

---

# Traditionsbahn- Depefche

---



---

**Heft 47**

**Winter 2003/04**

---



---

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

---

## Inhalt:

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der Traditionsbahn . . . . .	3
Mit Dampf durch den Herbst . . . . .	5
ABM und Arbeitseinsätze . . . . .	11
Vereins- und Schmalspurinformationen . . . . .	15
Jahresbeitrag 2004 . . . . .	15
Fahrplan Radebeul–Radeburg. . . . .	16
Fahrtage des Traditionszuges 2004 . . . . .	16
Verein zur Förderung sächsischer Schmalspurbahnen . . . . .	17
200 Jahre Dampflok . . . . .	20
Souvenirangebot . . . . .	22
Arbeitsplan 1. und 2. Quartal 2004 . . . . .	23

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

---

## Titelbild:

*99 713 und 99 715 am 15. November 2003 gemeinsam unter Dampf bei Barbisdorf.  
Foto: N.N.*

---

## Rücktitelbild:

*Winter 2003 am Radebeuler Museumszug.  
Foto: R. Fischer*

---

## Impressum:

### Traditionsbahn-Zeitschrift

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

Bankverbindung für Abonement: Konto-Nr. 3 001 700 008 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 2004: 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 47: 23. Dezember 2003, Heft 48: vsl. 15. März 2004

---

## Liebe Mitglieder, liebe Freunde der Traditionsbahn!

Das Jahr 2003 ist Geschichte. Es war ein aufregendes Jahr für unseren Verein, mit Höhen und Tiefen. Und nicht alles entwickelte sich so, wie mancher es sich noch vor zwölf Monaten erhofft hatte. Viel Arbeit gab es bis zum Schluß, und vor allem deshalb erscheint diese Ausgabe später, als es die Redaktion eigentlich geplant hatte.

Gleich im ersten Quartal mußte sich der Vorstand eine neue Führung geben. Die unumgängliche Verteilung der Arbeit des bisherigen 1. Vorsitzenden auf mehrere Schultern hat sich bislang als erfolgreich und richtig erwiesen; die Abläufe konnten sich weitgehend einspielen. Durch den Wechsel hat der Verein gegenüber unseren Partnern das Gesicht gewahrt, die Zusammenarbeit ging ohne befürchtete Brüche weiter.

Im Frühling wurden die Gerüchte über einen geplanten Betreiberwechsel auf den bei der DB AG verbliebenen beiden sächsischen Schmalspurbahnen offiziell bestätigt. Der Verkehrsverbund Oberelbe bezog uns in die beginnenden Verhandlungen mit ein. Doch vermochten sich bisheriger und potentieller Betreiber nicht zu einigen, so daß der anvisierte – zweite – Termin zum Jahresende näher rückte, ohne daß der Übergang geregelt werden konnte. War der VVO im Frühling noch angetreten, um vor allem durch mehr Reisende und eine gesteigerte Attraktivität das Betriebsergebnis auf der Radebeuler Schmalspurbahn zu verbessern, waren die nun durchgesetzten Tatsachen einer radikal gekürzten Mittelzuweisung für den öffentlichen Personennahverkehr durch den Freistaat geschuldet: Obwohl die DB AG vorerst weiter als Betreiber fungieren muß, trat am 14. Dezember 2003 ein auf etwa die Hälfte der bisherigen Leistung zusammengestrichener Fahrplan in Kraft. Nur noch eine Maschine pendelt seitdem auf dem Löbnitzdackel; dreimal erreicht sie noch Radeburg, weitere drei Zugpaare enden bzw. beginnen in Moritzburg. Durch die späten, aber massiven Prote-



ste im Territorium und dem regen Interesse, das die Zukunft der Schmalspurbahnen in der Presse fand, mußte kurzfristig der VVO den schon gestrichenen Schülerzug am Morgen sowie am Wochenende ein drittes Zugpaar bis Radeburg wieder in den Fahrplan aufnehmen.

Man mag über diese radikale Kürzung denken wie man will – wenn dem VVO nicht mehr genügend Mittel zur Verfügung stehen, um den vertraglich auf lange Sicht bestellten Verkehrsumfang bezahlen zu können, muß man sich dort natürlich Gedanken über Einsparungen machen. Bezahlen müssen dies jedoch die Eisenbahner, die nun buchstäblich über Nacht ihren angestammten und meist lieb gewonnenen Arbeitsplatz verloren. Natürlich stellt ihnen der DB-Konzern irgendwo einen anderen zur Verfügung, das weiß man ja...

Der neue Fahrplan gilt nur bis zum 31. März 2004. Dann soll die BVO tatsächlich zum Zuge kommen und kann auf dem abgesenkten Niveau aufbauen. Doch auch deren Konzept steht und fällt mit den zur Verfügung stehenden Zahlungsmitteln – wie sollte es in dieser Gesellschaft auch anders sein. Was moderne Neubau-Dampflokomotiven dazu – außer weiterem Personalabbau – beisteuern können, wird die Zukunft zeigen; noch existiert von diesen ja nicht einmal ein Baumuster.

Die BVO ist gewillt, die gute Zusammenarbeit weiterzuführen, die sich zwischen unserem Verein und dem bisherigen Betreiber zum gegenseitigen Nutzen entwickelt hat. Allerdings können wir dabei nicht die Rolle eines kurzfristig für alle Sonderleistungen verfügbaren Partners übernehmen. Mit ehrenamtlicher Arbeit und der derzeitigen Organisationsform ist unser Betriebsumfang nicht wesentlich zu steigern. Was darüber hinausgeht, kostet nicht nur Geld, sondern vor allem Einsatz. Eigentlich ist unsere Personaldecke ausgebildeter Betriebseisenbahner ja gar nicht so dünn, doch nicht jeder kann oder will sich auch praktisch einbringen. Und damit muß man auch die Grenzen in unserer Tätigkeit akzeptieren.

Ungewiß ist auch die Fortführung der Fahrkartenagentur im Haltepunkt Weißes Roß. Nachdem DB Reise & Touristik den Vertrag bereits vorsorglich zum Jahresende gekündigt hatte, konnten wir uns nun auf eine Weiterführung bis zum voraussichtlichen Betreiberwechsel verständigen. Auch der VVO wäre an einem Weiterbetrieb unserer Agentur interessiert. Da aber in den vergangenen Monaten massive Besetzungsprobleme aufgetreten sind, ist auch eine externe Lösung vortellbar; Interessenten dafür gab es bereits.

Der Fahrplan der öffentlichen Traditionszüge wird sich an die neuen Gegebenheiten anpassen müssen. Wir gehen davon aus, daß der nun gültige Fahrplan ohne größere Änderungen im Sommer weitergeführt wird. Die Abfahrt in Radebeul Ost wird so erst um 11.15 Uhr möglich sein, was den Langschläfern und Fahrgästen mit längerem Anfahrweg aber sicher entgegenkommt. Unter diesem Blickwinkel haben Vorstand und Betriebsleitung die von der Mitgliederversammlung im November 2003 bestätigten Fahrtage noch einmal präzisiert. Dabei können wir auf Vorstellungen aus dem Territorium Rücksicht nehmen; zunehmend entwickelt sich nun die von uns seit langem gewünschte Zusammenarbeit auch mit Gemeinde und Vereinen in Moritzburg und Radeburg.

Die Mitgliederversammlung am 22. November 2003 hat auch einen neuen Vorstand bestätigt. Hans-Peter Ring, Heiko Prautzsch und Jürgen Lehmann kandidierten nicht wieder für den Vorstand; wir danken Ihnen für die engagierte Arbeit. Neu in den Vorstand kamen nun Jürgen Medak, Stefan Seifert und René Leder; die Revisionskommission wurde mit Andreas Schmidt verstärkt. Die Betriebsleitung wird Heiko Prautzsch als Oberster Betriebsleiter offiziell übernehmen, wenn die Bestätigung durch den LfB eintrifft. Damit verfügt der Verein weiterhin über eine handlungsfähige Führung. Doch nur mit der aktiven Mitarbeit vieler Mitglieder wird es auch in Zukunft möglich sein, die Traditionsbahn in guten und schlechten Zeiten am Dampfen zu halten!

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

---

## Mit Dampf durch den Herbst

Von trüber, langweiliger Herbstzeit konnte bei uns in den vergangenen Monaten nicht die Rede sein: Wenn das Wetter auch oft herbstlich war, auf den Gleisen zwischen Radebeul und Radeburg ging es hoch her!

Wie in der vorherigen Ausgabe angekündigt, sollte das verlängerte Wochenende vom 3. bis zum 5. Oktober zum Saisonhöhepunkt werden. Mit der als Gastlok bei uns weilenden 99 4511 der IGP absolvierten wir am 3. Oktober auf Bestellung des Verkehrsverbundes wieder einen Verstärkungsverkehr zum Tag der deutschen Einheit. Mit zwei Zuggarnituren verdichteten wir zwischen 9.28 Uhr und 15.29 Uhr den Regelfahrplan zum Stundentakt.

Den 4. Oktober nutzten wir für einen Sonderzug in eigener Sache: 99 539 und 99 4511 brachten die aktiven Mitglieder unseres Vereins und einige geladene Gäste am späten Nachmittag nach Radeburg. Dort »nisteten« wir uns im Güterschuppen ein und brachten bei Bratwurst und Bier einige gesellige Stunden zu. Nach Einbruch der Dunkelheit wurden die vor dem Heiz-



*Sonderzug nach Radeburg: Eine nicht alltägliche Zuggarnitur »leistete« sich der Verein am 4. Oktober mit Gastlok 99 4511, unserer 99 539 und fünf verschiedenen Wagen.*

*Fotos: R. Fischer*



haus aufgestellten Maschinen 99 4511, 99 539 und die Planlok durch mehrere Scheinwerfer »illuminiert« und boten zusammen mit dem Mond am klaren Himmel mehrere stimmungsvolle Fotomotive.

Der 5. Oktober sollte ganz im Zeichen der letzten Fahrt von 970-237 vor seiner HU stehen. Als besonderes Bonbon hatten wir eine Anregung des Radebeuler Kulturamtsleiters, Herrn Dr. Schubert, aufgegriffen und einen Pferdetransport vorbereitet. Dazu wurde der vormittägliche Traditionszug mit 99 4511, OO 97-21-15 und GGw 97-12-48 verstärkt. Zusammen mit 970-237 als Begleiterwagen bildeten diese Fahrzeuge in Friedewald einen neuen Zug, den bei diesem Regenwetter schließlich vier Gäule und ihre Reiter um Familie Jaeckel bestiegen. Eigens dafür war eine Viehladerampe improvisiert

worden, die anschließend im OO verstaut wurde. In Moritzburg erreichte dieser kleine Güterzug wieder den vorausgefahrenen Traditionszug. Außerdem waren die drei Bürgermeister unserer Anliegergemeinden, Vertreter des Olympia-Vereins sowie der Presse auf dem Bahnsteig erschienen, hatten wir doch den Pferdetransport mit einer kleinen Werbeaktion für die möglicherweise in Moritzburg stattfindenden olympischen Wettkämpfe verbunden. Leider mußte der MDR kurzfristig umdisponieren, so daß uns die erhoffte sachsenweite Veröffentlichung versagt blieb.

Um 14.00 Uhr sollte dann der »Rot-weiße« endgültig zum letzten Einsatz kommen. Doch wenige Minuten vor der Abfahrt bemerkten unsere Fahrgäste eine Rauchentwicklung im Dachbereich. Kurzentschlossen mußte der Wa-



Vier Szenen der »Aktion Pferd« am 5. Oktober 2003 in Friedewald (oben) und Moritzburg (unten).  
Fotos: V. Zirnstein (3), H.-J. Rosner



*Das war sie dann wirklich: die unspektakuläre letzte Fahrt von 970-237 am 5. Oktober 2003. Deutlich zu sehen: die freigelegte Brandstelle auf dem Dach. Foto: V. Zirnstein*



*Erstmals zusammen in Radeburg: 99 1713 und 99 1715 vor dem Heizhaus am 15. November 2003. Foto: N.N.*

gen ausgesetzt werden, was uns etwa eine halbe Stunde Verspätung einbrachte. Eilends wurde die Schornsteindurchführung des Wagens aufgerissen, um den trotz mehrerer Liter Wasser weiter schwelenden Brandherd freizulegen. Dabei zeigte sich, daß die Asbest-Manschette, die eben derartige Vorfälle verhindern sollte, nur noch zu einem Teil vorhanden und damit das – zum Glück glimpflich abgelaufene – Dilemma trotz maßvoller Feuerung nur eine Frage der Zeit gewesen war. Da auch das Wetter kaum noch mitspielte, verzichteten wir auf die am späten Nachmittag geplante Vorbeifahrt von 970-237 an den aufgereihten Maschinen.

Zusammen mit und auf Anregung der DB Servicegesellschaft wurde das Wochenende des 15. und 16. November zum heimlichen Höhepunkt. Relativ kurzfristig begingen wir den offiziellen Abschied von der Saugluftbremse im Planbetrieb. Eigens dafür wurden nochmals alle saugluftgebremsten Planwagen untersucht und die 99 1779 angeheizt. Aus Dippoldiswalde kam 99 715 erstmals zum Einsatz nach Rade-

beul. Außerdem waren 99 608 und 99 713 unter Dampf – alle mit EDV-Schildern. Vor fast jedem Zug war eine andere Lokgestaltung zu erleben, von der normalen VIIIK-Bespannung bis hin zum VIK-Pärchen. Am Sonntagmorgen mußte wegen zu geringem Haftreibungswert bei 99 713 dabei ungeplant 99 715 als Schlußlok aushelfen. Der Erfolg der »Lichtelei« in Radeburg veranlaßte uns, auch in Radebeul eine derartige Aktion durchzuführen. So standen alle fünf Maschinen mit glänzenden Augen – sprich Laternen – abends wieder im Rampenlicht.

Nachdem 99 713 für ihre letzten Einsatztage vor Ablauf der Kesselfrist nach Freital-Hainsberg gebracht wurde, blieb 99 715 weiter in Radebeul. Mit ihr wurden auch die Nikolauszüge am 5. und 7. Dezember bespannt. Während die traditionell für Kindergärten und Grundschulen gedachte Fahrt am Freitag dank der geringer gewordenen Finanzausstattung dieser Einrichtungen anfangs eher schleppend verkauft wurde, konnten wir den Sonntagzug schon knapp zwei Wochen vor der Fahrt als voll-





*Doppelbespannungen am 15. und 16. November 2003 zum Saugluftabschied: 99 1608 und 99 1715 an der Pestalozzistraße, 99 1608 und 99 1713 vor sowie 99 1608 und 99 1779 in Friedewald. Fotos: N.N.*



ständig ausverkauft melden – und das nahezu ohne zusätzliche Werbung und trotz Verstärkungswagen! Mit etwa 280 Fahrgästen waren wir aber auch an der absoluten Obergrenze des Beherrschbaren angekommen, wie einige Unstimmigkeiten bei der Platzreservierung unterstrichen. Dennoch war diese Fahrt mit den Nikoläusen und deren fleißigen Helfern sowie dem extra arrangierten Besuch auf dem Radeburger Weihnachtsmarkt vor allem für die kleinen Fahrgäste sicher eine gelungene Einstimmung auf die Weihnachtszeit und für uns der Abschluß der Saison 2003.

**RAINER FISCHER**



*Nachtstimmung am Radebeuler Heizhaus mit 99 1608, 99 1713, 99 1715, 99 1779 und 99 1793.  
Fotos: N.N.*



## ABM und Arbeitseinsätze

Schon am Tag nach der nicht ganz planmäßigen Abstellung von 970-237 begannen die Demontagearbeiten. Im Bahnhof Radebeul Ost wurden die Sitzbänke ausgebaut, anschließend die Fenster einschließlich der Druckrahmen. Die Einzelteile kamen in unsere Halle auf dem Turnerweg zur weiteren Demontage und anschließenden Aufarbeitung. Der Wagen selbst wurde am 9. Oktober 2003 nach Marienberg gebracht. In den nächsten Wochen nahm dort die BVO-Werkstatt die Hauptuntersuchung des Untergestells vor. Dabei zeigte sich, daß der Wagen bereits größere Eingriffe zu DDR-Zeiten erlebt hatte, manche Schweißnaht ersetzte die ursprüngliche Nietung: Die Endböden waren nach oben verzogen. Dieser Zustand veranlaßte

den Wagensachverständigen, Herrn Fiedler, zu der Forderung nach einem zumindest teilweisen Neubau der Bühnenträger. Andererseits zeigte sich, daß durch den guten Zustand der Achsen und Drehgestelle veranschlagte Kosten gespart werden konnten. Der von der BVO-Werkstatt ermöglichte Einsatz von zwei ABM-Mitarbeitern vor Ort trug auch wesentlich dazu bei, mit den geplanten Mitteln auszukommen.

Die Abnahme durch den Wagensachverständigen am 28. November 2003 bestätigte den Marienbergern eine sehr saubere Arbeit ohne nennenswerte Nacharbeiten. Neben den fälligen Untersuchungen erhielt der Wagen wieder eine Heizleitung, diesmal aber ohne Anschluß einer Dampheizung. Auch optisch hat das Unterge-



*Bereit zur Abnahme präsentiert sich das schwarz glänzende Untergestell von 970-237 in der Werkhalle der BVO in Marienberg. Foto: R. Fischer*

stell durch Nietimitationen im Bereich der Bühnenträger wieder an Attraktivität gewonnen.

Bei seiner Rückkehr nach Radebeul kam er sofort in die Halle Turnerweg. Dort begann die Demontage des Wagenkastens. Dabei zeigte sich, daß zwar das Holzgerippe in einem meist noch guten Zustand ist, da es bei der Beblechung vor vier Jahrzehnten großteils erneuert wurde. Dabei erhielten aber Schwellen und Säulen andere Maße, da statt der 13 mm starken Holzverkleidung nur noch dünnes Blech, Sperrholz und Hartfaserplatten verwendet wurden. Lediglich die Kopfstücke und einige Zwischensäulen sind, mit Beilagebrettchen versehen, noch Original vorhanden und können weiter im Kasten verbleiben. Die Langschwellen hoffen wir im eingebauten Zustand auf das Originalmaß bringen zu können. Die Eck- und Fenster-

säulen mit den Riegeln sowie die Stirnwände müssen neu gefertigt werden. Das Dach einschließlich des Oberrahmens dürfte ebenfalls weiterverwendbar sein.

Weit weniger Glück hatten wir dagegen mit dem Schönheider GGw 97-09-77. Nach einer Besichtigung durch die Görlitzer BMS stand fest, daß die Langträger nicht mehr zu gebrauchen waren. Für einen präzisen Kostenvoranschlag überführten wir den großteils entbretterten Wagen bereits am 30. September nach Görlitz. Dort sollte er nach dem Sandstrahlen befundet werden. Dabei stellten die Görlitzer fest, daß das Untergestell derart stark angegriffen ist, daß das Auswechseln mehrerer Träger erforderlich wird, so daß sich ein Neubau billiger stellen würde. Da wir dieses nicht in unseren Haushalt einordnen können, suchen wir



*Sieht schon wieder wie ein Wagen aus: der neue Kasten des C 121K in der Stellmacherei Radochla.*

*Foto: R. Fischer*

derzeit noch nach einer Ersatzlösung nach dem Motto: »Aus 2 mach 1,5«.

Auf der dritten »Großbaustelle« in Radeburg macht der Wagenkasten des zweiachsigen 121K Fortschritte. Die Stellmacherei Radochla hat mit ABM-Unterstützung den Wagenkasten aus den neu gefertigten Teilen zusammengesetzt, so daß derzeit die aufwendigen Kleinarbeiten an Fenstern und Türen ausgeführt werden können.

Bis zum Eintreffen des 970-237 hatten die ABMer auf dem Turnerweg den nicht mehr zugelassenen und stark verwitterten GGW 97-14-19 wieder in einen optisch annehmbaren Zustand versetzt. Dabei mußte eine Stirnwand völlig neu verblettert werden; an den anderen Wänden genühten Ausbesserungsarbeiten. Nach einer gründlichen Reinigung und der Entrostung angegriffener Stellen erhielt der Wagen

einen Neuanstrich. Mittelfristig wird es für ihn aber keine Wiederbelebung geben können.

Das Dach des Klubwagens 970-459 ist inzwischen wieder stark durchlässig geworden. Da wir keine passende Unterkunft über den Winter finden konnten, mußte er mit farbenfrohen Planen abgedeckt werden. Bei wieder günstigerer Witterung sind an ihm dringend Arbeiten erforderlich.

Am 29. November 2003 trafen sich unsere Lokpersonale zum großen Reinemachen im Radeburger Lokschuppen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen: An vielen Stellen wurde das improvisierte oder planmäßige Chaos beseitigt und eine grundhafte Reinigung vorgenommen. Nun liegt es an den hier zum Einsatz kommenden Mitgliedern selbst, wie lange dies vorhält!

**RAINER FISCHER**



*97-14-19 auf dem Turnerweg; eine Stirnwand ist freigelegt, der Stirnwandspriegel ist angefault und muß teilweise erneuert werden. Foto: R. Fischer*



*Winterfestmachung in Radebeul. Daß sich die Verhüllung des Klubwagens doch gelohnt hat, zeigte der kurzzeitige Wintereinbruch am 15. Dezember 2003. Fotos: R. Fischer*



## Vereins- und Schmalspurinformationen

- Die Mitgliederversammlung am 22. November 2003 sprach entsprechend dem Wahlvorschlag des bisherigen Vorstandes allen Kandidaten das Vertrauen für die neue Legislaturperiode aus. Der Vorstand hat folgende Aufgabenverteilung vorgenommen:  
Roland Ende: 1. Vorsitzender  
Rainer Fischer: 2. Vorsitzender  
Klaus Liebschner: 3. Vorsitzender  
Jürgen Medak: Schatzmeister  
Rico Walter: Souvenire  
E.-Michael Krellner: Betriebsdienst, Zusammenarbeit mit der Betriebsleitung  
Stefan Seifert: Ausgestaltung der Traditionsfahrten  
René Leder: Mitgliederbetreuung  
Der Revisionskommission gehören an:  
Jürgen Lehmann (Vorsitzender), Rainer Fiedler, Andreas Schmidt und Jörg Windrich.
- Der Vorstand hat Herrn Heiko Prautzsch zum Obersten Betriebsleiter bestellt und dafür die Bestätigung beim Landesbevollmächtigten für Bahnaufsicht des Freistaates Sachsen,

Herrn Dr. Henkel, beantragt. Als 1. Stellvertreter des OBI wird Roland Ende eingesetzt, 2. Stellvertreter wird weiterhin Kay-Torsten Zimmermann sein.

- An einem von der Museumsbahn Schönheide vorbereiteten und vom Kesselsachverständigen, Herrn Förster, in Schönheide am 15. und 16. November 2003 abgehaltenen Lehrgang für Anheiz-Kesselwärter nahmen von unserem Verein fünf Mitglieder teil, die die Prüfung mit sehr guten Leistungen bestanden.
- Auf eigenen Wunsch verlassen Steffen Schräger und Holger Görs zum Jahresende 2003 unseren Verein.
- Die von der Mitgliederversammlung bestätigten Fahrtage im Jahr 2004 sind vom Vorstand nochmals präzisiert und an die Bedingungen des derzeit gültigen Regelfahrplans angepaßt worden (siehe Seite 16). Die Abfahrtszeit in Radebeul wird für die »normalen« Traditionszüge auf 11.15 Uhr gelegt, die Rückfahrt beginnt in Radeburg um 14.00 Uhr. Der Einsatz eines zweiten Traditionszuges bis Moritz-

### Jahresbeitrag 2004

Gemäß der Satzung und des Beschlusses der Mitgliederversammlung vom 22. November 2003 gelten für das Jahr 2004 folgende, gegenüber dem Jahr 2003 unveränderte Jahresbeiträge bei einem Bruttoeinkommen

- |                              |          |
|------------------------------|----------|
| • bis 250 Euro:              | 10 Euro, |
| • über 250 bis 500 Euro:     | 25 Euro, |
| • über 500 bis 1.000 Euro:   | 40 Euro, |
| • über 1.000 bis 1.500 Euro: | 50 Euro, |
| • über 1.500 Euro:           | 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 derzeit 30 Euro mit dem Jahresbeitrag an den Verein oder direkt an das Bahn-Sozialwerk.

Überweisungen bitte auf das Konto **3 000 025 099** bei der Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00, unter Angabe des Namens bzw. der Mitgliedsnummer vornehmen.

Bitte daran denken: Fälligkeitstag ist der 31. März 2003.





**RB 202**

**Radeburg - Moritzburg - Radebeul Ost**

Lehrstrecke - Dampflok - Dampflok - Dampflok



Tarif: Die Besondere Strecke 202 RB, nur Zulkarten des Oberelberlands werden anerkannt.  
Sächsisches Wochenenda-Ticket, sowie Sachsen-Ticket, Sachsen-Anhalt-Ticket und Thüringen-Ticket gelten nicht.

STATIONEN	WIRKTAG - FREITAG							SAMSTAG							SONN- UND FEIERTAG						
	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB	RB			
Radeburg	08:00							08:00													
Moritzburg	08:15							08:15													
Radebeul Ost	08:30							08:30													
Radebeul Mitte	08:45							08:45													
Radebeul West	09:00							09:00													
Radebeul Süd	09:15							09:15													
Radebeul Nord	09:30							09:30													
Radebeul Ost	09:45							09:45													
Radebeul Mitte	10:00							10:00													
Radebeul West	10:15							10:15													
Radebeul Süd	10:30							10:30													
Radebeul Nord	10:45							10:45													
Radebeul Ost	11:00							11:00													
Radebeul Mitte	11:15							11:15													
Radebeul West	11:30							11:30													
Radebeul Süd	11:45							11:45													
Radebeul Nord	12:00							12:00													
Radebeul Ost	12:15							12:15													
Radebeul Mitte	12:30							12:30													
Radebeul West	12:45							12:45													
Radebeul Süd	13:00							13:00													
Radebeul Nord	13:15							13:15													
Radebeul Ost	13:30							13:30													
Radebeul Mitte	13:45							13:45													
Radebeul West	14:00							14:00													
Radebeul Süd	14:15							14:15													
Radebeul Nord	14:30							14:30													
Radebeul Ost	14:45							14:45													
Radebeul Mitte	15:00							15:00													
Radebeul West	15:15							15:15													
Radebeul Süd	15:30							15:30													
Radebeul Nord	15:45							15:45													
Radebeul Ost	16:00							16:00													
Radebeul Mitte	16:15							16:15													
Radebeul West	16:30							16:30													
Radebeul Süd	16:45							16:45													
Radebeul Nord	17:00							17:00													
Radebeul Ost	17:15							17:15													
Radebeul Mitte	17:30							17:30													
Radebeul West	17:45							17:45													
Radebeul Süd	18:00							18:00													
Radebeul Nord	18:15							18:15													
Radebeul Ost	18:30							18:30													
Radebeul Mitte	18:45							18:45													
Radebeul West	19:00							19:00													
Radebeul Süd	19:15							19:15													
Radebeul Nord	19:30							19:30													
Radebeul Ost	19:45							19:45													
Radebeul Mitte	20:00							20:00													
Radebeul West	20:15							20:15													
Radebeul Süd	20:30							20:30													
Radebeul Nord	20:45							20:45													
Radebeul Ost	21:00							21:00													
Radebeul Mitte	21:15							21:15													
Radebeul West	21:30							21:30													
Radebeul Süd	21:45							21:45													
Radebeul Nord	22:00							22:00													
Radebeul Ost	22:15							22:15													
Radebeul Mitte	22:30							22:30													
Radebeul West	22:45							22:45													
Radebeul Süd	23:00							23:00													
Radebeul Nord	23:15							23:15													
Radebeul Ost	23:30							23:30													
Radebeul Mitte	23:45							23:45													
Radebeul West	24:00							24:00													
Radebeul Süd	24:15							24:15													
Radebeul Nord	24:30							24:30													
Radebeul Ost	24:45							24:45													
Radebeul Mitte	25:00							25:00													
Radebeul West	25:15							25:15													
Radebeul Süd	25:30							25:30													
Radebeul Nord	25:45							25:45													
Radebeul Ost	26:00							26:00													
Radebeul Mitte	26:15							26:15													
Radebeul West	26:30							26:30													
Radebeul Süd	26:45							26:45													
Radebeul Nord	27:00							27:00													
Radebeul Ost	27:15							27:15													
Radebeul Mitte	27:30							27:30													
Radebeul West	27:45							27:45													
Radebeul Süd	28:00							28:00													
Radebeul Nord	28:15							28:15													
Radebeul Ost	28:30							28:30													
Radebeul Mitte	28:45							28:45													
Radebeul West	29:00							29:00													
Radebeul Süd	29:15							29:15													
Radebeul Nord	29:30							29:30													
Radebeul Ost	29:45							29:45													
Radebeul Mitte	30:00							30:00													

## Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. will gemeinsame Interessenvertretung unterstützen

Bereits am 23. Juli 2003 gründete sich in Dresden der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB). Zu Vorstandsmitgliedern wählte die Gründungsversammlung Dr. Andreas Winkler, Radebeul (Vorsitzender), Bodo Finger, Chemnitz (Stellvertreter) und Thomas Moldenhauer Wilsdruff (Schatzmeister).

Dr. A. Winkler sagte auf der Gründungsversammlung: »Sachsen hat eine große industrielle Vergangenheit; viele technische Entwicklungen stammen aus dieser Region. Die Schmalspurbahnen waren ein wesentlicher Motor dieser beeindruckenden wirtschaftlichen Entwicklung, weil sie nicht nur ländliche Regionen mit Industriegebieten verbanden, sondern selbst eine wesentliche Voraussetzung für die industrielle Entwicklung z. B. des Erzgebirges geschaffen hatten.«

Der Verein will u.a. dabei helfen, die gemeinsame Interessenvertretung zu unterstützen, die Zeitzeugen einer großen wirtschaftlichen Entwicklung museal zu erhalten und die Einbindung der Schmalspurbahnen in integrierte touristische Konzepte und den ÖPNV zu fördern.

bahnen in integrierte touristische Konzepte und den ÖPNV zu fördern.

Die sächsischen Schmalspurbahnen waren mit einer Länge von über 500 km ein bedeutendes Verkehrssystem, das erhaltenswürdige Strecken, Fahrzeuge und Gebäude hervorgebracht hat. Auch heute gibt es in Sachsen noch mehrere Strecken, auf denen der öffentliche Personennahverkehr abgewickelt wird. Dazu kommt – nicht zuletzt wegen des Vorhandenseins von außerordentlich hohem Fachwissen und ebenso hohem ehrenamtlichen Engagement – die nicht hoch genug zu bewertende touristische Dimension sächsischer Schmalspurbahnen, die durch verschiedene Museums- und Traditionsvereine betrieben werden.

Im November 2003 schrieb der VSSB den Claus-Köpcke-Preis aus. Benannt nach dem verdienstvollen Techniker im sächsischen Finanzministerium ist er mit insgesamt 10.000 Euro dotiert. Unser Verein hat sich mit der Restaurierung des zweiachsigen Museums-Personenwagens 121K beworben.



*Ausfahrt des Zuges zum Kleinbahnfest mit 99 1713 und 99 1564 am 30. November 2003 auf der neuen Rampe in Freital-Hainsberg. Foto: A. Kroß*

burg ist auch weiterhin möglich. Da der Bahnhof Moritzburg derzeit nur noch eingeschränkt besetzt ist, werden Kreuzungen vor allem in Friedewald erfolgen.

- Die nächste Mitgliederversammlung wird voraussichtlich am 27. März 2004 stattfinden; die offizielle Einladung dazu folgt in der nächsten Ausgabe.
- Am 13. März 2003 sind in der Dresdner Bowlingbar, Schützengasse 28, zwei Bahnen für uns reserviert. Interessenten melden sich bitte bei Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 0172/7935934
- In den Nächten vom 24. zum 25. und vom 25. zum 26. November 2003 schotterte die DGT auf dem Streckenteil unterhalb Friedewald das Gleis nach. Dafür mietete sie unsere V10C für den Bauzugverkehr an. Auf Grund aktueller Bremsbestimmungen bestand der Bauzug neben dem Mansfelder Schotterwagen auch aus einem HH sowie dem Gepäck-

wagen 975-103 als Bremswagen. Noch bis kurz vor Beginn des Einsatzes mußte an der Diesellok gearbeitet werden.

- An der langen 10-km/h-La-Stelle im Löbnitzgrund wurden bislang keine Instandsetzungsarbeiten vorgenommen. Sie wurde stattdessen durch die Berücksichtigung im neuen Fahrplan sogar manifestiert.
- Mit der Einführung des neuen Fahrplans wird auf der Radebeuler Strecke nur noch etwa die Hälfte des bisherigen Personals eingesetzt. Von den acht Zugleitern der DB Netz sind nun nur noch vier erforderlich; von den etwa 50 Mitarbeitern des Betreibers werden nur noch 23 benötigt. Noch am Tag vor dem Inkrafttreten des Fahrplans äußerte die DB AG öffentlich, daß man noch keine Lösung für die überzählig gemachten Eisenbahner habe! Da es aber keine betriebsbedingten Kündigungen gäbe, blieben sie weiterhin bei der Bahn »beschäftigt« und würden weiter bezahlt...

- Zum Kleinbahnfest im Weißeritzpark verkehrten am 29. und 30. November 2003 erstmals wieder öffentliche Züge zwischen Freital-Hainsberg und dem Rabenauer Grund. Durch den wechselweisen Einsatz von 99 1713 und 99 1564 als Zug- und Schlussblock konnte die Strecke bis Kilometer 2,5 befahren werden. Die Freitaler und ihre Gäste nahmen das Angebot begeistert an.

Im Zuge der Sanierung der DW-Linie hatte die DB AG auch die auf etwa einem Kilometer parallel laufende Schmalspurtrasse bis Mitte November 2003 erneuert.

- Die Bundesregierung hat zugesagt, daß der Bund nun doch 10 Millionen Euro aus Fluthilfsmitteln für den Wiederaufbau der HK-Linie zur Verfügung stellen will. Damit könnte im Jahr 2004 die Strecke bis Dippoldiswalde wieder hergerichtet werden.

Auf die 31.669 Unterschriften, welche die Sächsischen Zeitung für den Wiederaufbau gesammelt und am 24. Oktober 2003 dem Bundesverkehrsministerium übergeben hatte, war zunächst eine ausweichende Antwort aus Berlin eingetroffen. Man war aber zu weiteren Gesprächen mit dem Freistaat bereit. Einer der strittigen Punkte sei die geplante Privatisierung auch der Weißeritztalbahn gewesen, so daß der Bund nicht mehr in sein Noch-Eigentum investieren wollte.

- Am 19. November 2003 absolvierte in Bendorf die 99 1516 der Museumsbahn Schönheide ihre erste Probefahrt. Nach der Dampfdruckprobe und dem Einstellen der Sicherheitsventile befuh die Lok ohne größere Mängel mit einem Wagen die Strecke nach Hettstedt. Am 8. Dezember 2003 traf sie wieder in Schönheide ein und wurde am folgenden Tag zur Lastprobefahrt angeheizt. Offizielle Wiederinbetriebnahme war am 13. und 14. Dezember 2003.

Das Untergestell des Gepäckwagens 974-358 ist nach Marienberg zur BVO-Werkstatt überführt worden. Auf diesem soll ein Aussichtswagen aufgebaut werden.

- Die 99 1590 der IG Preßnitztalbahn e.V. ist nach Abschluß ihrer HU in Meiningen seit dem 3. Dezember 2003 wieder in Jöhstadt. Am 5. Dezember 2003 absolvierte sie ihre Lastprobefahrt.

- Am 17. Oktober 2003 traf der Gepäckwagen 97-09-64 nach seiner Aufarbeitung in der BVO-Werkstatt Marienberg wieder im Sächsischen Schmalspurbahn-Museums in Rittersgrün ein. Er wird diesen Winter einen Platz im Lokschuppen finden, damit sich der interessierte Besucher auch das Innere des Wagens betrachten kann.

- Der Zweckverband für den Nahverkehr Leipzig (ZVNL) hat auf seiner Versammlung im Dezember 2003 beschlossen, die Döllnitzbahn GmbH nur noch bis Ende 2006 zu bezuschussen. Begründet wurde dies mit dem seit 1999 rückläufigen Fahrgastaufkommen der DBG sowie steigenden Kosten auf den von der DB AG betriebenen Strecken im Bereich des ZVNL. Damit entfielen mit etwa 438.000 Euro die Haupteinnahmequelle der DBG. Bis zur Landesgartenschau 2006 sei der Betrieb abgesichert. Für die Zeit danach gebe es Vorstellungen eines touristischen Betriebes, der nur noch mit 20.000 Euro jährlich bezuschußt werden soll. Die Geschäftsführung der

### **STREIFZUG MIT DER »BUMMELBAHN«**

Unter diesem Titel ist das mittlerweile dritte Buch von Ingrid Berg erschienen.

Es ist kein »Eisenbahn-Buch« in herkömmlichen Sinne, sondern erzählt eine Vielzahl von Anekdoten rund um die kleinen Bahnen. In diesem Buch sind erstmals auch zahlreiche Geschichten um die Radebeuler Bahn einschließlich der Traditionsbahn veröffentlicht. Mit zahlreichen Fotos illustriert, ist es eine wirklich sehr zu empfehlende, kurzweilige Lektüre.

Ca. 220 Seiten, 16,00 Euro,  
ISBN 3-00-011661-3

Döllnitzbahn gab sich kämpferisch, dann den Weiterbetrieb in anderer Form abzusichern.

- Der Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt kündigte Mitte November 2003 an, in den nächsten zweieinhalb Jahren die Weltkulturerbestadt Quedlinburg durch eine direkte Anbindung an das Schienennetz der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) anzuschließen. Das Land stellt dafür insgesamt rund sechs Millionen Euro zur Verfügung. Dies sei Bestandteil einer Paketlösung, den öffentlichen Personennahverkehr weiter zu optimieren.
- Der Traditionsverein Kleinbahnen des Kreises Jerichow I hat im November in Kemmlitz die Wagenkästen des Pw4 974-317 sowie der GGw 97-12-69 und 97-12-93 geborgen und auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Dörritz aufgestellt. Dort soll die geplante Museumsbahn Magdeburgerforth–Altengrabow entlangführen.
- Die in den Reichsbahnzustand um 1960 zurückversetzte Lokomotive 99 4632 der Rügenschens Kleinbahnen wird noch bis Ende Juni 2004 im schwarz-roten Farbleid verbleiben. Ab Dezember 2003 soll sie im Regelverkehr stehen.

Seit dem 14. Dezember 2003 gilt auch auf dem Rasenden Roland ein neuer Jahresfahrplan. Eine wesentliche Neuerung ist die direkte Umsteigemöglichkeit in Putbus für Fahrgäste aus Richtung Göhren/Binz nach Bergen. Der Lauterbach-Verkehr sowie die sommerlichen Zusatzzüge werden ausschließlich vom 29. Mai bis zum 5. September angeboten. In der Hauptsaison ergibt sich dabei ein annähernder Stundentakt von den frühen Vormittags- bis in die frühen Abendstunden. Für die Bespannung des Traditionszuges sind die beiden HF-Lokomotiven vorrangig vorgesehen. Im Frühling 2004 plant die RüKB weitere Fotogüterzüge.

Nach einer HU in Meiningen ist seit dem 8. Oktober 2003 der sächsische Gepäckwagen 974-336 als weiterer Fahrradwagen einsatzfähig. Am neuen Wagenkasten trägt er die ab 1958 gültigen DR-Beschriftungen.

Der vierte Wagen des gemeinsamen Pools von BVO und RüKB ist 970-399 (im letzten Heft wurde versehentlich zweimal 970-395 genannt). Noch Mitte November 2003 waren alle vier Fahrzeuge in Putbus abgestellt.

---

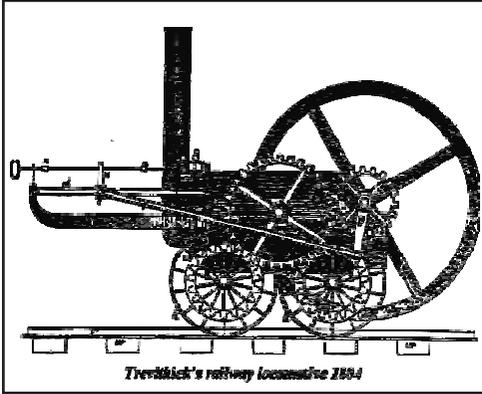
## 200 Jahre Dampflokomotive

Die bekannte »Rocket« (deutsch: Rakete) stellte mit Steh- und Röhrenlangkessel und wasserspülter Feuerbüchse, dessen Abdampf mit einem Blasrohr die Feueranfachung unterstützte, dem direkten Kurbelantrieb auf die Treibräder sowie deren Abfederung mittels Stahltragfedern den Prototyp aller späteren Dampflokomotiven dar. Mit ihr gewann George Stevenson 1829 das berühmte »Eisenbahnrennen von Rainhill«. Und mit ihr konnten für die damalige Zeit atemberaubende Geschwindigkeiten von 40 km/h und mehr gefahren werden. Bis dahin waren die Loks nur in der Lage, Züge mit 8 bis 10 km/h zu ziehen.

Bereits 1769/70 hatte es in Frankreich die ersten Versuche gegeben, Dampfkraft auf Räder

zu stellen. Doch man kam zu der Erkenntnis, daß solch schwere Fahrzeuge nicht auf den damaligen Straßen fahren können. Nur Schienen konnten diese schweren Lasten aufnehmen. Strecken dafür gab es bereits in Großbritannien zwischen Kohlegruben und deren Schiffsverladestellen; deren Zugmittel waren Pferde.

Der junge englische Ingenieur Richard Trevithick stellte als erster einen Dampfswagen auf Schienen: Im August 1802 war in Coalbrookdale Baubeginn einer Lokomotive, die nicht vollendet und aufgegeben wurde. Seine erste wirkliche Lok soll nach einer Wette entstanden sein. Sie sollte mit 10 Tonnen Eisen beladene Wagen 16 km ziehen, vom Eisenwerk in Peny-darran bei Merthyr Tydfil in Wales nach Aber-



cynon am Glamorganshire-Kanal. Die Lok wurde am 13. Februar 1804 auf die Strecke gestellt, die sie dann am 21. Februar 1804 erstmals befuhr.

Einem Freund beschrieb Trevithick das Ereignis in einem Brief: »Gestern machte unsere Lokomotive ihre erste Fahrt. Wir zogen 10 Tonnen Eisen und 5 Wagen, auf denen sich 70 Mann befanden, die ganze Strecke entlang. Für eine Strecke von etwa 14,5 km benötigten wir 4 Stunden 5 Minuten, aber wir mußten unterwegs einige Bäume fällen und ein paar große Felsen wegräumen, die uns im Wege lagen. Die Maschine erreichte eine Geschwindigkeit von ungefähr 8 km in der Stunde. Von der Abfahrt bis zur Ankunft am Ende der Fahrt mußte kein Wasser in den Kessel nachgefüllt werden. Wir verbrauchten zwei Zentner Kohle. Auf der Rückfahrt brach einer der kleinen Stifte, die die Achse mit dem Kessel verbinden, so daß alles Wasser aus dem Kessel entweichen konnte. Infolgedessen gelangte die Lokomotive erst am Abend nach Hause.« Die Versuchsfahrt wurde mehrmals wiederholt, wobei die Ladung bis 25 Tonnen erhöht wurde. Unter der schweren Lok brachen mehrfach die Schienen.

Die Zeitung »The Cambrian« vom 24. Februar 1804 schrieb am Schluß ihres Berichtes über die Versuchsfahrt: »Zweifellos wird die Anzahl der Pferde in unserem Land beträchtlich

zurückgehen. Die Maschine bietet Verwendungsmöglichkeiten, die alles, was man ihr bisher zutraute, weit überschreitet«.

Es gab widersprüchliche Angaben über das Aussehen der Lokomotive. Wahrscheinlich stellt der Entwurf, der im Londoner Wissenschaftsmuseum ausgestellt ist, die Lok annähernd korrekt dar: Der Kessel besaß ein Umkehrflammenrohr. Der Abdampf wurde durch den Kamin ausgestoßen, um den Saugzug zu verbessern. Der einzige Zylinder befand sich in horizontaler Lage im Inneren des Kessels. Der Kolben trieb über eine Treibstange das große Schwungrad mit Zahnrad an. Dieses greift in die Zahnräder der beiden linksseitigen Räder. Die rechte Seite blieb ohne Antrieb. Die Lok lief auf Winkelschienen, daher hatten die Räder keinen Spurkranz.

1808 baute Trevithick seine letzte Lok »Catch Me Who Can«. Sie fuhr in London auf einer Ringbahn nahe des Euston Square. Diese war von einem Sichtschutzzaun umgeben, der Eintritt kostete 5 Shilling, ein weiterer Shilling berechnete sich für die Mitfahrt auf einem der Wagen. Die Lok soll zuverlässig gefahren sein. Nach mehreren Wochen aber brach eine Schiene, die Lok kippte um. Daraufhin stellte Richard Trevithick entmutigt alle Experimente mit Lokomotiven ein.

Seitdem beschäftigte er sich mit Dampfschiffen und -baggern, Propellern und Pumpen, sogar mit dem Projekt eines Tunnels unter der Themse. Er schlug kein Kapital aus seinen Erfindungen, schaffte es im Leben nie zu Wohlstand. In den Jahren 1816 bis 1827 verschlug es ihn in einige Länder Lateinamerikas. Er kehrte mittellos in seine Heimat zurück und verstarb verarmt und vergessen am 22. April 1833 in Dartmore, Kent.

Mit seiner Pionierarbeit war Trevithick einer der Wegbereiter für ein neues Verkehrsmittel, das das Reisen für Jedermann möglich machte. Leider steht er immer im Schatten von George Stephenson.

ANDREAS JAECKEL

## 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
- Dampflo-Report BR 99 (Band 8), EJ 12,60 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 2 (Hainsberg–Kipsdorf), EJ 45,00 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 3 (Zittau, Ostsachsen), EJ 45,00 Euro
- Streifzug mit der »Bummelbahn« 16,00 Euro

#### Sonstiges

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

#### NUR BEI UNS:

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

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

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

## Terminplan 2004 (1. und 2. Quartal)

*Mit Beschluß der Mitgliederversammlung vom 22. November 2003 werden die offiziellen Arbeitseinsätze nur am jeweils ersten Sonnabend im Monat stattfinden!*

<b>Januar</b>	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz zum Gleisbau Radebeul weitere Einsätze auf Absprache!
<b>Februar</b>	Sa	7.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	22.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Radeburger Karneval«
<b>März</b>	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	13.	19 - 23	Bowling *
	Sa	27.	14 - 18	Mitgliederversammlung
<b>April</b>	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Ostern	9.-11.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb
	Sa	17.	9 - 18	Museumstag in Radebeul
	Fr	30.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Walpurgisfahrt«
<b>Mai</b>	Sa	1.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Fahrt in den Wonnemonat«
	Do	20.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa/So	22./23.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb zum Karl-May-Fest
	Sa/So	29./30.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Pfingstdampf«
<b>Juni</b>	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«

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

