbild:

*Die Probefahrt mit 970-302 kurz vor Friedewald.
Foto: R. Fischer*

Impressum:

Traditionsbahn-Depesche

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

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

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

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

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: 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 37: 12. Juni 2001, Heft 38: vsl. 20. September 2001

Was lange währt, wird gut!

Liebe Freunde,

nicht nur unter Insidern hatte es sich herumgesprochen, daß die Traditionslok 99 713 aus dem Jahre 1927 und vier historische Personenwagen der DB seit September 2000 mit dem ursprünglichen Ziel einer meistbietenden Versteigerung stillgelegt worden sind. Bei mehreren Traditionsfahrten im vergangenen Winter reichten deshalb die Plätze nicht aus, auch den Pendelverkehr zum Karl-May-Fest mußten wir als unzureichend abgesichert ansehen. Inzwischen hat sich hinter den Kulissen viel bewegt, endlich liegt das Ergebnis vor:

Die Fahrzeuge wurden in den Bestand historischer Fahrzeuge des DB-Konzerns übernommen. Die DB Regio AG ist nicht mehr Eigentümer. Das DB Museum (VM Nürnberg) verwaltet den sehr großen Bestand und hat die sächsischen Schmalspurfahrzeuge einer Kategorie zugeordnet, für die eine zentrale Erhaltung nicht in Frage kommt. Sie können deshalb an BSW-Freizeitgruppen oder Dritte ausgeliehen werden, die Instandhaltung und Vermarktung übernehmen, bleiben aber im Eigentum der DB. Das DB Museum erhält 10 % der Einnahmen.

Obwohl wir uns auch darum beworben hatten, erfolgte im Mai der vorläufige Zuschlag an die Mitteldeutsche Bahnreinigung (MBRG) mit ihrem Bereich »Sächsische Schmalspurbahnen«. In enger Zusammenarbeit mit ihr können wir die Oldtimer nun wieder gemeinsam mit den bereits unserem Verein gehörenden Fahrzeugen zum Einsatz bringen.

Die Vorteile sind nicht zu übersehen: Kapazitätsprobleme bei manchen Traditionsfahrten gehören der Vergangenheit an, mit der Dampflokomotive 99 713 steht die für stärkere Züge und als Reserve dringend benötigte leistungsfähige Maschine wieder zur Verfügung. Die MBRG hat uns eine recht moderate Preisliste für die Ausleihe vorgelegt. Das betrifft auch die Lok, obwohl sie vorrangig mit Personal der MBRG besetzt werden soll. Die MBRG übernimmt die gesamte Instandhaltung einschließlich der Kosten. Wir müssen weder zusätzliche Gleisanlagen noch Schuppen für die Abstellung der Fahrzeuge anmieten. Die Leistungsfähigkeit unseres Vereins wird nicht bis zur Zerreißprobe beansprucht.

Der Einsatz der Fahrzeuge erfolgt – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – in Abstimmung zwischen den Partnern weiterhin beim »Löbnitzdackel«. Die Belange des Denkmalschutzes bleiben damit ebenfalls gewahrt und die sächsischen Traditionsfahrzeuge in ihrem angestammten Einsatzgebiet zusammen, ein Verkauf an Dritte ist vom Tisch.

Was bleibt an Nachteilen? Wir sind weder Eigentümer noch Besitzer der Fahrzeuge geworden, damit gibt es auch künftig einen Hauch von Unsicherheit. Wichtige rechtliche Grundlagen fehlen ebenfalls noch. Doch es gibt bekanntlich Siege, die sich später zu Niederlagen wandeln können. Hier gilt wohl eher das Gegenteil. Spätestens die nächsten Hauptuntersuchungen wären zum Züngeln an der Waage geworden...

Wie ging es nun weiter? Die MBRG untersuchte alle fünf Fahrzeuge und konnte sie außer 970-405 bereits zum Karl-May-Fest wieder zum Einsatz zu bringen. Das war für uns auch dringend nötig, denn sonst wären wir den Anforderungen wohl nicht Herr geworden. Wir haben den weiteren Einsatz (auch der 99 713) in unsere Planung aufgenommen. Der 21. Juni und der 5. August sind die nächsten Fahrtermine für die VIK und einige Wagen.

Der Aussichtswagen 970-312 ist bereits seit dem 12. Mai wieder im Einsatz, wird allerdings vorrangig in Regelzügen laufen.

Unser lang erwarteter Wagen 970-302 ist nun endlich am 21. Mai wieder in Radebeul eingetroffen. Wer ihn gesehen hat, wird sicherlich von dieser Bereicherung unseres Fahrzeugparks begei-



stert sein. Vielleicht sollte das zumindest für alle, die noch nicht dafür gespendet haben, Anlaß zu einem kräftigen Beitrag zur Zahlung der beträchtlichen Schlußrechnung sein, die wir in diesen Tagen erwarten. Dieser Ausgabe liegt deshalb letztmalig ein Überweisungsträger für diesen speziellen Spendenzweck bei (siehe auch Seite 10).

Nutznießer unserer nächsten Spendenaktion wird die 99 539 sein, und es bedarf noch großer Anstrengungen, damit sie auch nach 2003 weiter dampfen kann.

Die Hauptuntersuchungen unserer Wagen 970-006 und 974-354 sind bekanntlich wesentlich aufwendiger ausgefallen als angenommen und konnten dank der Anmietung der Zittauer Wagen 970-454 und 974-112 ohne gefährliche Hektik in der angemieteten Halle auf der Gohliser Straße zu Ende geführt werden. Sie sollen am 28. Juni wieder auf dem Radebeuler Bahnhof eintreffen und spätestens am 4. August in Betrieb gehen.

Vom 18. Juni bis voraussichtlich 13. Juli finden die diesjährigen Bauarbeiten an unserer Schmalspurbahn statt. Erfreulich ist, daß dabei auch das für unsere Fahrten wichtige Gleis 4 in Moritzburg erneuert werden soll. Doch wie es aussieht, wird wohl auch Ende Juli noch nicht jede La-Stelle beseitigt sein...

Ich hoffe dennoch, daß die insgesamt recht positive Entwicklung für viele unserer Mitglieder ein Ansporn zu besonderen Aktivitäten sein wird. Es gibt auch an unserem Zug, den Gleisen und dem Umfeld im weitesten Sinne noch genügend zu tun!

Fahrt Frei

CLAUS BURGHARDT
1. Vorsitzender

Fahrzeugaufarbeitung und -einsatz

Die Arbeiten für die Hauptuntersuchungen der Wagen 970-006 und 974-354 gehen weiterhin voran. Anfang Mai trafen die aufgearbeiteten Drehgestelle und die Zugstangen in der Werkhalle in Radebeul ein. 970-006 steht so schon wieder auf »eigenen Beinen«, 974-354 sollte wenige Tage nach Redaktionsschluß ebenfalls wieder auf Rädern stehen. Der 2.-Klasse-Wagen ist wieder vollständig beblecht und das Dach bezogen, so daß der Innenausbau begonnen hat. Der Gepäckwagen erhält derzeit seine Innenverschalung zurück, die äußeren Bretter liegen ebenfalls einbaubereit. Der für die Abnahme zuständige Wagensachverständige, Herr Dipl.-Ing. Fiedler, inspizierte beide Wagen mehrmals. Dabei bescheinigte er uns bereits eine sachgemäße Arbeit.

An dieser Stelle möchten wir uns bei den Helfern bedanken, die uns bei den Arbeiten an

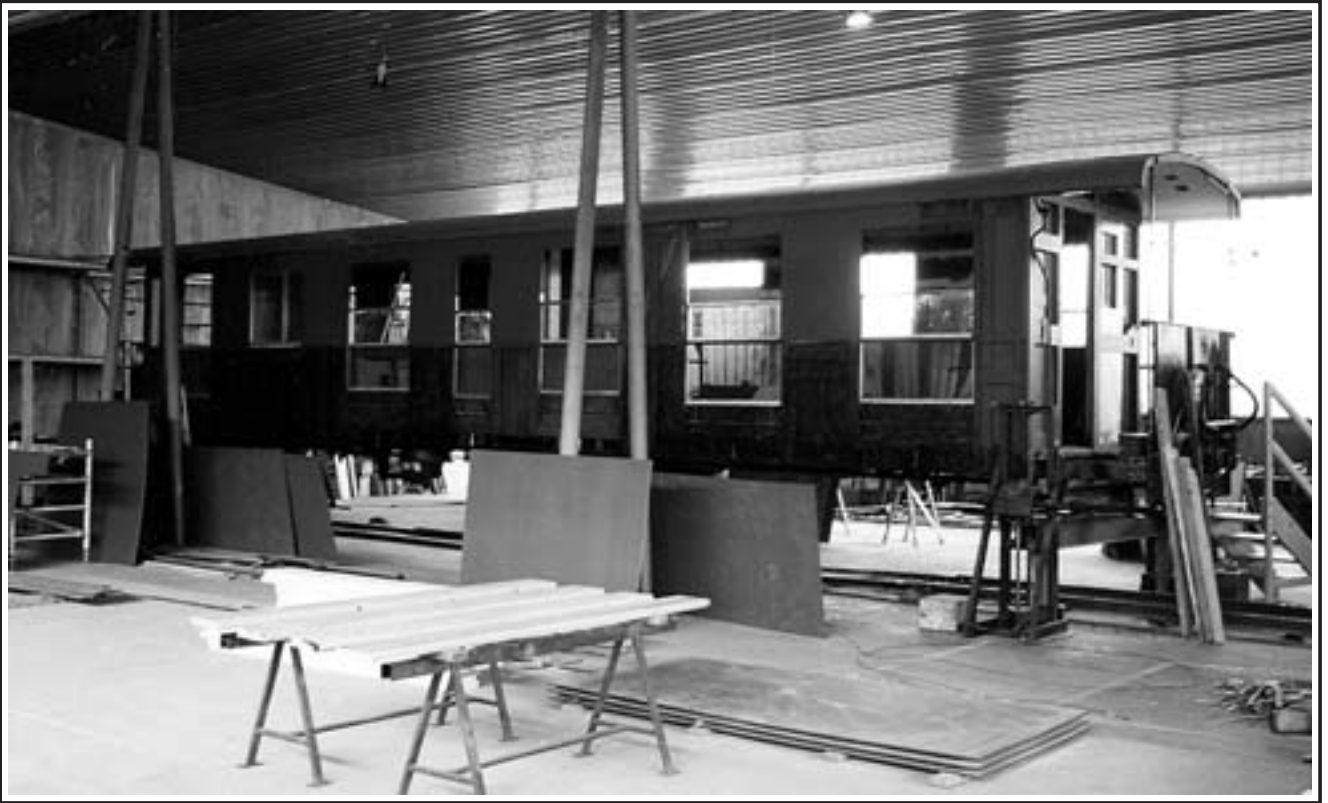
den Fahrzeugen maßgeblich unterstützen: Firma Radochla (Erneuerung des Holzrahmens am Packwagen), Firma Peter Fickler Werkzeugbau (die Anfertigung der Drehgestellbolzen wurde uns durch die Firma gesponsert), Herr Schrack (kostenlose Schweißarbeiten) sowie den Vereinsmitgliedern Andreas Schmidt und Jörg Windrich (Blechbearbeitung), Michael Krellner (Einbau der Deckenverkleidung in 970-006), Roland Ende und Klaus Liebschner (Aufreiben der Kupplungsbuchsen beider Wagen), Rainer Fischer (Neuverlegung der Fahrzeugelektrik), Kay-Torsten Zimmermann (Arbeiten an der Bremsanlage) sowie Peter Ring und Jürgen Rosner. Koordination der (meist) mit viel Engagement arbeitenden ABM-Mannschaft und Organisation vieler Arbeiten lagen und liegen in den Händen unseres hauptamtlichen Mitarbeiters Dietmar Hummig in enger Zusammenarbeit



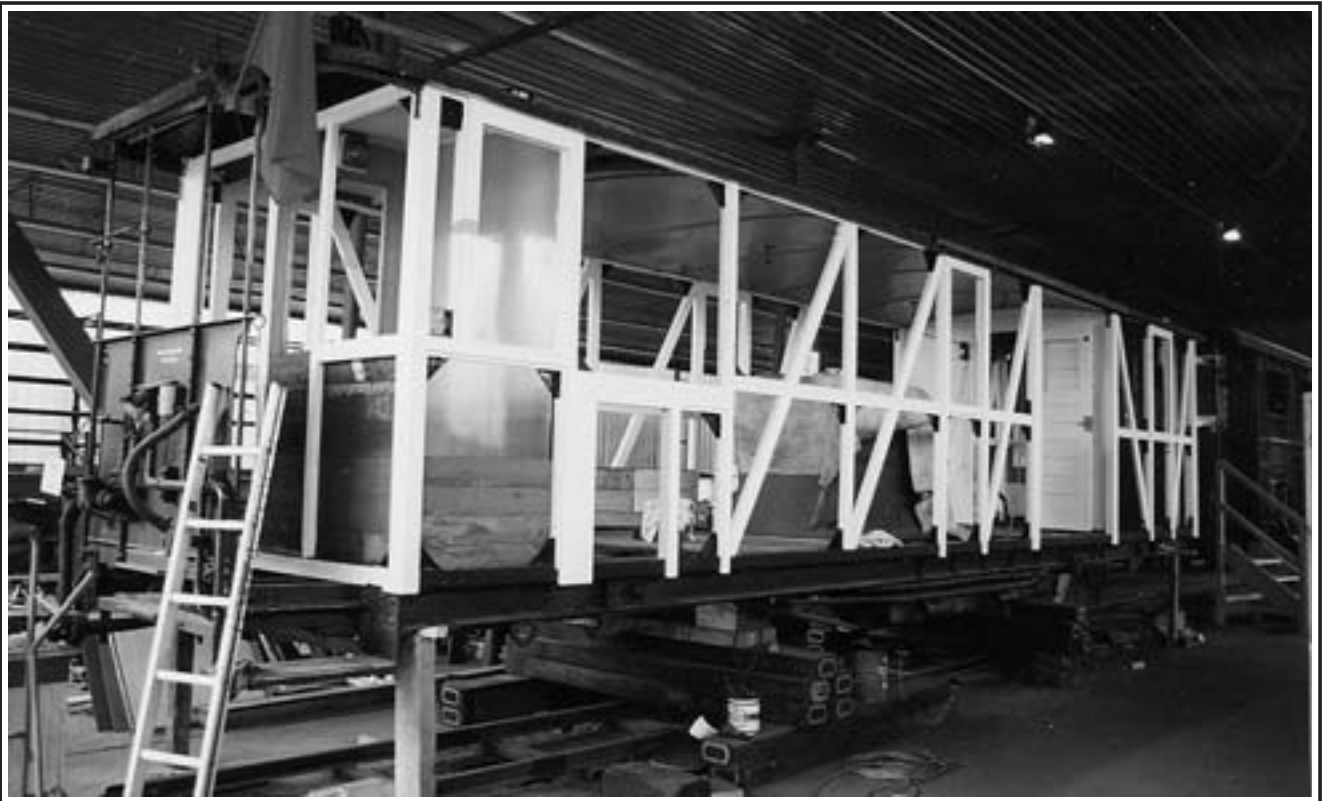
Zu Gast aus Zittau: 970-454 und 974-112 beim Einsatz im Traditionszug.

Foto: A. Kross

Traditionsbahn-Depesche



970-006 (oben) und 974-354 am 21. Mai 2001 in der Halle Gohliser Straße, Fotos: R. Fischer



mit Roland Ende und Kay-Torsten Zimmermann als Verantwortliche des Vorstandes bzw. der Betriebsleitung.

Da die beiden Wagen wegen des unerwartet hohen Arbeitsaufwandes nicht wie geplant fertiggestellt werden konnten und wir mit den restlichen einsatzfähigen Fahrzeugen nur über ein sehr beschränktes Platzangebot verfügen, hatte sich der Vorstand zur Anmietung von zwei Wagen bei der SOEG entschlossen. Am 10. April 2001 trafen der Einheitswagen 970-454 und der Gepäckwagen 974-112 in Radebeul ein. An den folgenden Fahrtagen verstärkten sie unseren Zug; der Gepäckwagen gab mit seiner Holzverkleidung schon einen Vorgeschmack auf 974-354 nach der HU. In der ersten Juniwoche gingen beide wieder zurück nach Zittau.

Am 21. Mai wurde bei strahlendem Sonnenschein endlich unser dritter Oberlichtwagen von Görlitz wieder nach Radebeul überführt. Die Probefahrt am 22. Mai unter den kritischen Augen des Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht, Herrn Dr. Henkel, verlief ohne größere

Probleme, so daß wir für 970-302 die Zulassung erhielten und ihn am Himmelfahrtstag erstmalig im öffentlichen Traditionsbetrieb einsetzen konnten. Die Sperrpause verbringt er derzeit wettergeschützt im Radeburger Lokschuppen.

Am 22. Mai absolvierte auch 99 713 eine Probefahrt, nachdem sich das Personal der MBRG der Folgen des Auffahrunfalls im vergangenen Jahr angenommen hatte. Zum Karl-May-Fest konnte sie so wieder vor unseren Pendelzügen eingesetzt werden.

An den zuletzt aufgearbeiteten Wagen des Museumszuges, dem Gw und dem Ow, wurde die sächsische Beschriftung angebracht. Die Mitarbeiter der DAS führten wieder Grünschnittarbeiten an der Strecke durch und entfernten den angefallenen Müll nach dem Karl-May-Fest. Unsere Lager im Wohnheim wurden beräumt und alle Materialien an andere Plätze umgelagert. Der Souvenirbestand muß ebenfalls noch umziehen, hier konnten die Arbeiten aber noch nicht abgeschlossen werden.

BU/HU/KR/FI



Während 99 713 am 22. Mai 2001 von ihrer Probefahrt zurückkehrt, wartet auf Gleis 2 in Radebeul Ost unsere V10C mit 970-302 auf deren Probefahrt. Foto: J. Lehmann

Alle Jahre wieder siegt die Rothaut!

Auch im Jahre 1 des neuen Jahrtausends sollte die schöne Tradition des Radebeuler Karl-May-Festes fortbestehen. So begleitete am letzten Wochenende im Mai wieder Indianergeheul und Pulverdampf den Traditionszug durch den Löbnitzgrund. Die Planzüge sind wohl auch nicht ungeschoren davongekommen.

Unser Zug wurde wieder mehrmals gestellt, beschossen, die Unschuld mancher sowie anderer Werte beraubt. Teilweise kam der Zug so günstig zum Stillstand, daß man sich die beim Überfall erlittenen Blessuren gleich am dortigen Eisstand abkühlen konnte.

Zwischen anstrengenden Diensten gönnte ich mir einen privaten Bummel über das Festgelände, welches wieder sehr originell gestaltet worden war. Neben Reiterspielen, akrobatischen Darbietungen, einer Westernstadt sowie einem orientalischen Basar waren auch die Händler gut auf das Thema des Tages eingestellt. So waren Waffen-, Leder- und Schmuck-

stände dicht umlagert. Zur Stärkung der müden Krieger gab es reichlich Gebratenes, Geräuchertes und am offenen Feuer Gegrilltes. Doch auch das Feuerwasser sowie der an diesem sonigen Wochenende dringend benötigte Gerstensaft standen reichlich zur Verfügung.

Mit den Getränken für unseren »Santa-Fe-Expreß« standen wir allerdings unter einem nicht so guten Stern. Auch war das Lokpersonal jedesmal froh, wieder eine Zugfahrt beendet und dabei die Strahlpumpen der Grünen wieder zum Leben erweckt zu haben.

Als besonders glücklichen Umstand kann man den Einsatz der 99 713 und der restlichen Traditionswagen betrachten, wodurch eine bedarfsgerechte Zugbildung zu machbaren Konditionen möglich war. Nach der Beseitigung der letzten Kanten in der Organisation dürfte dann endgültig der Spaßfaktor den Streßfaktor besiegt haben. Bis zum nächsten Indianergeheul!

RAINER FIEDLER



Am 16. April 2001 fungierte die V10C wieder als Schlußblok, um dann vom Hp Cunnertswalde als Endpunkt der Traditionsfahrt nach Moritzburg an der Zugspitze zurückzufahren. Foto: J. Windrich

Vereins- und Bahninformationen

- Am 18. Juni 2001 sollen die diesjährigen Bauarbeiten auf der Strecke beginnen, »rechtzeitig« mit Beginn der Urlaubssaison. Der obere Abschnitt Moritzburg–Radeburg bleibt voraussichtlich bis zum 13. Juli gesperrt. Zwischen 22. Juni und 5. Juli ist die Gesamtstrecke gesperrt. Während der Sperrpausen wird Schienenersatzverkehr durchgeführt. Gebaut werden soll am Gleis zwischen Berbisdorf und Radeburg sowie am Weißen Roß, an der Stützmauer im Löbnitzgrund und an einer Brücke im Dippelsdorfer Teich.
- Die in die Sperrpause fallende Traditionsfahrt am 1. Juli wollen wir als »historischen Schienenersatzverkehr« gestalten. Mit historischen Bussen werden die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Strecke angefahren.
- Die erste Traditionsfahrt nach der Sperrpause am 5. August erhält ein erweitertes Programm. Es sollen 99 539, 99 713 und V10C mit drei Zuggarnituren bei fünf Zugpaaren zum Einsatz kommen.
- Bei günstiger Witterung soll der Arbeitseinsatz am 14. oder 21. Juli etwas früher enden und mit einem gemeinsamen Badespaß sowie Eis essen abschließen.
- Der Souvenirverkauf ist eines der finanziellen Standbeine unseres Vereins. Dafür sucht der Vorstand dringend ein geeignetes Mitglied, das sich dieser verantwortungsvollen Aufgabe der Koordinierung, Neubeschaffung und Abrechnung widmen kann und möchte!
- Die Planung für das Radeburger Bahnhofsfest im Oktober anlässlich »120 Jahre sächsische Schmalspurbahnen« nimmt Gestalt an. Alle Mitglieder sind aufgerufen, sich bei der Vorbereitung und vor allem der Ausgestaltung nach besten Kräften zu beteiligen!
- Die Wahlversammlung wird am 17. November 2001 im Gasthof Buchholz stattfinden; eine detaillierte Einladung folgt in der nächsten Ausgabe. Es haben sich schon zahlreiche Kandidaten für den künftigen Vorstand

und die Revisionskommission gemeldet, weitere Bewerbungen sollten bis spätestens 30. September 2001 am besten schriftlich beim gegenwärtigen Vorstand eingehen.

Einladung zum Sommerfest am 30. Juni 2001

Traditionsgemäß lädt der Vorstand am letzten Sonnabend im Juni die aktiven Mitglieder zum Sommerfest bei Radebeuler Gartenbahnern ein. Um die Teilnahme am vorangehenden Arbeitseinsatz sowie um eine Anmeldung beim 1. Vorsitzenden bzw. per Liste in der Geschäftsstelle wird ausdrücklich gebeten.

Achtung!
Dieses Jahr 5,- DM Selbstbeteiligung!

- Am 31. Mai 2001 wurde der weithin sichtbare Schornstein des Degussa-Arzneimittelwerkes (ehemals AWD) in Radebeul gesprengt. Vorsichtshalber war das Gelände bis zum Bahnhofsgebäude abgesperrt worden, sogar auf der Autobahn wurde der Verkehr für die Dauer der Sprengung unterbrochen.
- Möglicherweise wird das Verbindungsgleis zwischen Freital-Hainsberg und Freital-Potschappel bald zur Touristenattraktion. Das von der IG WTB zusammen mit Politikern und Unternehmern entwickelte Konzept fand bei einer »Probefahrt« die Zustimmung der Fahrgäste. In zwei Jahren soll das Konzept stehen, berichtete die SZ am 2. Juni 2001.
- Die Freitaler 99 734 ist mittlerweile von ihrer L5 aus Meiningen zurück. Die Arbeiten an 99 608 hingegen sind noch nicht abgeschlossen. Die zweite Freitaler IVK, 99 564, soll nach dem Willen der BRG ebenfalls noch in diesem Jahr eine Hauptuntersuchung erhalten.



Letzte Handgriffe am 21. Mai 2001 an 970-302 bei der ODS in Görlitz, der Transportwagen der Preßnitzalbahn steht schon bereit. Foto: J. Windrich

Spendenaktion 970-302

Der lang erwartete Oberlichtwagen 970-302 ist durch die Mühen der ODS Bautzen/Görlitz und mit Hilfe unseres Vereins zu einem wahren Schmuckstück des Traditionszuges geworden.

Unsere jahrelangen Bemühungen haben sich jetzt ausgezahlt:

Der wiedererstandene Zug der »Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen«, den es nur bei uns gibt, ist nun mit Lok, zweiachsigen Gepäck- und drei Sitzwagen soweit komplett, daß er sich mit 80 Plätzen auch exklusiv vermarkten läßt und nicht immer mit Wagen anderer Epochen ergänzt werden muß. Zusammen mit unseren originalgetreuen Uniformen und der in vielen Punkten dazu stimmigen Strecke können wir wohl mit Recht von einem Meilenstein in der sächsischen Eisenbahn-Traditionspflege sprechen, den wir erreicht haben.

Entsprechend bedeutend wird allerdings auch die Schlußrechnung des Werks ausfallen. Wir bitten Euch deshalb hiermit letztmalig und kurzfristig um Spenden für diesen gemeinnützigen Zweck, um sie termingemäß bezahlen zu können.

Deshalb liegt dieser Depesche nochmals ein Überweisungsträger bei. Allen bisherigen und auch den künftigen Spendern möchten wir ganz herzlich für ihre teilweise recht beträchtlichen Zuwendungen danken und laden sie zu einer Freifahrt mit dem neuen alten Wagen am 5. August 2001, 16 Uhr ab Bf. Radebeul Ost ein. Um Platzreservierung über unsere Geschäftsstelle wird gebeten (Kennwort: »Spender«)!

Eine Gesamtabrechnung der Spendenaktion ist für die nächste Ausgabe vorgesehen.



970-302 alias 286K bei der Ankunft am 21. Mai 2001 in Radebeul. Fotos: R. Fischer



Die Oberlichtwagen der sächsischen Schmalspurbahnen

Anläßlich der Wiederinbetriebnahme von 970-302 soll hier auf die vierachsigen »Oberlichtwagen« der sächsischen Schmalspurbahnen eingegangen werden. Vieles von ihrer über hundertjährigen Geschichte ist inzwischen im Dunkeln verschwunden. Geblieben sind mehrere Museumsfahrzeuge, die teilweise noch auf eine würdige Aufarbeitung warten, wenige zusehends zerfallende Wagenkästen sowie Modellausgaben in mehreren Nenngrößen.

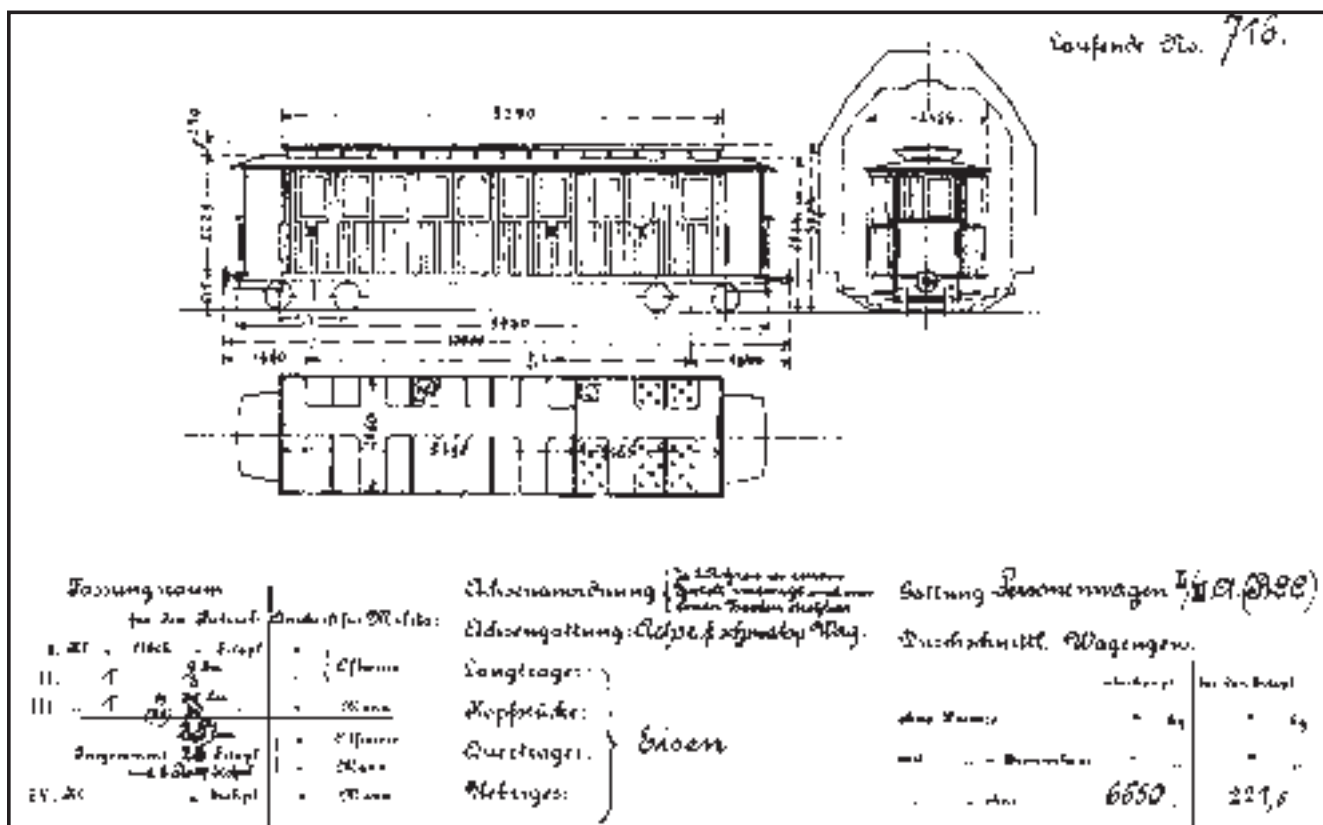
Der Beitrag entstand ursprünglich als Zuarbeit für eine große Eisenbahnzeitschrift, so daß dem Modelleisenbahner und Wagenfreund einzelne Passagen bereits bekannt vorkommen können.

Schon im Jahre 1883 bauten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für ihre Schmalspurbahnen den ersten vierachsigen Personenwagen. Zu dieser Zeit gab es auf den normalspurigen Eisenbahnen in Sachsen erst einen vierachsigen Reisezugwagen, und auch der war 1879 für eine Sekundärbahn gebaut worden! In den nächsten Jahren folgten weitere fünf Schmalspur-Vierachser in vier Bauarten, welche die typischen Merkmale der in mehreren Bauarten und in größeren Stückzahlen gebauten Zweiachser aufwiesen. Ab 1891 entstand eine kleine Serie von 20 vierachsigen Personenwagen, die auf den ersten Blick eine sehr große Ähnlichkeit mit den Wagen besaßen, die heute gemeinhin als »Oberlichtwagen« (den Oberlichtaufbau hatten zu dieser Zeit ja alle Schmalspur-Personenwagen der K.Sächs.Sts.E.B.) bezeichnet werden.

Diese Oberlichtwagen wurden in den Jahren 1898 bis 1901 gebaut. Das Bildliche Verzeichnis führte die 79 Wagen unter der laufenden Nummer 716 mit den Betriebsnummern 261K bis 265K und 271K bis 344K. Wie die bisher gebauten Vierachser auch trugen sie die Gattungsbezeichnung BCC, besaßen also Sitzplätze der 2. und 3. Klasse. Von ihren unmittelbaren Vorgängern unterschieden sie sich äußerlich durch den 20 mm kürzeren und 176 mm breiteren Wagenkasten, die unsymmetrische Fensterteilung sowie das Rohrsprengwerk unter den Langträgern. Der Raum mit den Sitzen der 2. Klasse war erstmals bei den Schmalspurwagen – wie bei den Normalspurwagen üblich – mit mehr Länge je Abteil bedacht worden, während die Beinfreiheit in den 3.-Klasse-Abteilen etwas

schrumpfte. Acht der zehn Fenster je Längswand waren paarweise beiderseits der Fenstersäulen angeordnet. Diese lagen mittig zum jeweiligen Abteil, so daß der Abstand zwischen den Fenstern bei den Abteilen der 2. Klasse größer war. Die Sitzbänke standen quer zur Fahrtrichtung, ein Mittelgang trennte einfache und Doppelbänke. Jeweils zwei Bänke standen Lehne an Lehne; zwischen den Abteilen der 2. und der 3. Klasse war eine »Scheidewand« mit Schiebetür eingezogen. Die Sitze der 2. Klasse waren gepolstert, die der 3. Klasse aus Holzlaten zusammengefügt. In jedem Raum konnte eine Einzelbank herausgenommen und dafür ein schlanker eiserner Ofen aufgestellt werden. Öllampen in den Stirn- und Scheidewänden beleuchteten die Abteile. Die Wagen waren mit den ungleichen Trichterkupplungen und der Heberleinbremse ausgerüstet. Für jedes Drehgestell war ein eigener Bremsapparat eingebaut, so daß die Wagen an jeder Endbühne eine Antriebsstange besaßen.

In den Jahren 1908 und 1909 erhielten die Wagen 273K und 317K bis 344K einen Abort anstelle der Doppelbank im ersten 3.-Klasse-Abteil eingebaut. Ab 1911 wurden bei 70 Wagen die Polstersitze gegen Lattensitze getauscht und diese Wagen vollständig der 3. Klasse zugeordnet. Sie kamen als CC in die neue laufende Nummer 715, dem Schema entsprechend wäre 725 richtiger gewesen. Da ab 1907 die neuen Personenwagen mit einer Übergangseinrichtung an den Endbühnen geliefert wurden, bekamen auch einige ältere Wagen diese um 1910 eingebaut. Dabei mußte die Antriebsstange der Heberleinbremse weiter an die Seite



verlegt und zusätzliche Streben zwischen Bühne und Dach eingesetzt werden. In den dreißiger Jahren wurden die Übergänge wieder geschlossen; die versetzt bleibenden Antriebsstangen erinnerten jedoch noch an sie.

Das Gasglühlicht löste ab 1912 die funzlige Ölbeleuchtung ab; mit Sicherheit sind alle Oberlichtwagen in den folgenden Jahren auf diese effektivere Beleuchtungsart umgerüstet worden. Dazu erhielten die Wagen jeweils zwei Gaskessel, die hintereinander und seitlich versetzt am Untergestell zwischen den Langträgern aufgehängt waren. Der Füllstutzen befand sich etwa in Wagenmitte am Langträger. Die drei großen Gaslampen waren nun im Dach des Oberlichtaufbaus eingelassen.

Nachdem auf den ersten Schmalspurbahnen in Sachsen die Körtingbremse eingeführt war, wurden ab 1915 auch 28 Oberlichtwagen auf diese Saugluftbremse umgerüstet. Von der Heberleinrichtung verblieben an diesen Wagen die Leinenführungen auf dem Dach, so daß sie

bei Bedarf als »Leitungswagen« auch weiterhin in heberleingebremsten Zügen laufen konnten.

Ein weitgehend ungeklärtes Kapitel ist noch immer die Frage der Farbgebung der Wagen zur Staatsbahnzeit. Als sicher kann gelten, daß die Personenwagen der 1. und 2. Klasse grün, die der 3. Klasse braun und die der 4. Klasse grau gestrichen waren. Dabei ist bislang kein Hinweis zu finden gewesen, daß die mehrklassigen Wagen insbesondere der Schmalspurbahnen zweifarbig wie in Preußen gewesen sind. Auch hat man in Sachsen bis zur Verreichlichung an diesem Farbschema festgehalten, lediglich bei den Güterwagen ging man nach Gründung des Staatsbahnwagenverbandes ab 1910 vom Grau auf das nun einheitliche Rotbraun über. Die vor der Jahrhundertwende üblichen Zierlinien um Abteile und Fenster in gelb und weiß wurden wahrscheinlich später auch aufgegeben, um die Anstrichtechnologie zu vereinfachen.

Bis 1910 war eine etwa in der Mitte der Seitenwand unterhalb der Fenster angebrachte ge-

gossene Krone das Eigentumszeichen der sächsischen Personenwagen; einige Vierachser trugen auch zwei Kronen je Seitenwand unter den äußeren gekoppelten Fenstern. Die Betriebsnummer war bei den Schmalspurwagen rechts an den Stirn- (dort darunter auch die Gattung) und an den Seitenwänden unterhalb des Daches angeschrieben. Da an den Seitenwänden der Oberlichtwagen wenig Platz zur Verfügung stand, dürfte man auf die Fläche vor der Scheidewand ausgewichen sein. Die an den Normalspurwagen verwendeten Porzellan- oder Emaille-Nummernschilder an den Dachkanten sind bei den Schmalspurwagen nicht nachzuweisen. Die abgekürzte Bahnbezeichnung »K.Sächs.Sts.E.B.« stand außen auf den Stirnwandtüren in zweizeiliger und auf den Außenseiten der Endbühnen in einzeiliger Ausführung. Die Wagenklasse kennzeichneten aufgemalte römische Zahlen auf der Seitenwand. Verwendet wurde eine fette Serifenschrift in gelb mit schwarzem Schatten.

Ab 1910 trugen die Personenwagen das neue Eigentumszeichen, bestehend aus dem fünffach schwarz-gelb geteilten Wappen mit grünem rautenbesetzten Schrägbalken, der Krone darüber und einem Schriftband mit der Bahnabkürzung darunter, das als Abziehbild angebracht wurde. Dieses gab es in mehreren Varianten, die sich in der Form der Krone und des Bandes unterschieden. Die Wagennummer und die Gattung war an den Stirnwänden nun auf beiden Seiten angebracht, zumindest bei den Vierachsern mittig auf der Längswand unterhalb des Daches. Alle Anschriften führte man in einer zeitgemäßen, konstruierten serifenlosen Schrift aus, deren Schnitt auch später von der Reichsbahn verwendet wurde. Die Klasse stand nun in weißen arabischen Ziffern auf schwarzen Blechtafeln.

Die meisten Oberlichtwagen wurden um 1923 in die 4. Klasse zurückgestuft und erhielten die Gattungsbezeichnung DD. 20 Wagen blieben als 3.-Klasse-Wagen im Bestand. Die letzten noch immer als BCC laufenden Wagen

290K, 292K, 293K und 334K verloren nun auch ihre Polstersitze; als Gattung CDD erhielten sie statt dessen einfache Längsbänke im ehemaligen 2.-Klasse-Raum und dienten als Traglastenwagen. Fünf CC/C4 wurden später ebenfalls derart zu Traglastenwagen geändert.

Bis auf den bereits ausgemusterten Wagen 315K zeichnete die RBD Dresden 1926 alle Wagen der Gattungen 715 und 716 um. Sie erhielten neue Nummern entsprechend ihrer Klasseneinrichtung:

K424 bis K442 und K446: CC, neu: C4

K701 bis K704: CDD, neu: CD4

K1245 bis K1298: DD, neu: D4

Mit Abschaffung der 4. Wagenklasse erhielten 1928 die D4-Wagen ebenfalls das Gattungszeichen C4; die CD4-Wagen wurden nun als CC4u (später CC4tr) bezeichnet. Alle Wagen behielten aber ihre Nummer. Die Wagen K424, K1255 und K1258 wurden vorübergehend als BuC4 eingerichtet, wahrscheinlich lediglich durch auf die Bänke gelegte Polsterkissen.

Den größten Umbau erlebten mindestens vier Wagen 1933 und 1934: Aus ihnen entstanden offene Aussichtswagen für die Ausflugsbahnen bei Dresden und Zittau. Ein fünfter Wagen für Oberwiesenthal ist wahrscheinlich nicht mehr fertiggestellt worden; aus seinem Untergestell entstand (später?) ein offener Güterwagen, der in Oberwiesenthal als Schlackewagen stationiert wurde (siehe auch Heft 21).

Elf Oberlicht- und drei Aussichtswagen erhielten in den 30er Jahren die Scharfenbergkupplung, 20 Oberlichtwagen eine elektrische Beleuchtung mit 85 Volt Betriebsspannung (Turbogenerator auf der Lok, Batterie im Gepäckwagen). Diese Wagen hatten sämtlich Körtingbremse und waren größtenteils in Zittau, Oberwiesenthal und Radebeul beheimatet. Bis auf vier Zittauer Wagen, die mit einer Niederdruck-Umlaufheizung (Nuhz) versehen wurden, behielten alle Oberlichtwagen die Ofenheizung.

R. FISCHER

Fortsetzung im Heft 38

Schnuff-schnuff

...hallte es am Fuße des Kuhberges, der Grenze zwischen Vogtland und Erzgebirge. Am 12. und 13. Mai 2001 war die »Schönheider Bimm'« wieder unterwegs, und der Verein »Museumsbahn Schönheide/Carsfeld e.V.« feierte sein 10-jähriges Bestehen.

Der Wiederaufbau in Richtung Carsfeld wurde aufgegeben. Man möchte dies auch nach außen durch Weglassen des Namen »Carsfeld« kundtun. Inzwischen haben sich eigenständige Eisenbahnfreunde gefunden, die den Lokschuppen in Carlsfeld restaurieren wollen. Er ist der einzige noch erhaltene einständige Lokschuppen einer sächsischen Schmalspurbahn. Eine IV K wird dort aber wohl doch nicht wieder einfahren.

Der Einladung zum Vereinsjubiläum sind wir gern nachgekommen, war es uns so erstmalig möglich, auch dort mit einer Draisine zu fahren. Dazu trafen sich Andreas Schmidt, Daniel »Achim« Menzel und Andreas Jaeckel am Samstag früh, um unsere Hebeldraisine zu verladen. Am frühen Nachmittag trafen die Freunde Schmidt und Menzel in Stützengrün ein, wo sie herzlich empfangen wurden.

Vom Bahnhof Stützengrün vor der Bürstenfabrik wurde das Gleis in Richtung Wilkau durch einen Einschnitt bis zur Landstraße verlegt. Dafür mußte der fast vollständig zugeschüttete Einschnitt von den Abfällen der Bürstenproduktion freigelegt werden. Das Gleis endet nach insgesamt 4,5 km in »Neulehn« und soll noch einen Bahnsteig erhalten. Auf diesem Gleis fanden unsere Draisinenfahrten statt.

Als Zuglok der Museumszüge kamen 99 582 und eine V10C der MaLoWa zum Einsatz. Die vereinseigene Diesellok befand sich noch in Klostermansfeld, und 99 585 war wegen Fristablaufes nicht einsatzfähig. Sie wurde früh aus dem Schuppen gezogen, damit auch sie fotografiert werden konnte. Nachmittags fand ein Zweizugbetrieb statt. Als erstes fuhr die V10C leer nach Stützengrün. 99 582 folgte mit dem

Zug. In Stützengrün übernahm dann die Diesellok einen der vier Wagen. Gekreuzt wurde in Neuheide. Dabei mußte der »Kürzere« ins Stumpfgleis ausweichen.

Der Besucherandrang auf den Zügen und der Draisine hielt sich noch in Grenzen. Nachdem der letzte Dampfzug nach Schönheide abgefahren war und ihm die Diesellok als Lz folgte, wurde für uns eine Sperrfahrt nach Schönheide eingelegt. Wer die Strecke kennt, der weiß, was uns da bevorstand. Am Anfang ging es noch leicht bergab, dann wurde mit vereinten Kräften die Steigung nach Schönheide genommen. Wir wollten erst einmal testen, ob der Fahrplan für Sonntag einzuhalten war. Etwas verschwitz kamen wir pünktlich an und man staunte, daß wir es geschafft haben. Nach einer Erfrischung wurde die Draisine im Lokschuppen abgestellt.

Sonntag früh um 8.30 Uhr fanden wir uns wieder am Heizhaus ein. Nach dem Rangiergeschäft wurde eine zusätzliche Sperrfahrt nach Stützengrün eingelegt. Es fanden sich noch ein paar Freunde mehr ein, die auch einmal eine solche Fahrt erleben wollten. In Neuheide





mer mehr Freunde zum Mitfahren ein. Auf der Rückfahrt trafen wir Harry Hirsch wieder. Es wurden mehrere Fotohalte und Scheindurchfahrten für die Vereinsmitglieder eingelegt. Nach der Ausfahrt konnten wir uns zunächst rollen lassen, um dann die Steigung nach Stützengrün zu nehmen, die nicht

staunte eine Familie nicht schlecht, als an ihrem Frühstückstisch unsere Fuhre vorbeikam. In alter Tradition haben wir so das Personal von und zu seinem Einsatzort befördert.

In Stützengrün erfreute sich unsere Handhebeldraisine regen Zuspruches und wurde auch reichlich genutzt. Nach dem Motto »Eisenbahn zum Anfassen oder do it yourself« konnten die Besucher selbst ein Fahrzeug über die Schienen bewegen. Meistens waren es die Kinder, die am Hebel standen, und die Muttis und Vatis ließen sich fahren. So mancher großer Mund wurde bald sehr klein.

Am Sonntag herrschte immer noch das schöne Wetter. Zunächst fuhren wir noch innerhalb des Bahnhofes bis Neulehn. Um 11.35 Uhr gab es den Abfahrauftrag zur Sperrfahrt 6100 nach Schönheide. Kurz nach unser Ankunft war er da: »Harry Hirsch«, der rasende Reporter einer lokalen Zeitung. Unsere Draisine und ein Trabant-Kübel wurden zum Fotoobjekt, auf denen die jungen Mädels (in Anlehnung an die Formel 1) als sogenannte »Lokschuppenluder« abgelichtet wurden. Es wurde noch spaßeshalber ein Faß Bier auf beide Fahrzeuge verladen.

Die Begeisterung der Schönheider Freunde stieg und stieg. Bei jeder Fahrt fanden sich im-

zu unterschätzen ist. Wir haben dann noch einige Fahrten nach Neulehn unternommen. Gegen 16.00 Uhr verluden wir unser Gefährt und traten die Heimreise an.

Im September wird unsere Grüne in Schönheide zu Gast sein. Im Gegenzug kommen die Schönheider im Oktober mit 99 582 zum Radeburger Bahnhofsfest. Wir werden zusammen ein Jubiläum feiern, denn im Oktober vor 120 Jahren wurde der erste Abschnitt der ersten Schmalspurbahn der K.Sächs.Sts.E.B. Zwischen Wilkau und Kirchberg eröffnet. In Etappen wurde sie bis Carsfeld verlängert und war mit 41,9 km auch die längste sächsische Schmalspurlinie, von der wir heute wieder 4 km befahren können.

Ich möchte mich im Namen aller Radebeuler Freunde bei den Schönheider Freunden für die Einladung und die gute Zusammenarbeit bedanken und wünsche immer eine gute Fahrt. Auf ihren Besuch im Herbst freuen wir uns schon, dann wird es wohl kaum nur »schnuff-schnuff« durch den Lößnitzgrund hallen.

ANDREAS JAECKEL
FOTOS: T. MÄTZLER

Diesel auf der Fichtelbergbahn

Am 20. Dezember 2000 gab es einen Fahrzeugzugang auf den Gleisen der schmalspurigen Eisenbahnen Sachsens zu verzeichnen: Per Straßentransport traf die Diesellokomotive L45H083 der BVO Bahn GmbH im Bahnhof Kurort Oberwiesenthal der Fichtelbergbahn ein.

Die Lokomotive gehört der Reihe L45H an, die für die Schmalspurbahnen der Rumänischen Staatsbahn und der staatlichen Forstwirtschaftsbetriebe Rumäniens von den FAUR-Werken »23. August« in Bukarest gebaut wurde. Neben den rumänischen Bahnen wurden und werden Lokomotiven dieses Typs aber auch in anderen osteuropäischen Staaten eingesetzt. Zwischen 1964 und 1987 kam diese

Lokomotivbaureihe in mehreren Serien und verschiedenen Spurweiten zur Auslieferung. Die L45H083 mit der Fabriknummer 24972 verließ die Werkhallen in Bukarest im Jahr 1985. Sie war für einen rumänischen Industriebetrieb mit einer Spurweite von 760 mm bestimmt.

Das vierachsige Fahrzeug besitzt die Achsfolge B'B'. Angetrieben wird es von einem Lizenzbau des Dieselmotors Maybach-Mercedes MB836Bb. Dieser 6-Zylinder-Reihenmotor hat eine maximale Leistung von 450 PS. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Strömungsgetriebe mit nachgeschaltetem Wendgetriebe und Gelenkwellen an die einzelnen Achsgetriebe. Die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive beträgt 40 km/h.



*Noch in ihrer ersten Heimat Rumänien entstand dieses Bild der L45H083.
Foto: Hocevar, Sammlung BVO Bahn GmbH*

Nach dem Kauf des Fahrzeugs durch die BVO Bahn GmbH erreichte es im April 2000 die MaLoWa Bahnwerkstatt Benndorf. Dort wurde die Lokomotive einer Untersuchung unterzogen, die vor allem die Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit diente, da die Lok längere Zeit abgestellt gewesen war. Auch wurde der Umbau der Zug- und Stoßvorrichtung auf eine Mittelpufferkupplung Bauart Scharfenberg durchgeführt. Bei der STAMAG Regis-Breitingen erfolgte die Umspurung der Drehgestelle von 760 mm auf 750 mm. Die Werkstatt Marienberg der BVO Verkehrsbetriebe GmbH führte eine Aufarbeitung des Dieselmotors durch. Nach Abschluß der Arbeiten und einer Probefahrt zwischen Klostermannsfeld und Hettstedt konnte die Lokomotive am 20. Dezember 2000 nach Oberwiesenthal überführt werden.

Bei der Fichtelbergbahn wurde die Druckluftanlage der Lok für den Einsatz des pneumatisch betätigten Schneepfluges umgebaut. Anschließend konnte der Probetrieb zur Einstellung und Überprüfung verschiedener Aggregate und Bauteile aufgenommen werden. Am 5. Mai 2001 erfolgte durch den Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht des Freistaates Sachsen eine Besichtigung des Fahrzeuges. Daraufhin wurde die Genehmigung zur Inbetriebnahme erteilt. Seitdem leistete die Lok schon gute Dienste im Arbeitszugeinsatz. Auch konnte sie gelegentlich als Reservelok beim Ausfall einer Dampflok eingesetzt werden.

Weitere Informationen über Lokomotiven und Bahnen in Südosteuropa im Internet unter <http://home.eplus-online.de/harni>.

STEFAN SCHWARZER



*L45H083 am 20. Dezember 2000 vor dem Abladen im Bahnhof Kurort Oberwiesenthal.
Foto: Stefan Schwarzer*

Ruhiges Wohnen in angenehmer Nachbarschaft



Herzlich willkommen!

Ihr Eigenheim in traditioneller Ziegelbauweise garantiert ein günstiges Diffusionsverhalten und eine fast unbegrenzte Lebensdauer.

BESUCHEN SIE UNS IM MUSTERHAUS

donnerstags von 16 bis 19 Uhr

sonntags von 14 bis 17 Uhr

Die Aktiva Immobilien GmbH baut seit über 30 Jahren, vorwiegend im bayrischen Raum, verschiedene Haus-Ensembles, unter Beachtung ökologischer Kriterien. In Radebeul-Altnandorf, unweit des Lößnitzbades, entsteht eine Wohnanlage, welche die erholsame Ruhe der dörflichen Welt im Kontrast zur nahegelegenen lebhaften Stadt beeindruckend erleben lässt. Diese unweit der Elbe gelegene kleine Siedlung in hoher baulicher Qualität ist auch geprägt von einer interessanten inneren Architektur. Der individuelle Wohn- und Lebensraum ist ausreichend für die ganze Familie und fördert somit das harmonische Miteinander - auch zum neuen Nachbarn. An diesem vorzüglichen Standort, an der Peripherie der Stadt entlang der Lößnitzberge, könnte Ihr neues Zuhause entstehen.

Träume wahr werden lassen:

Eigenheim

mit Grundstück ab
monatlich DM

998,- *

AKTIVA
IMMOBILIEN GMBH

Musterhaus:

**Gauernitzer Str. 5
Ecke Kötitzer Straße**

Tel: 8118811

Tel: 0351/4797945

Ansprechpartner:

Herr Schöne

Herr Gutowski

- * Preis inkl. Bodenplatte ohne Keller, Berechnungsbeispiel für eine Familie mit 2 Kindern unter Berücksichtigung der Eigenheimzulage und Baukindergeld sowie BHW - Förderdarlehen.

An alle Vereinsmitglieder und Freunde der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Jeder Verein benötigt Geld zur Absicherung des lebendigen Betriebes, die Traditionsbahn Radebeul e.V. insbesondere zur Wartung, Instandsetzung und Pflege der Fahrzeuge und Technik, der Durchführung des Traditionsbetriebes usw.

Diese Gelder werden über die Mitgliedsbeiträge, eventuelle Spenden, Erlöse oder Sponsoren erbracht. Unter dem Strich gesehen sind die Kassen trotzdem bald leer.

Der Vorstand des Vereins und das BHW-ServiceCenter Dresden-Blasewitz haben nun einen Weg gefunden, wie jedes Vereinsmitglied oder jeder Freund der Traditionsbahn diesen Zustand verbessern kann.

Wir möchten zeigen, wie es geht: Dazu ist es notwendig, möglichst mit vielen Mitgliedern oder Freunden ins Gespräch zu kommen. Wir bitten Euch deshalb, diese Seite herauszutrennen oder zu kopieren und den Coupon ausgefüllt in der Geschäftsstelle in Radebeul abzugeben.

Ja, ich möchte dem Verein »Traditionsbahn Radebeul e.V.« helfen,
indem ich ein
unverbindliches Gespräch
»Rund ums Geld« durch das BHW-ServiceCenter wünsche.

Name: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Datum: _____

Unterschrift: _____

Termine für Eisenbahnfreunde

Preßnitztalbahn

- Fahrtage der Dampfzüge:
7., 8. Juli: Schwimmbadfest,
11., 12. August: Fahrten zum Schulanfang,
29. September bis 3. Oktober: Volldampf im Herbst,
1., 2., 8., 9. Dezember: Nikolausfahrten,
15., 16. Dezember: Fahrten im Advent,
27. Dezember bis 1. Januar 2002: Fahrten zum Jahreswechsel.
- Bis 23. September: Fahrbetrieb mit Diesellok an jedem Wochenende.
- Kontaktadresse:
IG Preßnitztalbahn e.V.
Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt
Tel./Fax: (037343) 8080-7/-9
www.pressnitztalbahn.de

Museumsbahn Schönheide

- Fahrtage der Dampfzüge:
1. Juli,
4. und 5. August,
15. und 16. September: Bürstenfest,
3., 6. und 7. Oktober: 120 Jahre Wilkau - Kirchberg,
1. und 2. Dezember: Weihnachtsmarkt der Gemeinde Schönheide,
6., 8. und 9. Dezember: Adventsfahrten,
22. und 23. Dezember: Weihnachtsdampf.
- Bis Oktober: Fahrbetrieb mit Diesellok am letzten Wochenende des Monats.
- Kontaktadresse:
Museumsbahn Schönheide e.V.
Am Fuchsstein - Lokschuppen
08304 Schönheide,
Tel./Fax: (037755) 4303/2561
www.museumsbahn-schoenheide.de

Döllnitzbahn

- Fahrtage der Dampfzüge:
29. Juli: Sommerfahrt,
19. August: Altstadtfest Mügeln,
29., 30. September: Bahnhofsfest Mügeln,

28. Oktober,

- 8. und 9. Dezember: Nikolausfahrten zur Modelleisenbahnausstellung,
26. Dezember: Weihnachtsfahrt.
- Bis voraussichtlich 29. Juli werden die Züge von einer Diesellok befördert, da die Aufarbeitung der 99 561 noch nicht abgeschlossen ist.
- Kontaktadresse:
DBV-Förderverein »Wilder Robert« e.V.
Bahnhofstr. 2a, 04769 Mügeln
Tel./Fax: (03435) 922267/623139
www.wilder-robert.de

Weißeritztalbahn

- 1. und 2. September: Lok 20 (als 99 1401) der Mansfelder Bergwerksbahn zu Gast auf der Weißeritztalbahn
- 9. September: Tag des offenen Denkmals im Lokschuppen Freital-Hainsberg sowie in der WAS Freital-Potschappel, Sonderfahrten auf Verbindungsgleis Hainsberg-Potschappel
- 1. und 2. Dezember: Kleinbahnfest, Sonderfahrten Freital-Hainsberg-Rabenau
- 8. und 9. Dezember: Nikolausfahrten
- Kontaktadresse:
IG Weißeritztalbahn e.V.
Dresdner Str. 280, 01705 Freital
Tel./Fax: (0351) 641-2701/-1495
www.weisseritztalbahn.de

Waldeisenbahn Muskau

- Fahrtage der Dampfzüge:
7. und 8. Juli,
4. und 5. August,
1. September: Bahnhofsfest und Mondscheinfahrten,
2. September: Bahnhofsfest,
6. und 7. Oktober.
- Bis 7. Oktober an jedem Wochenende sowie am 3. Oktober Fahrbetrieb mit Diesellok auf der Strecke Weißwasser-Kromlau und bis 2. September an jedem Wochenende sowie am

3., 6. und 7. Oktober auf der Strecke Weißwasser–Bad Muskau.

- Kontaktadressen:
Waldeisenbahn Muskau GmbH, Waldeisenbahn Muskau e.V.
Jahnstr. 53 (Haus A), 02943 Weißwasser
Postfach 1231, 02932 Weißwasser
Tel./Fax: (03576) 20747-2/-3
Tel./Fax: (03576) 241217/216412
www.waldeisenbahn.de

Mansfelder Bergwerksbahn

- Fahrttage der Dampfzüge:
18. und 19. August: Dampfmodellbautreffen,
7. Oktober: Herstdampf,
8. und 9. Dezember: Nikolauszüge.
- Kontaktadresse:
Mansfelder Bergwerksbahn e.V.
Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben
Tel./Fax: (034772) 27640
www.bergwerksbahn.de

VSE

- 7. bis 15. Juli: Museumswoche im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg
- 21. Juli: 50 Jahre sächsisch-bayrische Eisenbahnverbindung Leipzig–Hof, Vogtlandrundfahrt mit 50 3616
- 22. Juli: 50 Jahre sächsisch-bayrische Eisenbahnverbindung Leipzig–Hof: Dampfsonderzug »Franken-Kurier« mit 50 3616 zum Deutschen Dampflokotiv-Museum nach Neuenmarkt-Wirsberg
- 9. August: 125 Jahre Muldenthalbahn: Sonderzüge mit 50 3616 zwischen Glauchau, Penig und Wechselburg
- 11. bis 19. August: Museumswoche im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg
- 26. August: »Elbe-Dampf« mit 50 3616 in die Sächsische Schweiz, Schifffahrt von Pirna bis Königstein
- 15. und 16. September: Fahrzeugausstellung im Eisenbahnmuseum Schwarzenberg
- 22. September: Bahnhofsfest in Johanngeorgenstadt

- 23. September: Wismut-Tour
- 21. Oktober: Saisonabschlußfahrt
- Kontaktadresse:
VSE, c/o Olaf Gläser
Schloßteichstr. 9, 09113 Chemnitz
Tel.: (0371) 3302696
www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Lausitzer Dampflok Club

- 11. August: Zur Hansesail nach Warnemünde: Cottbus–Warnemünde mit Ellok 143 001 »White Lady«
- 15. September: Weinfest in Zielona Góra (Polen): Cottbus–Zielona Góra mit 35 1019
- 29. September: Fahrt zum Tagebau und Kraftwerk Schwarze Pumpe: Dresden–Schwarze Pumpe mit 35 1019
- 10. November: »Fahrt ins Blaue« mit 35 1019
- 7. Dezember: 10 Jahre LDC: Fahrt rund um die Lausitz mit 35 1019 und 03 2204
- 8. Dezember: 10 Jahre LDC: Cottbus–Wrocław mit 35 1019 und 03 2204
- Kontaktadresse:
Lausitzer Dampflok Club e.V.
Am Stellwerk 552, 03185 Teichland, Ortsteil Neuendorf, Tel./Fax: (035601) 56254
www.lausitzerdampflokclub.de

‘tschuldigung!

Der vorgesehene Beitrag über die Firma technomodell kann aus redaktionellen Gründen erst im nächsten Heft erscheinen.

Bereits erschienen ist aber der neue H0e-Katalog. Als Neuheiten kündigt Ing. Gerhard Walter neben der EDV-Variante von 99 1555 die Perleberger Modernisierungs-Versionen des Traglastenwagens mit Holzdach und mit Tonnendach, des Einheitswagens mit Holzdach sowie die aus den Traglastwagen umgebauten Gepäckwagen mit Tonnendach an.

Arbeitsplan 2001 (2. und 3. Quartal)

Juli	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	1.	Traditionsbetrieb »Historischer Schienenersatz-Verkehr« wegen Bauarbeiten auf der Strecke
	Fr	20.	Sonderfahrt für Ferienpaß-Besitzer
August	Sa	4.	Traditionsbetrieb »Steam Parade« mit DJ Sandro
	So	5.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten« mit drei Loks im Zweistundentakt
	Sa	11.	9 - 18 Arbeitseinsatz
	Sa	18.	9 - 18 Arbeitseinsatz
	So	19.	Ausflug zum Dampfschiff-Fest in Dresden
	Sa	25.	9 - 18 Arbeitseinsatz
September	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	2.	Traditionsbetrieb »Moritzburger Hengstparade« und Sponsorenfahrt
	Sa/So	15./16.	Traditionszug-Einsatz in Schönheide
	Sa	22. 19.30-...	Kegelabend in der »Made«
Oktober	Sa/So	6./7.	Traditionsbetrieb »(N)Ostalgiefahrt«
	Sa	13.	9 - 18 Arbeitseinsatz
	Fr-So	19.-21.	Bahnhofsfest »120 Jahre sächs. Schmalspurbahnen« in Radeburg, Sonderfahrten Tag und Nacht
	Sa	27.	9 - 18 Arbeitseinsatz
November	Sa	3.	9 - 18 Arbeitseinsatz
	So	4.	Traditionsbetrieb »Sächsische Bockbierfahrt«
	Sa	10.	9 - 18 Arbeitseinsatz
	Sa	17.	13.00 Wahlversammlung in Friedewald
	Sa	24.	9 - 18 Arbeitseinsatz
Dezember	Sa	1.	9 - 18 Arbeitseinsatz
	So/Do/Sa	2., 6., 8.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrten«
	Fr-So	14.-16.	Adventsausflug nach Arnfeld
	Sa	22.	Weihnachtsfeier des Vereins
	Mo	31.	Silvester

