

---

# Traditionsbahn- Depefche

---



---

**Heft 43**

**Winter 2002/03**

---



---

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

---

## Inhalt:

Frieden auf Erden....	3
Einladung zur Mitgliederversammlung	3
Umzug, Gleisbau und Kesselrevision	6
Handhebeldraisine im Feuerwehreinsatz	9
Jahresbeitrag 2003	10
Spendenaufruf zur Kesselrevision 99 539	10
Schmalspurinformationen	11
Noch einmal: 40 Jahre »Reko-IVK«	14
Eisenbahnglück bei Oberdittmannsdorf	16
175 Jahre Budweis–Linz.	18
Neue Fahrzeuge auf der Tatabahn	19
Termine für Eisenbahnfreunde	20
Arbeitsplan	23

*Sie finden unsere Vereinszeitschrift ab Heft 35 auch im Internet auf unserer Website [www.traditionsbahn-radebeul.de](http://www.traditionsbahn-radebeul.de) als PDF-Datei zum Herunterladen!*

---

## Titelbild:

*Bei der Karl-May-Fahrt am 6. Oktober konnten unsere Fahrgäste mit der Gastlok 99 608 im Vorspann vor 99 713 Reichsbahnflair erleben. Foto: J. Windrich*

---

## Rücktitelbild:

*Auch zur Bockbierfahrt mit Promi-Wirt Karl-Heinz Bellmann war am 3. November 2002 die 99 713 vor dem gerstensaftgefüllten Traditionszug im Einsatz. Foto: J. Windrich*

---

## Impressum:

### Traditionsbahn-Depesche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

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

eMail: [verein@trr.de](mailto:verein@trr.de), Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

Bankverbindung: Konto-Nr. 3 000 259 099 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

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

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2002: 8,- Euro (incl. Versandkosten)

Für Vereinsmitglieder erfolgt die Finanzierung über den Vereinsbeitrag!

Nachdruck und anderweitige Vervielfältigung nur nach Zustimmung der Redaktion

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

Redaktionsschluß: Heft 43: 15. Dezember 2002, Heft 44: vsl. 20. März 2003

---

## Frieden auf Erden...

Unsere Welt und auch unser Land werden am Anfang des neuen Jahrtausends von ungewohnten Krisen erschüttert. Terroristen statt Touristen, Haushaltslöcher statt großzügiger Förderung gemeinnütziger Initiativen, verheerende Naturkatastrophen statt verträglicher Einbettung in eine intakte Kulturlandschaft können Museumsbahnen und ihrer Entwicklung keineswegs förderlich sein.

Wir haben erst einmal geholfen, wo wir konnten: unseren flugeschädigten Mitgliedern und der Weißeritztalbahn. Viele Mitglieder waren aktiv am Kampf gegen die Hochwasserfolgen beteiligt. Von anderer Seite wurde uns unterstellt, wir würden von den Zerstörungen im Weißeritztal profitieren und uns darüber freuen. Nun, wir haben überhaupt nicht profitiert, und freuen uns gleich gar nicht über so etwas. Den Wiederaufbau der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf unterstützen wir aus ganzem Herzen. Punkt.

Aber neben jeder Katastrophe geht das Leben weiter. Natürlich bleiben unsere selbstgestellten Hauptaufgaben Traditionsbetrieb, Fahrzeugpflege und -erhaltung sowie Beschäftigung mit der Verkehrsgeschichte auch weiterhin wichtige Betätigungsfelder unseres Vereins, wollen wir die Traditionsbahn auch künftig attraktiver gestalten und erlebnisreiche Fahrten gestalten. Selbstverständlich stehen wir auch zeitweilig zur Verfügung, wenn jemand eine Alternative zur gegenwärtig verhinderten Reise auf der Weißeritztalbahn sucht. Aber wir werben nicht damit.

### **Einladung zur Mitgliederversammlung am Sonnabend, dem 29. März 2003, 14 bis ca. 17 Uhr, in der Stadtbibliothek im Bahnhof Radebeul Ost**

#### **TAGESORDNUNG:**

1. Begrüßung, Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
2. Berichte des Vorstands und der Revisionskommission, Finanzen
3. Vorhaben und Aktivitäten 2003, Traditionsbetrieb und Sonderfahrten, Fahrzeuge, Gleisbau, Vereinsleben, sonstige Aktivitäten, Eintragung zum Dienstplan (Sommerfahrplan)  
– Pause –
4. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
5. Dienstunterricht für den Traditionsbetrieb
6. Diskussion, Anträge an die Versammlung
7. Beschlußfassung
8. Verschiedenes, Informationen

Wichtige Anträge an die Versammlung bitte spätestens eine Woche vorher beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle einreichen. Die Einladung ist mit dem Abdruck in der Vereinszeitschrift satzungsgemäß erfolgt und wird nicht in anderer Form wiederholt. Die Mitglieder werden gebeten, sich bei Verhinderung vorher zu entschuldigen (Tel. 0351/46148001, Fax 0351/4614804, eMail: [verein@trr.de](mailto:verein@trr.de)).

DER VORSTAND

Das tun wir jedoch wieder mit einem attraktiven Programm für die Traditionsfahrten in unserer immerhin schon 30. Saison im Jahre 2003. Bewährte Fahrten und Termine bilden sein Rückgrat, ergänzt durch im Aufbau begriffene Traditionen wie die Walpurgisfahrt und die Bellmannschen Bierfahrten. Karl May kommt beim stressigen Fest im Löbnitzgrund und wiederum bei drei Terminen mit Überfällen zu Ehren, denn deren Erfolg ist seit Jahren ungebrochen. Mehrzug-Traditionsbetrieb gibt es voraussichtlich an sieben Tagen. Überhaupt wollen wir stärker mit unseren Pfunden eines abwechslungsreichen Fahrzeugeinsatzes wuchern und den einzigen sächsischen Länderbahnzug alternierend mit Garnituren verschiedener Epochen, den entsprechenden Uniformen und passenden Details am Rande zum Einsatz bringen.

Der 5. Oktober 2003 soll parallel ein Höhepunkt für Eisenbahnfreunde werden und die Sommersaison mit einer interessanten Lokparade ausklingen lassen. Dabei versuchen wir auch wieder, zu günstigen Konditionen eine Leihlok zu bekommen. Attraktionen für Familien mit Kindern werden neben den abenteuerlichen Karl-May-Fahrten vor allem die aufwendig gestalteten Ausflüge mit Osterhase und Nikolaus sein.

Für viele nur im Hintergrund läuft die Kessel-Hauptuntersuchung unserer 99 539. Hier sind vor allem die Spezialisten gefragt, die fast ein halbes Jahr lang ein großes Freizeitvolumen in die aufwendigen und verantwortungsvollen Arbeiten investieren. Guter Kesselzustand und geringer Verschleiß ließen es zu, die HU weitgehend mit eigenen Mitteln zu bewältigen. Wir hatten wieder einmal großes Glück, aber auch das hört bei den nächsten Untersuchungen mal auf. Dennoch entstehen auch diesmal natürlich außerordentliche Kosten, für die wir in diesem Heft um eine angemessene Spendenbeteiligung unserer Mitglieder und Freunde bitten. Ihr könnt so dazu beitragen, daß die Maschine rechtzeitig vor Ostern wieder Dampf machen kann!

Der Vorstand hat Mitte Januar 2003 wieder eine Klausurtagung geplant, um sich ohne Zeitdruck den wichtigsten Vereinsproblemen widmen zu können. Wer dazu noch Anregungen hat, kann sie uns gern mitgeben oder sich beim 1. Vorsitzenden um die Teilnahme bewerben.

Nun ist es wieder an der Zeit, sich für die im Jahr 2002 geleistete umfangreiche und meist ehrenamtliche Arbeit bei allen Aktiven zu bedanken. Dieser oft immense Einsatz findet auch bei unseren Partnern im Territorium zunehmend Anerkennung, so daß unserer Traditionsbahn auch künftig be-

## Danke!

Wir danken nochmals allen Eisenbahnfreunden für ihre hohe Spendenbereitschaft und die vielen Hilfsangebote.

Unser Wunsch, das bevorstehende Weihnachtsfest wieder in unserer Wohnung feiern zu können, wird sich leider nicht erfüllen. Auf Grund der Witterung trocknet das Mauerwerk nicht so, wie wir es uns vorgestellt haben. Trotzdem hoffen wir, wenigstens im Januar 2003 endlich wieder einziehen zu können.

Allen Freunden wünschen wir ein schönes Weihnachtsfest.

**FALK, ANDREA, ROBERT UND ANNE PRAUTZSCH**

*Auch der Vorstand und die Redaktion möchten sich bei allen Spendern und Helfern bedanken, welche die Flutopfer unterstützt haben. Allein für die am härtesten betroffene Familie von Falk Prautzsch kamen aus dem Kreise unseres Vereins neben Sachspenden über 3300 Euro zusammen!*

achtliche Fördermittel zufließen werden, die eine erfolgreiche Fortsetzung der Aktivitäten auf dem gewohnten Niveau ermöglichen. Dennoch fällt uns auch weiterhin nichts in den Schoß, Erfolge und Ansehen müssen bekanntlich immer von neuem errungen werden.

Hilfreich und stimulierend sind uns dabei stets das Verständnis und die Unterstützung von Ehepartnern, Lebensgefährten oder Eltern für das zeitaufwendige Hobby – auch dafür an dieser Stelle vielen Dank! Nicht zuletzt gilt auch all unseren Freunden und Förderern, die sich meist durch die **Traditionsbahn-Zepfche** von den Fortschritten unserer Arbeit unterrichten lassen, ein herzlicher Dank.

Möge das Neue Jahr 2003 Ihnen und uns allen Gesundheit, Glück und Frieden in jeder Beziehung, der Traditionsbahn aber vor allem viele zufriedene Fahrgäste und Besucher bringen!

Guten Rutsch ins Neue Jahr wünscht  
Euer 1. Vorsitzender  
**CLAUS BURGHARDT**



**Allen Vereinsmitgliedern, Freunden der Traditionsbahn und ihren Angehörigen  
wünschen der Vereinsvorstand und die Redaktion ein frohes Weihnachtsfest und  
einen guten Start ins Jahr 2003!**

## Umzug, Gleisbau und Kesselrevision

Mit diesen Stichwörtern sind die Hauptarbeiten in den letzten Wochen umrissen, die Vereinsmitglieder und ABMer gleichermaßen forderten. Die ABM ist inzwischen wieder ausgelaufen; wir können auf ein ausgesprochen erfolgreiches Jahr zurückschauen: Die uns vom Arbeitsamt zugewiesenen Mitarbeiter zeigten ein sehr großes Engagement, die Zusammenarbeit untereinander, mit dem Verein und mit dem Arbeitsamt lief hervorragend. Deshalb waren wohl alle Beteiligten etwas traurig, als der Vorstand die Kollegen verabschiedete.

Trotz einiger Querelen mit unserem neuen Vermieter war es den ABM-Kräften gelungen, aus dem unansehnlichen, verlotterten Dachgeschoß des Empfangsgebäudes (siehe Heft 41) eine neue, ansehnliche Geschäftsstelle zu machen. Nachdem endlich der Anschluß an die erforderlichen Medien geklärt werden konnte,

wurde der 9. November 2002 als endgültiger Umzugstermin festgelegt. Bis dahin waren bereits große Teile der Einrichtung sorgfältig und systematisch verpackt und »nach oben« zwischengelagert worden, doch blieb die Geschäftsstelle bis zum Freitag abend arbeitsfähig – bei gesunkenen Temperaturen und nahezu ohne Heizmöglichkeit!

Durch die rege Beteiligung am Umzugstag konnte das gesamte Mobilar seinen neuen Standort einnehmen. Für die schweren Stahl-schränke hatten wir uns aber Profis angeheuert, und auch die hatten ihre Mühe mit den Teilen. Zum Abend waren die beiden Büros weitgehend eingerichtet, die Küche konnte benutzt werden, und die umgesetzte Heizung lieferte angenehme Wärme im neuen Aufenthaltsraum. Am Montag Morgen nahm die Geschäftsstelle ihre Arbeit wieder auf – mit einem Handicap: Die Telefon-



gesellschaft arcor wollte am Dienstag darauf mal eben schnell unsere Telefone umkleben, hat es aber erst nach Redaktionsschluß geschafft, ihre eigene Anlage zu durchschauen und umzustellen. Durch unsere Telefonanlage konnten wir glücklicherweise bis dahin wenigstens noch telefonieren, doch fehlte uns besonders vor den Nikolausfahrten der unverzichtbar gewordene Internet-Anschluß. Noch sind längst nicht alle Arbeiten abgeschlossen. Besonders im Westteil sind noch fleißige Hände gefragt. Und auch unser Vermieter müßte endlich einmal Aktivitäten zeigen, vor allem im Treppenhhaus...

In konzentrierter Aktion erfolgte am 23. Oktober ein Gleisbau-Arbeitseinsatz in Radeburg. Ein gutes Dutzend Mitglieder traf sich trotz des beständigen Nieselregens und begann, am südlichen Ende des uns gehörenden Gleises 5 die teilweise völlig verfaulten Schwellen auszubuddeln. Als Tagesergebnis konnten 17 gewechselte Schwellen durchaus befriedigen, doch

erfordert der Zustand des Gleises wohl noch mindestens zwei weitere Einsätze mit gleicher Ergiebigkeit.

Bis zuletzt hatten einige ABM-Kräfte am GGw 97-13-06 auf dem Turnerweg weitergearbeitet. Der Reinigung des Untergestells und der Stirn- und Seitenwandsäulen folgte ein Korrosionsschutz-Anstrich. Da wir für die Wagen der Serie 1918 leider keine Zeichnung haben und die »umliegenden« Serien vor allem bei den Ladelukeneinsätzen abweichende Formen aufweisen, mußten anhand der wenigen noch vorhandenen Originalsubstanz neue Zeichnungen angefertigt werden, nach denen der Stellmacher nun die teilweise sehr aufwendigen Holzarbeiten anfertigen kann.

Die Dampflokomotivpersonale haben derweil den Kessel unserer Grünen für die anstehende Kesselrevision vorbereitet. Die Wasserkästen sind abgenommen und zur Aufarbeitung an eine Metallwerkstatt gegeben worden, die Kesselver-





kleidung ist abgenommen. Für die Finanzierung der Kesselrevision haben wir einen Spendenaufruf gestartet (siehe Seite 10)!

Erst nach Abstellung der Lok trafen die auf unsere Bestellung vollständig neu gefertigten

Strahlpumpen ein, die endlich das leidige Thema der »nichtsaugenden« Injektoren beseitigen sollen. So können sie erst im kommenden Jahr zeigen, ob sie den Erwartungen gerecht werden.

RAINER FISCHER



## Handhebeldraisine im Feuerwehreinsatz

Nach überstandenem eigenen Umzug und den Feuerwehr-Hochwassereinsätzen soll es heute eine kleine Nachlese zu einem ungewöhnlichen Draisineneinsatz geben.

Vom Kreisfeuerwehrverband Weißeritzkreis wird seit einigen Jahren ein Orientierungslauf der Freiwilligen Feuerwehren durchgeführt. Es werden an einzelnen Stationen feuerwehrtypische Aufgaben gestellt, für die es Punkte gibt. Jedes Jahr ist auch ein untypischer Anlaufpunkt zur Auflockerung vorgesehen, so zum Beispiel Torwandschießen. Da der diesjährige Lauf in und um Schmiedeberg stattfand, trat man an mich heran mit der Bitte um Beschaffung einer Handhebeldraisine gegen eine kleine Spende. Nach Rücksprache mit dem Vorstand und den Draisinenleuten konnte Hilfe geboten werden.

Das jetzige Kreuzungsgleis im Bahnhof Schmiedeberg wurde am Vormittag des 28. Juni 2002 von der BRG gesperrt. Für das freundliche Entgegenkommen und die Durchführung will ich mich hiermit noch einmal bei Ralf Kempe bedanken!

Um die Draisine nicht auf Verschleiß über das Gleis zu jagen und trotzdem eine Wertung vornehmen zu können, mußte eine andere Lösung gefunden werden. So wurde als Aufgabe gestellt, die 200 Meter lange Strecke hin und zurück mit einer konstanten Geschwindigkeit von 10 km/h zu befahren. Die im Idealfall benötigte Zeit war schnell ausgerechnet und eine Probefahrt absolviert. Bei einer Über- oder Unterschreitung einer Toleranz gab es Punktabzug.

Pünktlich zum Start der ersten Mannschaft setzte Nieselregen ein, der nicht mehr aufhörte, sondern sich zum Dauerregen entwickelte. Die ankommenden Mannschaften bewiesen dennoch alle ihre feuerwehrmännische Entscheidungsfreudigkeit, und so ging es sofort ans »Hebelwerk«. Jeweils vier Mann durften sich körperlich betätigen, und zwei Mann als kommentierender Ballast mitfahren.

Trotz des Regenwetters kam diese Einlage bei allen 52 Mannschaften sehr gut an und sorgte für sehr viel Spaß.

TILO MÄTZLER



## Jahresbeitrag 2003

*Bitte beachten:*

**Die Bankverbindung für die Mitgliedsbeiträge hat sich geändert!**

Überweisungen sind bitte auf das folgende Konto vornehmen:

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

Fälligkeitstag ist der 31. März 2003!

Gemäß § 7 (2) der Satzung und Beschluß der Mitgliederversammlung vom 16. November 2002 gelten für das Jahr 2003 folgende Jahresbeiträge bei einem Bruttoeinkommen

bis 250 Euro:	10 Euro,
über 250 Euro bis 500 Euro:	25 Euro,
über 500,- bis 1000 Euro:	40 Euro,
über 1000,- bis 1500 Euro:	50 Euro,
über 1500,-:	55 Euro.

Der gemeinsame Beitrag für Familien bemißt sich nach dem Gesamt-Bruttoeinkommen entsprechend der obigen Grenzen zuzüglich eines Aufschlages von 10 Euro.

BSW-Mitglieder zahlen zusätzlich die Regelspende von z. Z. 30 Euro zusammen mit dem Jahresbeitrag an den Verein oder direkt an das Bahn-Sozialwerk.

## Spendenaufruf: Kesselrevision 99 539

Nachdem vor einem Jahr die Zulassung des Kessels unserer Traditionslok 99 539 alias 132 um ein Jahr verlängert werden konnte, ist es nun ernst geworden: Der Dampferzeuger steht zur fälligen Revision an. Auch wenn sich der Kessel augenscheinlich in einem verhältnismäßig guten Zustand befindet, rechnen wir doch mit größeren Ausgaben. Um die Kosten abdecken zu können, bitten wir alle Vereinsmitglieder und Freunde der Traditionsbahn, uns mit einer Geldspende zu unterstützen. Unsere Lokpersonale haben übrigens zusätzlich zur praktischen Arbeit an der Maschine schon einen erheblichen monetären Beitrag dafür geleistet!

Ihre Spende überweisen Sie bitte auf das

**Konto 2 209 233 bei der Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97.**

Für Spenden ab 50 Euro stellen wir Ihnen Spendenbescheinigungen für das Finanzamt aus, wenn Sie uns Ihre Adresse mitteilen. Aber auch kleinere Beträge unterstützen uns beim Füllen des Spendentopfes!

**Bitte helfen Sie mit, daß unsere »Grüne« weitere Jahre dampfen kann!**

## Schmalspur-Informationen

- Seit dem Nikolaustag steht die Druckluftlok 99 1789 nach Garantiearbeiten in Meiningen wieder für den Zugbetrieb in Radebeul bereit. Zuvor war im November als Verstärkung die 99 1777 von Freital-Hainsberg nach Radebeul überführt worden.
- Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und DB Regio haben sich am 2. Dezember 2002 für den Erhalt der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf ausgesprochen. Der geschätzte Kostenaufwand von 20 Millionen Euro sei nach Ansicht des VVO-Chefs Knut Ringat überschaubar. Da es auch vom Freistaat »positive Signale« gebe, könnte die Linie bis 2005 wieder aufgebaut sein. Allerdings sollten im Interesse der Wirtschaftlichkeit die Dampflokomotiven nur noch als Touristenattraktion verkehren. Da sich die geplante Anschaffung von Dieseltriebwagen als zu teuer herausgestellt habe, sei der Einsatz von Dieselloks in den »übrigen Zeiten« erforderlich.
- Durch die von der IG Weißeritztalbahn organisierten Arbeitseinsätze konnte der Streckenabschnitt Seifersdorf–Dippoldiswalde wieder instandgesetzt werden. Für die Inbetriebnahme steht aber noch die Genehmigung durch DB Netz aus. Das Spendenkonto für den Wiederaufbau hatte sich Mitte Dezember mit über 162 000 Euro gefüllt.



*Der zum Bestand des DB Museums gehörende Traditionswagen 970-405 ist nach seiner Aufarbeitung bei der ODS in Görlitz zurück in Radebeul Ost und hat nun zusätzlich zur bisherigen Saugluftbremse auch eine Druckluftleitung. Die Sparte »RIS« (Restauration Instandhaltung Schienenfahrzeuge) ist inzwischen bei der ODS Bautzen ausgegliedert worden und soll unter Regie der BMS und an einem anderen Werkplatz in Görlitz weiterlaufen. Foto: Rainer Fischer*

- Zum Freitaler Kleinbahnfest gab es doch eine dampfende Lokomotive: Die 99 4511 der IG Preßnitztalbahn fuhr auf den etwa 300 m Streckengleis oberhalb des Coßmannsdorfer Haltepunktes. Parallel dazu hatten die Feldbahnfreunde aus der Herrenleite wieder ihr provisorisches Gleis verlegt. Die 99 1741 stand mit dem Tieflader der Preßnitztalbahn auf dem Parkplatz des Buga-Centers, und die IG WTB stellte ihre blaue V10C aus.
- Am 2. Dezember 2002 um 11.12 Uhr wurde mit der Rückkehr von 99 1762 der Betrieb auf dem teilweise dreischienigen Verbindungsgleis PHV zwischen Freital-Hainsberg und Freital-Potschappel eingestellt. Im Zuge der Bauarbeiten an der DW-Linie ist das Schmalspurgleis unter der Überführung der Güterzuggleise inzwischen demontiert worden, die Überführung soll zugeschüttet werden. Bis zum Abschluß des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der DW-Linie hatte sich kein Besteller für das Verbindungsgleis gefunden, die Stadt Freital hat aber eine Klage gegen die Stilllegung eingereicht. Der DB AG zufolge würde eine neue Brücke 2,5 Millionen Euro kosten, nach neuen Schätzungen wären für diese aber nur etwa 400 000 Euro erforderlich. Da die WAS derzeit auch mit dem Straßentransporter nicht bedient werden kann, stehen auch untersuchte Radebeuler Wagen ungenutzt in Freital.
- Nach der von der BRG Servicegesellschaft finanzierten Hauptuntersuchung im Fahrzeugwerk Meiningen kam 99 1564 direkt zur Preßnitztalbahn nach Jöhstadt, da durch die Hochwasserfolgen in Freital-Hainsberg kein Einsatz möglich war. Im Erzgebirge stand sie am 6. Oktober 2002 erstmals unter Dampf und absolvierte am folgenden Tag ihre Lastprobefahrt. Allerdings hatte man noch einige Probleme mit den Dampfstrahlpumpen.
- In Freital-Hainsberg kam am 6. November 2002 eine Diesellok vom Typ Lxd2 an. Die 1969 mit der Fabriknummer 20850 in Bukarest gebaute Lok 358 war auf den 785-mm-spurigen Oberschlesischen Schmalspurbahnen eingesetzt. Dort wurde sie bereits auf 750 mm umgespurt. Vor einem Einsatz für die BRG müssen aber noch Brems- und Kuppelungen angepaßt werden; die abschließenden Arbeiten soll das von der Schließung bedrohte DB-Werk Chemnitz übernehmen.
- Die 99 1590 der IG Preßnitztalbahn e.V. befindet sich seit dem 21. Oktober 2002 zur Hauptuntersuchung im Fahrzeugwerk Meiningen. Eine Schadaufnahme soll zunächst den notwendigen Arbeitsumfang ermitteln; für Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme steht noch kein Termin fest. Die IGP benötigt Unterstützung durch Spenden, um die Aufarbeitung der Maschine zu finanzieren.
- Die IG Preßnitztalbahn erwarb Mitte September eine der V10C des Kemmlitzer Kaolinwerkes, die dort nach Einstellung des Anschlußbetriebes zum Verkauf standen. Sie wird im DB-Werk Chemnitz aufgearbeitet. Am 28. September 2002 konnten Besucher des Werkes zum Tag der offenen Tür die Lok bereits ausgeacht auf einem Arbeitsstand besichtigen.
- Am 3. Dezembers 2002 kehrten der HH 97-25-58 und der 8-m-Rollwagen 97-01-27 mit dem französischen Güterwagen nach ihrer Restaurierung im Dresdner Hafen zum Haltepunkt Wilsdruff zurück. Nach dem Umsetzen des Wagenkastens des Zugführerwagens 1441K kam nun stattdessen der vierachsige Bahnpostwagen zur Aufarbeitung. Hauptziel des Vereines wird weiter die Beschaffung oder der Neubau eines Fahrwerkes für den 1441K bleiben.
- Am 19. November 2002 wurde in Neuheide die 99 1516 verladen und nach Benndorf zur MaLoWa überführt. Die Lok bekommt dort eine Hauptuntersuchung. Die als Dauerleihgabe der Gemeinde Rothenkirchen zum Be-

stand der Museumsbahn Schönheide gehörende Maschine erhält Fördermittel für eine Aufarbeitung im Jahr 2003. Da diese aber nicht die gesamten Kosten einer HU decken, ist die Spendenaktion »Leben für 99 516« gestartet worden: Konto-Nr. 3883 202 303, BLZ: 870 560 00 bei der KSK Aue/Schwarzenberg Kennwort: »Leben für 99 516«. Jeder Spender erhält ein persönliches Spendenzertifikat und ab einer Spende von 50 Euro eine Bescheinigung für das Finanzamt.

- Seit dem 31. Oktober 2002 ist der Barwagen der SOEG wieder im Einsatz. Die privat betriebene Bewirtschaftung kann ohne weiteren Zuschlag genutzt werden.
- Die für die SOEG in der MaLoWa aufgearbeitete Lyd2 (Bukarest 1980/24060) ist am 25. Oktober 2002 in Zittau eingetroffen. Die SOEG erwarb die Lok von der polnischen Zuckerfabrik Zbiersk und stellte sie mit der Nummer 199 013 ein. Ihr Einsatzgebiet soll im Rangier- und Arbeitsdienst, aber auch im gelegentlichen Dampflokersatz liegen. Für die 2. Dezemberwoche war bereits ein Einsatz im Arbeitszugdienst zwischen Bertsdorf und Zittau vorgesehen, der aber durch einen Defekt ausfallen mußte.
- Die Kohlebahn Regis-Breitungen barg Ende November 2002 den Wagenkasten des KPwi 905-051 der meterspurigen Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn, der nach Stilllegung an Privat nach Spora verkauft worden war. Die Kohlebahner wollen ihn mit 900 mm Spurweite wieder aufbauen. Inzwischen hatten sich auch Freunde der IG Wagen und der IG Hirzbergbahn bemüht, den Wagenkasten für eine im Aufbau befindliche Sammlung thüringischer Schmalspurwagen sicherzustellen.
- Am 20. November 2002 absolvierten die vier Reko-Personenwagen der EBG 970-251, -497, -502, -503 (ex DBG) nach einer HU in

Niedersachswerfen ihre Probefahrt auf der Mansfelder Bergwerksbahn. Die Überprüfung nahm der LfB von Mecklenburg-Vorpommern vor, denn die Wagen sollen als Ergänzungspark für den geplanten Museumsbetrieb auf der Strecke Putbus-Göhrn dienen. Diesen will der Förderverein zur Erhaltung der Rügenschon Kleinbahnen im kommenden Jahr mit Unterstützung des Eisenbahn- und Technikmuseums Rügen und der EBG als Partner aufnehmen, weil sich die RüKB GmbH gegen eine Zusammenarbeit mit den Eisenbahnfreunden sträubt. Der Museumszug soll später aus den geretteten und teilweise schon aufgebauten Zweiachsern gebildet werden; die Personenwagen 971-212 und 971-214 befinden sich derzeit zur Fahrwerksuntersuchung bei der MaLoWa. Als Lokomotiven sind perspektivisch die in Lehrte vom Denkmalsockel geholt Original-Rügener 99 4631 und die ebenfalls von der DBG übernommene 99 1584 vorgesehen. Bis zu deren Einsatzfähigkeit sollen die seit Anfang 2002 der EBG gehörenden Mansfelder Lokomotiven 7 und 9 zum Einsatz kommen.

### FAHRTAGE DES TRADITIONSZUGES 2003

Die im vorangegangenen Heft als Entwurf veröffentlichten Fahrtage unseres Traditionszuges für das Jahr 2003 wurden von der Mitgliederversammlung am 16. November 2002 mit folgenden zwei Korrekturen bestätigt:

Der *Pfingstsonntags-Dampf* findet natürlich am 8. Juni 2003 statt, und die Fahrten anlässlich der *Moritzburger Hengstparade* erfolgen am 7. September 2003.

## Nochmals: 40 Jahre »Reko-IVK«

Mein Beitrag zum IVK-Jubiläum in der vorherigen Ausgabe hat einige Meinungsäußerungen hervorgebracht. Deshalb möchte ich an dieser Stelle dieses Thema nochmals aufnehmen. Zunächst sei auf den Versuch einer »Klassifizierung« der »neuen IVK« eingegangen:

Als *Neubaulokomotiven* wurden bei der DR alle nach dem 2. Weltkrieg gebauten Lokomotiven bezeichnet. Diese waren teilweise völlige Neukonstruktionen (BR 25, 65<sup>10</sup>, 83<sup>10</sup>) oder sie wurden aus bewährten Einheitslokomotiven der 20er und 30er Jahre weiterentwickelt (BR 23<sup>10</sup>, 50<sup>40</sup>, 99<sup>77</sup>). Auch die elektrischen und Diesellokomotiven galten als Neubaulokomotiven.

Die *Generalreparatur* war die gesteigerte Form einer Hauptuntersuchung, bei der verbrauchte und/oder störanfällige Teile ohne wesentliche konstruktive Änderungen durch leistungsgleiche neue ersetzt wurden. Das Fahrzeug stand somit weitere Erhaltungsabschnitte zur Verfügung, blieb aber im Vergleich zum Neuzustand unverändert.

Laut Duden bedeutet »rekonstruieren« soviel wie wiederherstellen oder nachbilden. Unter einer *Rekonstruktion* verstand die DR aber eine Bauartänderung, bei der ein Fahrzeug über die Erneuerung von Großteilen hinaus durch Steigerung der Maschinen- oder Kesselleistung oder durch eine bessere Abstimmung zwischen Dampferzeuger und Dampfmaschine modernisiert wurde und damit generelle Mängel abgestellt werden konnten. Alle rekonstruierten Dampflokomotiven erhielten so einen neu konstruierten Ersatzkessel eingebaut.

Für unsere Reko-IVK scheint nun tatsächlich aus allen Termini etwas zuzutreffen und sich gleichzeitig wieder auszuschließen: Der Ersatzkessel mit einigen abweichenden Baumerkmalen läßt zunächst an eine Rekonstruktion denken, was für die nur neubekesselten Maschinen ja auch zutrifft. Da aber durch den neuen Rahmen als Identitätsträger pro Forma ein neues Fahrzeug entstand, erscheint der Be-

griff Neubaulok zutreffender. Doch waren die grundlegenden Konstruktionsgrundlagen zu dieser Zeit bereits sieben Jahrzehnte alt. Daß diese von den Görlitzer Konstrukteuren überarbeitet und unter weitgehender Beibehaltung ursprünglicher Maße an zeitgemäße Technologien angepaßt wurden, spräche für eine Generalreparatur. Da aber fast alle Teile der Maschinen neu entstanden, habe ich den – inoffiziellen – Begriff *Nachbau* gewählt. Der steht bislang für die

Im Raw Görlitz entstanden in den 1960er Jahren außer den sächsischen IVK- und VIK-Maschinen noch folgende Schmalspurlokomotiven weitgehend neu:

Lok	ID	Neubau	Kessel
99 4511	4/1966	Neubau	338 Halb
99 4641	10/1963	Reko	1/63 Gö
99 4643	4/1964	Neubau	3/64 Gö
99 4644	1/1964	Reko	2/63 Gö
99 4645	3/1965	Neubau	304 Halb
99 4701	1964	Mod	alt

Alle sechs Lokomotiven ähnelten sich durch die Verwendung gleicher Gestaltungsmerkmale des neuen Führerhauses, der Tenderrückwand und der Wasserkästen. 99 4511 war ein fast vollständiger Neubau und damit die letzte für die DR gebaute Dampflok. 99 4701 wiederum hatte ihren Originalkessel mit einigen Umbauten behalten, war also auch keine Reko-Lok. Nur ihr Rahmen wurde für einen hinteren Tender verlängert und ein neues Führerhaus aufgesetzt. 99 4643 und 99 4645 erhielten neue, verbesserte Kessel und Aufbauten, aber auch neue Rahmen mit einem veränderten Triebwerk. Sie sind also auch Neubauten mit einigen alten Teilen. Nur 99 4641 und 99 4644 waren mit Ersatzkessel, neuen Aufbauten und beibehaltenem Außenrahmen tatsächlich Reko-Lokomotiven im Sinne der DR-Definition.

Beschaffung weiterer Fahrzeuge einer Bauart, nachdem die Serienlieferung in irgendeiner Form bereits als abgeschlossen angesehen werden konnte. Bekanntes Beispiel sind die von der DRG beschafften E-Kuppler, die der in Sachsen als VIK bezeichneten HF-Type entsprachen.

Tatsächlich sind unsere IVK wohl auch in dieser Beziehung eine besondere Lokomotivgattung, zu der jeder Eisenbahnfreund seine ganz persönliche Beziehung aufbauen kann.

Nun noch einige Worte zum »Etikettenschwindel« mit der sächsischen Farbgebung. Natürlich fällt dem Durchschnittsfahrgast überhaupt nicht auf, daß unsere 132 eine Neubau-, Nachbau-, GR- oder Was-auch-immer-Lok ist, nur der Eisenbahn-Fachmann erkennt die Unterschiede der Bauart. Die Puristen haben natürlich recht, daß vielleicht 99 % des heutigen Eisens nie die Nummernschilder mit der 132 getragen haben. Was kann und darf aber an einem derart sich selbst verzehrenden System, wie es eine Dampflokomotive darstellt, nach über 100 Jahren denn überhaupt noch original sein? Feuer, Wasser, Bewegung – alles, was eine Dampflokomotive auszeichnet, zerstört sie auch stetig.

Und das gilt für die noch betriebenen Schmalspurbahnen wohl generell. Auch ist es heute meist weniger das pure Transportbedürfnis von A nach B, das den Reisenden in die – übrigens überall mehr oder minder modernisierten – Waggons treibt, als viel mehr das touristische Erlebnis der Dampfeisenbahn als Attraktion. Mit der Strategie der BRG, auf ihren beiden Bahnen den Zustand der 70er Jahre lebendig zu halten, schwinden auch wieder etwas die Unterschiede, die sich seit dieser Zeit zwischen dem täglichen Betrieb und unseren Sonderfahrten ausgeprägt hatten: Beides wird zu einem zunehmend künstlichen Gebilde zur Wahrung der Technikgeschichte. Und so bleibt uns gar nichts anderes übrig, als mit unseren Fahrten die Eisenbahn aus einem etwas anderen Blickwinkel zu bieten als die BRG die ihrigen; die Rückbesinnung auf königliche und frühe Reichsbahnzeiten ist also nötiger denn je.

Einen längst vergangenen Alltagsbetrieb lebendig zu erhalten, ist viel schwieriger, als sich das einige »Eisenbahnfreunde« vorstellen. Wem fällt schon das »durchgestylte« Neubaugleis auf, das mit schweren Schienen und hohem Schotterbett so gar nicht mehr an scheinbar romantische Bimmelbahnzeiten erinnert? Selbst auf den relativ soliden sächsischen Sekundärbahnen waren die Gleise früher in Kies gebettet! Und was ist mit renovierten Stationsgebäuden? So es sie überhaupt gibt, entsprechen auch sie ja eher den Vorstellungen der heutigen Nutzer und kaum dem Zustand emsiger Betriebsamkeit, wie ihn bald nur noch ältere Eisenbahnfreunde kennen. Ganz abgesehen von den erforderlich gewordenen Wegübergangssicherungsanlagen. Alleine schon das Wort...

Und natürlich dient unsere Tätigkeit auch zur Bewahrung für die Nachwelt, doch wenn sie uns bei allem Streß und allen Mühen nicht doch noch Spaß machte und dem Ego diente, würden wir sie uns wohl kaum aufhalsen.

RAINER FISCHER

#### KORREKTUR:

Aufmerksame Leser haben im Heft 41 in den Bahninformationen einen sachlichen Fehler gefunden: Die 99 4511 war natürlich nicht die Neustrelitzer Denkmalslok; dort stand nämlich 99 4644, die jetzt im Besitz der »Pollo«-Eisenbahnfreunde ist.

99 4511 dagegen wurde 1977 ins »NSW« verkauft und stand lange im Holiday-Park Haßloch in der Pfalz, war aber später dort nicht mehr öffentlich zugänglich. Die IG Preßnitztalbahn erwarb die heruntergekommene Maschine im Dezember 1998 und brachte sie nach Jöhstadt. Im September 2000 begann sie mit deren Aufarbeitung; den größten Teil der Arbeiten führte das DB-Werk Chemnitz aus.

Die Redaktion bittet, den Patzer zu entschuldigen.

## Eisenbahnunglück bei Oberdittmannsdorf

Vor längerer Zeit erhielt ich von einem Bekannten die Schilderung eines »Eisenbahnunglücks in Oberdittmannsdorf«, welches am 26. November 1931 geschah:

Der aus Klingenberg-Colmnitz kommende Güterzug entgleiste am Donnerstag, dem 26. November 1931, um 12.10 Uhr in der Kurve vor der Bahnhofseinfahrt des Bahnhofs Oberdittmannsdorf. Zuglok war die 99 647. Im Bahnhof wartete bereits der Güterzug nach Klingenberg, den die 99 654 am Haken hatte. Der verunglückte Zug bestand aus fünf beladenen Rollfahrzeugen (die Strecke war für beladene Rollfahrzeuge nur bis Naundorf zugelassen) und drei Schmalspurwagen. Wegen des Versagens der Heberleinbremse fuhr der Zug mit überhöhter

Geschwindigkeit in die im Gefälle liegende Kurve. Die Lok und einige Wagen stürzten um. Das Lokpersonal konnte leider nur noch tot geborgen werden.

Zur Bergung der Fahrzeuge wurden der Hilfszug aus Freital mit 99 674 und der aus Nossen mit 99 648 zur Unfallstelle beordert. Die 99 674 soll die erste Lok mit elektrischer Beleuchtung auf dieser Strecke gewesen sein und hatte so für die Beleuchtung der Unfallstelle zu sorgen.

Am Sonntagmorgen, dem 29. November 1931, konnte wieder der erste Zug die Strecke nach Klingenberg passieren.

Welch einen Zugverkehr mag damals die zuletzt erbaute sächsische Schmalspurstrecke be-



*Der Unfall bei Oberdittmannsdorf, rechts ist noch die Unterseite der umgestürzten VIK zu erkennen.  
Foto: Dietrich, Sammlung Schuchardt*





Am 7. September 2002 jährte sich zum 175. Male die Eröffnung des ersten Abschnittes der Pferdeisenbahn Budweis–Linz. Mit der Fahrt eines Probezuges vom Olescher Hof nächst Trojeren nach Budweis begann das Eisenbahnzeitalter Kontinentaleuropas (Sie dürfte eigentlich die erste deutsche Eisenbahn überhaupt gewesen sein – siehe Joachim Schulz im Preßkurier 5/2002!). Sie war damals mit 50,4 km die längste Eisenbahnverbindung der Welt, eine schmalspurige Schienenbahn mit 3 Fuß, 6 Zoll österreichischem Maß Spurweite, das sind 1106 mm (siehe auch Traditionsbahn-Depesche, Heft 18).

Heute kann man wieder das Flair von Anno 1832 erleben, denn seit 1997 sind wieder rund 500 Meter befahrbar. Die Bahn beginnt an der ehemaligen Umspannstation Kerschbaum Richtung Budweis und endet direkt neben der Bundesstraße 125. Die Museumsbahn gehört zu dem Bauabschnitt, der unter der Leitung von Matthias Schönerer, Gerstners Nachfolger, vollendet wurde. Da seine projektierte Trassenführung für Lokomotivbetrieb nicht geeignet war, mußte dieser Teil bei der Umstellung auf Dampfbetrieb und Normalspur neu trassiert werden. Dadurch blieb ein Großteil der Pferdebahntrasse in Österreich als Rad- und Wanderweg erhalten und konnte so wieder zum Leben erweckt werden.

Die Station Kerschbaum strahlt im neuen Glanz. In den ehemaligen Stallungen ist ein Museum eingerichtet, in dem stündlich Führungen angeboten werden. Originale Sachzeugen und Modelle veranschaulichen deutlich die Besonderheiten des Pferdebahnbetriebes: Jeden Morgen um 5 Uhr begann der erste Zug von Budweis und Linz aus seine sechseinhalbstündige Fahrt bis Kerschbaum. Einen Fahrplan gab es auf die Viertelstunde genau. In Kerschbaum, wo der höchste Punkt der Strecke lag und die erste Bahnhofrestauration Europas eingerichtet wurde, war eine einstündige Pause für das Mittagessen. Im Grunde war das Ganze noch immer eine Postkutschenlinie, nur auf Schienen. Alle 20 Kilometer wurden die Pferde gewechselt. Ein Güterzug benötigte dreieinhalb Tage für die Gesamtstrecke: seine Pferde gingen nur im Schritt, der Pferdeknecht mußte aus Gewichtsgründen nebenher laufen.



Die Hohe Tatra bietet mit den meterspurigen Tatabahnen und einer ebenfalls meterspurigen Zahnradbahn auch Eisenbahnfreunden viel Interessantes. In den Jahren 1965 bis 1969 beschafften die CSD dreiteilige Triebzüge. Eine Erneuerung dieses Fahrzeugparkes wurde nun nach über 30 Betriebsjahren erforderlich, denn die Triebwagen 420.950 ff sind an der Grenze ihrer Nutzungsdauer angelangt.

Hersteller der neuen Triebzüge ist die Firma Stadler in Bussang (Schweiz). Diese entwickelte die Fahrzeuge, fertigte aber nur den Wagenkasten-Rohbau. Die Endmontage erfolgte bei ZOS in Vruty (Slowakei).

Das erste Fahrzeug wurde noch nicht betriebsfähig, aber mit fertigem Innenausbau im September 2000 auf der Brünner Messe ausgestellt. Ab November des gleichen Jahres mußte sich das Fahrzeug intensiver Prüfungen bei ZSR und slowakischen Behörden unterziehen. Der planmäßige Einsatz begann im Mai 2001 zwischen Stary Smokovec und Tatranska Lomnica. Einen Monat später wurde das zweite Fahrzeug in Betrieb genommen und beide sofort in Doppeltraktion eingesetzt. Die Auslieferung der nächsten Fahrzeuge erfolgte im Monatsrhythmus, wobei sich der slowakische Anteil an der Fertigung erhöhte. Insgesamt wurden 14 Triebzüge mit den Nummern 425.951 bis 425.964 beschafft. Sie bestehen aus einem 3100 mm langen zweiachsigen Mittelteil, das sämtliche Aggregate für Traktion und Nebeneinrichtungen aufnimmt. Mit den beiden Endwagenkästen, die sich auf dem Mittelteil und einem luftgefederten Drehgestell stützen, hat der Triebzug eine Länge von 33 184 mm über Kupplung. Die größte Breite beträgt 2 700 mm, die Höhe 3 900 mm. Die beiden Achsen des Mittelteiles haben Schraubenfederung. Eine Radialeinstellung der Achsen wird durch die gelenkige Anordnung der zwei Tatzlagerfahrmotoren von je 160 kW Dauerleistung erreicht. Der Triebzug hat damit die Achsfolge 2'Bo2'. Eine Druckluftbremse mit innenbelüfteten Scheibenbremsen, die thyristorgesteuerte Widerstandsbremse sowie die Magnetschienenbremse sorgen für die notwendige Sicherheit. Die Fahrzeuge bieten 88 Sitzplätze. Mit den CKD-Triebzügen sind sie nicht kuppelbar.

Texte (gekürzt) und Fotos: Andreas Jaeckel

## Termine für Eisenbahnfreunde

### PRESSNITZTALBAHN

- Fahrtage der Dampfzüge 2003:
  - 8. und 9. Februar: Winterdampf,
  - 15. und 16. Februar: Winterdampf,
  - 18. bis 21. April: Ostern,
  - 1. Mai: Frühlingsdampf,
  - 29. Mai: Himmelfahrt,
  - 7. bis 9. Juni: Pfingsten,
  - 10. Juni: Seniorentag,
  - 5. und 6. Juli: Schwimmbadfest,
  - 23., 24. August: Fahrten zum Schulanfang,
  - 3. bis 5. Oktober: Volldampf im Herbst,
  - 29. und 30. November: Nikolausfahrten,
  - 6. und 7. Dezember: Nikolausfahrten,
  - 13. und 14. Dezember: Fahrten im Advent,
  - 27. Dezember bis 1. Januar: Fahrten zum Jahreswechsel.

- An jedem Wochenende vom 3. Mai bis 26. Oktober 2003 sowie am 2. und 30. Mai verkehren zusätzliche diesellokbespannte Züge.

#### *Kontaktadresse:*

IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel./Fax: (037343) 8080-7/-9, [www.pressnitztalbahn.de](http://www.pressnitztalbahn.de)

### FICHTELBERGBAHN

- 20. April: »Osterhasenzug«,
- 29. Mai: Sonderzug zu Himmelfahrt,
- 31. Mai: 1. Mondscheinfahrt,
- 13. bis 14. September: 4. Böhmisches Sächsisches Eisenbahnfestival,
- 7. Dezember: Nikolausfahrten.

#### *Kontaktadresse:*

BVO Bahn GmbH, Betriebsleitung, Bahnhofstr. 7, 09484 Kurort Oberwiesenthal, Tel./Fax: (037348) 151-0/-29, [www.bvo.de](http://www.bvo.de)

### MUSEUMSBAHN SCHÖNHEIDE

- Fahrtage der Dampfzüge:
  - 8. und 9. Februar,
  - 15. und 16. Februar,
  - 18. bis 21. April: Ostern,
  - 17. und 18. Mai: Bahnhofsfest,

- 7. und 9. Juni: Pfingsten,
- 12. und 13. Juli,
- 6. und 7. September: Bürstenfest,
- 3. bis 5. Oktober,
- 25. und 26. Oktober,
- 29. und 30. November: Adventsfahrten,
- 6. und 7. Dezember: Nikolausfahrten.

- Von Mai bis Oktober verkehren zusätzlich an jedem letzten Wochenende des Monats diesellokbespannte Züge.

#### *Kontaktadresse:*

Museumsbahn Schönheide e.V., Am Fuchsstein - Lokschuppen, 08304 Schönheide, Tel./Fax: (037755) 4303/2561, [www.museumsbahn-schoenheide.de](http://www.museumsbahn-schoenheide.de)

### WALDEISENBAHN MUSKAU

- Fahrtage der Dampfzüge:
  - 18. bis 21. April: Ostern, Fahrzeugausstellung im neuen Museumsbahnhof,
  - 3. und 4. Mai: mit Mondscheinfahrten,
  - 7. bis 9. Juni: Park- und Blütenfest in Kromlau, Fahrzeugausstellung im neuen Museumsbahnhof
  - 5. und 6. Juli,
  - 2. und 3. August,
  - 6. und 7. September: Großes Waldbahnfest, Fahrzeugausstellung im neuen Museumsbahnhof, Mondscheinfahrten,
  - 3. bis 5. Oktober.

- Weiterhin verkehren an folgenden Fahrtagen diesellokbespannte Züge:

- 26. und 27. April,
- 1., 10., 11., 17., 18., 24., 25., 29., 31. Mai,
- 1., 14., 15., 21., 22., 28. und 29. Juni,
- 12., 13., 17., 19., 20., 24., 26., 27., 31. Juli,
- 7., 9., 10., 14., 16., 17., 21., 23., 24., 30. und 31. August,
- 13., 14., 20., 21., 27. und 28. September.

#### *Kontaktadressen:*

Waldeisenbahn Muskau GmbH, Jahnstr. 53 (Haus A), 02943 Weißwasser, Tel./Fax: (03576) 20747-2/-3, [www.waldeisenbahn.de](http://www.waldeisenbahn.de)

oder:

Waldeisenbahn Muskau e.V., Postfach 1231,  
02932 Weißwasser, Tel./Fax: (03576)  
241217/216412

### MANSFELDER BERGWERKSBAHN

- Fahrtage der Dampfzüge:  
15. Februar: Winterdampf,  
19. bis 20. April: Osterdampf,  
1. Mai,  
29. Mai: Himmelfahrt,  
31. Mai und 1. Juni: Dampf-Spektakel,  
23. und 24. August: 11. Dampfmodellbauer-Treffen,  
4. bis 5. Oktober: Herstdampf,  
10. November: Martinstag,  
4. bis 6. Dezember: Nikolauszüge.

*Kontaktadresse:*

Mansfelder Bergwerksbahn e.V.,  
Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben,  
Tel./Fax: (034772) 27640,  
www.bergwerksbahn.de

### LAUSITZER DAMPFLOK CLUB

- 1. Februar: Cottbus–Görlitz–Zittau mit 35 1019, Weiterfahrt mit der Schmalspurbahn nach Oybin,
- 22. Februar: Cottbus–Görlitz–Jelena Góra mit 03 2204, Weiterfahrt mit Bussen ins Riesengebirge,
- 3. Mai: Cottbus–Guben–Wolsztyn mit 03 2204 und 35 1019,
- 17. Mai: Cottbus–Dresden mit 03 2204 und 35 1019 zum Dresdner Dampflokfest,
- 14. Juni: Cottbus–Berlin–Stettin mit 03 2204, Weiterfahrt mit PKP-Ellok und Schiff nach Swinemünde
- 9. August: Cottbus–Guben–Frankfurt/Oder–Berlin–Warnemünde mit 143 001 zur Hanse-Sail,
- 13. September: Cottbus–Guben–Posen mit 03 2204, in Posen Fahrt mit der »Maltinka«-Schmalspurbahn,
- 27. September: Cottbus–Dresden–Bad Schandau mit 35 1019,

- 11. Oktober: Cottbus–Forst–Breslau mit 03 2204,
- 8. November: Cottbus–Schwarze Pumpe/LAUBAG mit 35 1019,
- 6. Dezember: Cottbus–Halle/Saale–Nürnberg mit 03 2204 bis Halle, danach weiter mit Altbau-Ellok.

*Kontaktadresse:*

Lausitzer Dampflok Club e.V.,  
Am Stellwerk 552, Ortsteil Neuendorf,  
03185 Teichland, Tel./Fax: (035601) 56254,  
www.lausitzerdampflokclub.de

### EISENBAHN-MUSEUM BAYERISCHER BAHNHOF ZU LEIPZIG E.V.

- 18. Januar: Sonderfahrt zum AW Meinigen,
- 15. März: Tag der offenen Tür mit Fahrzeugausstellung,
- 19. April: Ostersonderzug mit VSE,
- 10. Mai: Sonderfahrt mit 52 8154,
- 7. September: Sonderfahrt zum Meininger Dampfloktag,
- 14. September: Tag des offenen Denkmals,
- 25. Oktober: Tag der offenen Tür mit Fahrzeugausstellung,
- 21. Dezember: Sonderfahrt zur Bergparade in Annaberg-Buchholz.

*Kontaktadresse:*

Eisenbahn-Museum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig e.V. (EMBB), Schönauer Str. 113,  
04207 Leipzig, Tel./Fax: (0341) 9682514,  
www.eisenbahnmuseum-leipzig.com

\*

## Aus unserem Souvenirangebot

### NEU ODER WIEDER EINGETROFFEN:

#### Bücher

- Baureihe 99<sup>64-71</sup>, transpress 16,00 Euro
- Baureihe 99<sup>77-79</sup>, transpress 16,00 Euro
- Die Baureihe 99<sup>73</sup>, EK 39,90 Euro
- Die Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen, EK 15,50 Euro
- Schmalspurbahnen um Thum, Kenning 34,80 Euro
- Schmalspurbahnen um Mügeln und Wilsdruff, Kenning 41,00 Euro
- Frühere sächsische Schmalspurbahnen nördlich der Elbe, Bufe 22,50 Euro
- Dampflok-Report BR 99 (Band 8), EJ 12,60 Euro

#### Sonstiges

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

### IN KÜRZE ERSCHEINT:

- Schmalspur-Album Sachsen Band 2 (Hainsberg–Kipsdorf), EJ 45,00 Euro  
(Vorbestellungen möglich)

### NUR BEI UNS:

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

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

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

## Terminplan 2003 (1. und 2. Quartal)

*Mit Beschluß der Mitgliederversammlung werden vorerst bis Ende März 2003 die offiziellen Arbeitseinsätze nur noch am jeweils ersten und dritten Sonnabend im Monat stattfinden!*

<b>Januar</b>	Sa	4.	9 - 18	Arbeitseinsatz
		17.-19.		Ideenkonferenz des Vorstandes
	Sa	18.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	26.		Winterwanderung
<b>Februar</b>	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
<b>März</b>	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	2.		Traditionsbetrieb »Faschingsfahrt« mit 99 713
	Di	4.		Pfannkuchenessen in der Geschäftsstelle
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz, anschließend Kegelabend
	Sa	29.	14 - 17	<b>Mitgliederversammlung *</b>
<b>April</b>	vsl. jeden Sa		9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	12.		Museumstag in Radebeul mit Schnupperfahrten
	So	20.		Traditionsbetrieb »Osterexpreß«
	Mi	30.		Traditionsbetrieb »Walpurgisfahrt«
<b>Mai</b>	Do	1.		Traditionsbetrieb »Volldampfstart in den Mai«
	vsl. jeden Sa		9 - 18	Arbeitseinsatz
		16. - 18.		Dresdner Dampflofest
	Sa	24.		100 Jahre Freiwillige Feuerwehr Moritzburg
	Do	29.		Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
Sa	31.		Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«	
<b>Juni</b>	So	1.		Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	vsl. jeden Sa		9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	8.		Traditionsbetrieb »Pfungstsonntagsdampf«
	Sa	28.		Sommerfest

**\* besondere Hinweise beachten!**

