
Traditionsbahn- Depefche



Heft 48

Frühling 2004



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

| | |
|---|----|
| April, April... | 3 |
| Für die Zukunft des Löbnitzdackels. | 5 |
| Neues Tarifsystem für den Löbnitzdackel | 7 |
| Ergebnisse der ABM und Arbeitseinsätze | 8 |
| Vereins-Informationen | 10 |
| Schmalspur-Nachrichten | 13 |
| Claus-Köpcke-Preis-Verleihung 2003 | 16 |
| Neuer »Schuppen« in Oberwiesenthal | 17 |
| Termine für Eisenbahnfreunde | 20 |
| Souvenirangebot | 22 |
| Arbeitsplan 2. und 3. 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:

Ankunft des Karnevals-Sonderzuges 2004 mit 99 715 in Radeburg.

Foto: Jörg Windrich

Rücktitelbild:

*Der Oberwiesenthaler Lokschuppenkomplex vor fast vier Jahrzehnten, ganz links stehen die Oberlichtwagen
970-316 und 970-309, in der Mitte der ex-Oberlichter 97-09-63. Foto: Sammlung Fritz-Hager-Archiv*

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, 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 48: 27. März 2004, Heft 49: vsl. 15. Juni 2004

April, April...

Am 1. April 2004 sollte nun wirklich der lang gehandelte Tag sein, an dem die BVO Bahn GmbH den Löbnitzdackel übernehmen wollte. Nach über einem Jahr Verhandlungen waren 15 Verträge zwischen den verschiedenen Gesellschaften und Gliederungen der Deutschen Bahn AG und dem potentiellen neuen Betreiber, der BVO Bahn GmbH, unterschriftsreif. Da bedingte sich der Bahnkonzern nochmals einige Wochen Aufschub aus, um seine Hausaufgaben abschließen zu können. Irgendwann im Mai will das Unternehmen Zukunft nun endlich soweit sein, die ungeliebte Schmalspurbahn endgültig freizugeben. Inzwischen deuten sich aber neue Verzögerungen aus der juristischen Ecke an...

Die BVO steht zusammen mit dem Verkehrsverbund Oberelbe in den Startlöchern. Auch sie behindert die fehlende Planungssicherheit; kurzfristig müssen einige Weichen umgestellt werden. Denn mit dem Betreiber wechselt auch das Vorschriftenwesen: Statt der bisherigen für eine Eisenbahn des Bundes gelten vom ersten Betriebstag an die etwas vereinfachten Vorschriften für NE-Bahnen. Und mit diesem müssen sich die Personale natürlich vertraut machen können. Für diese Personalschulung will die BVO gleich eine mehrtägige Streckensperrung nutzen, die erforderlich ist, um die Langsamfahrstellen im Löbnitzgrund wieder für ein erträgliches Tempo herzurichten. Mit einem Übergabetermin im Mai stehen damit auch diese Pläne wieder auf wackligen Füßen: Daß die Sperrpause spätestens Mitte Mai beendet sein muß, will man nicht auf lukrative Fahrtage verzichten, weiß man auch bei der BVO.

Mit einer gemeinsamen Arbeitsgruppe wollen BVO und VVO zusammen mit den Kommunen, den Gaststätten und Gewerbetreibenden entlang der Bahn sowie unserem Verein ihr ehrgeiziges Ziel erreichen, die Auslastung des Löbnitzdackels zu erhöhen. Daß dies nötig ist, belegt der VVO



mit einer derzeit nur 10prozentigen Kostendeckung. Das Ziel sind mindestens 50 %, die man aber nur mittelfristig und bei weiteren (Personal-) Einsparungen u. a. durch die umstrittenen Neubau-Dampflokomotiven erreichen wird. Ob die anstehende Tarifierhöhung ein Baustein für mehr Wirtschaftlichkeit sein kann, wird die nächste Zeit zeigen.

Alljährlich steuert der VVO zwei Millionen Euro aus dem Topf für den Öffentlichen Personennahverkehr für die Schmalspurbahn zu. Doch der Freistaat hat die Mittel für den Schienenpersonennahverkehr auf 86 % gekürzt. Deshalb mußte sogar der Fahrplan der S-Bahn in die Sächsische Schweiz eingeschränkt werden. Daß da die Schmalspurbahn nicht einfach so weiter betrieben wird, wie dies in früheren Jahren möglich war, dürfte auch dem eingefleischten Schmalspurfan einleuchten. Andererseits besteht natürlich die Gefahr, durch die bereits vorgenommenen und die noch folgenden Einsparungen eine Spirale in Gang zu setzen: Geringeres Zugangebot und höhere Fahrpreise halten sicher einen Teil der potentiellen Fahrgäste von einer Fahrt mit der Bimmelbahn ab, was sich in einer noch geringeren Auslastung auswirken und damit weitere Kürzungen nach sich ziehen kann.

Die wichtigste Maßnahme dürfte daher sein, mehr Fahrgäste in die Schmalspurzüge zu holen, die bereit sind, für das Erlebnis Dampfeisenbahn auch etwas mehr zu bezahlen. Und um mehr Touristen anzulocken, muß und soll auch das Umfeld stärker auf die Bahn abgestimmt werden. Nicht nur die Stadt Radebeul ist im eigenen Interesse an der breiteren Ausnutzung des Potentials des Löbnitzdackels interessiert. An dieser Aufgabe wollen auch wir uns gern beteiligen. Denn es reicht nicht aus, über Fahrplankürzungen und teure Fahrkarten zu lamentieren! Der Schuldige dafür ist in einschlägigen Foren schnell gefunden, vor allem, wenn der Kläger und Richter in Personalunion Hintergründe und Zusammenhänge mehr erahnt als kennt.

Daß der Übergang von der vielgliedrigen DB AG auf einen Betreiber mit kurzen Entscheidungswegen und engagierten Mitarbeitern auch Vorteile in der für uns lebensnotwendigen Zusammenarbeit mit sich bringen kann, haben uns die Gespräche mit der BVO in den letzten Wochen bestätigt. Noch konnten den Worten freilich keine Taten folgen.

Für ein Drittel der bisherigen Schmalspurbahner wird es keinen Arbeitsplatz mehr bei der BVO geben. Dies ist zweifellos schmerzlich, zumal die Sozialauswahl keine Rücksicht auf die Verbundenheit mit der Bahn nimmt. Das war bei den »Privatisierungen« der anderen Schmalspurbahnen nicht anders. Doch die stetige Ungewißheit über die Betriebsverhältnisse in der nächsten Zukunft und das Immer-wieder-Verschieben von Terminen schaden der Schmalspurbahn selbst und behindern auch uns bei unserer Arbeit. Und sei es nur durch die viele Zeit, die wir in der Geschäftsstelle täglich an Telefon oder Computer zubringen, um dem potentiellen Publikum auf ihre Anfragen die Lage zu erklären und um Verständnis für unverbindliche Aussagen zu werben.

Aber es gab auch angenehme Neuigkeiten im vergangenen Vierteljahr. Zu der für uns möglicherweise bedeutendsten wurde der Beschluß der Stadt Radebeul, das Sanierungsgebiet Radebeul Ost über die Sidonienstraße in südliche Richtung zu erweitern. Damit liegt nun nicht nur »unser« Museumsbereich einschließlich des privatisierten Bahnhofsgebäudes mit im förderfähigen Teil, sondern die Stadt will sich mit dem Aufhänger Schmalspurbahn und unter dem Motto »Radebeul macht Dampf« an dem vom Freistaat ausgeschriebenen Wettbewerb »Ab in die Mitte« zur innerstädtischen Entwicklung beteiligen. Damit können sich völlig neue Möglichkeiten für die Präsentation der Schmalspurbahn ergeben, über die wir mit dem Stadtentwicklungsamt erste Gespräche geführt haben.

Alles neu macht der Mai. Oder vielleicht doch nicht?

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

Für die Zukunft des Löbnitzdackels

Am 16. März 2004 hatten Verkehrsverbund Oberelbe und BVO Bahn GmbH in das Radebeuler Rathaus zur Gründungsveranstaltung der AG Marketing Löbnitzgrundbahn eingeladen. Erschienen waren außerdem der Oberbürgermeister der Stadt Radebeul sowie seine Amtskollegen aus Moritzburg und Radeburg, die Radebeuler Tourist-Information, Gaststättenbetreiber entlang der Strecke, das Karl-May-Museum, Besitzer von Bahnhofsgebäuden und unser Verein.

Knut Ringat, Geschäftsführer des VVO, gab die Verschiebung des für April 2004 geplanten Betreiberwechsels auf der Löbnitzgrundbahn um einige Wochen bekannt. Die BVO soll neben allen Fahrzeugen auch die Strecke von der DB Netz AG, die noch im Besitz der DB befindlichen Gebäude und die Grundstücke von DB Services Immobilien sowie die Verkehrsstellen von DB Station & Service übernehmen. Einen Ausverkauf namentlich der Fahrzeuge werde es bei dem Übergang nicht geben! Dann erläuterte Ringat das geplante Konzept der »Sächsischen

Dampfisenbahngesellschaft mbH« (SDG) zur Steigerung der Fahrgastzahlen, in das möglichst alle fünf Schmalspurbahnen mit täglichem Betrieb in Sachsen einbezogen werden sollen. Durch ein gemeinsames Marketing und eine enge Verknüpfung der Schmalspurbahnen mit ihrem Umfeld soll ihre Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit erhöht werden.

Zwar habe die Radebeuler Schmalspurbahn mit etwa 650 Fahrgästen wochentags und bis zu 1300 an den Wochenenden höhere Reisendenzahlen als manche normalspurige Strecke im Netz des Verkehrsverbundes, doch relativierten dies die mit etwa 45 Euro pro Zugkilometer enorm hohen Betriebskosten schnell wieder. Ein Kilometer mit einem Omnibus im Linienverkehr koste dagegen nicht einmal einen Euro! Die Schmalspurbahn kann derzeit nur 10 % ihrer Kosten selbst wieder einfahren, so daß der VVO jährlich zwei Millionen Euro zuschießt.

Bereits durch den Übergang auf die BVO und die Einführung eines »nachfrageorientierten Betriebskonzepts« mit Einschnitten bei Fahr-



plan, Tarifen und Personal verspricht sich der VVO eine Verdoppelung der Wirtschaftlichkeit auf 20 %. Um das Ziel von 40 % zu erreichen, hält der VVO den Einsatz der – noch mehr – Personal einsparenden Neubau-Dampflokomotiven für unvermeidlich. Vom vor Jahren favorisierten Mischbetrieb mit Triebwagen hat sich der VVO jedoch inzwischen wieder verabschiedet: Abgesehen davon, daß die Dampflokomotive auch in den Randlagen, wenn Triebwagen auf die Strecke gehen sollten, weiterhin betriebsbereit gehalten werden muß, würde die Schmalspurbahn nur mit einem Dampftrieb weiterhin von der Zielgruppe »Tourismus« akzeptiert werden. Ringat verwies aber selbst darauf, daß noch nicht einmal ein Baumuster verfügbar sei und es mindestens noch zwei Jahre bis dahin dauern würde. Der Freistaat hatte bereits eine Förderung der jeweils 2,5 Millionen Euro teuren Lokomotiven zu 50 % zugesagt. Um den Auftrag wirtschaftlich auslösen zu können, mache sich die Beschaffung von sieben Lokomotiven erforderlich. Die SOEG plane zwar noch immer mit neuen Triebwagen, könne aber sicher als Mitbesteller gewonnen werden.

Die Gaststättenbetreiber anerkannten die Bedeutung der Schmalspurbahn auch für ihre Geschäfte und hielten deshalb mit Kritiken zu dem im Dezember 2002 eingeführten Fahrplan nicht zurück. Ringat verwies auf die vom Freistaat generell gekürzten Mittel für den SPNV und hob hervor, daß es dem VVO gelungen sei, die Schmalspurbahn für den SPNV und damit als Zuschußempfänger zu erhalten. Wenngleich der bisherige Fahrplan auch nach der von der BVO geplanten Streckensanierung im wesentlichen so weiter gelten soll, wolle sich der VVO den Wünschen nicht verschließen.

Die Vereine der Schmalspurbahnen sollen möglichst stärker in das Alltagsgeschäft eingebunden werden; zur Finanzierung wäre beispielsweise ein »Schmalspur-Euro« denkbar, den das Gaststättengewerbe als unmittelbarer Nutznießer des Bahntourismus auf sein Angebot erhebt und den Vereinen zur Verfügung stellt.

Die Chefin des VVO-Reisebüros Oberelbe Tours, Gabriele Clauss, konnte bereits auf 700 Gruppenreservierungen für 2004 verweisen und wertete dies als Zeichen dafür, daß die neue Marketingstrategie zu greifen beginne. Denn das seien bereits mehr Reservierungen als im Jahr 2003 insgesamt eingegangen waren.

Der Geschäftsführer der BVO Bahn GmbH, Roland Richter, unterstrich den Willen des neuen Betreibers, den Löbnitzdackel und auch die Weißeritzalbahn so schnell wie möglich zu übernehmen. Auf die enge Zusammenarbeit mit den Vereinen beider Bahnen lege er großen Wert. Er verwies besonders auf das noch weitgehend ungenutzte Kundenpotential aus dem Raum Berlin, Potsdam und Cottbus, das über Radeburg anreisen und so den oberen Streckenabschnitt wieder deutlich aufwerten könnte. Die BVO will sofort in den Löbnitzdackel investieren und ihn attraktiver gestalten: Als erstes sollen im Zuge einer Vollsperrung die Langsamfahrstellen verschwinden. Durch den baulichen Zustand von Lokschuppen und Werkstatt in Radebeul mache sich dringend ein Neubau erforderlich. Sogar der Wiedereinrichtung von Kreuzungsmöglichkeiten und neuen Haltepunkten steht die BVO aufgeschlossen gegenüber. Ihren geschäftlichen Mittelpunkt wird die BVO im Bahnhof Moritzburg einrichten; das Bahnhofsgebäude wird deshalb übernommen und saniert. Ein ebenfalls sehr komplexer Planungspunkt ist die dringend erforderliche Erneuerung der Gleiskreuzungen am Weißen Roß, in die den Vorstellungen der Stadt Radebeul folgend das Umfeld mit einbezogen werden soll.

Während der anschließenden Pressekonferenz unterzeichneten BVO und VVO den Vertrag über die touristische Vermarktung des Löbnitzdackels.

RAINER FISCHER

Seite 3: 99 715 in Radeburg beim Planeinsatz am 31. Januar 2004, Foto: E.-M. Krellner
Seite 5: 99 793 im Löbnitzgrund, 17. Februar 2004, Foto: W. Aehlig

Neues Tarifsystem für den Löbnitzdackel

Auf der Pressekonferenz am 16. März 2004 im Radebeuler Rathaus stellten BVO und VVO erstmals das Tarifsystem der Öffentlichkeit vor, welches ab Betriebsübernahme auf dem Löbnitzdackel gelten soll. Dieses orientiert sich an den Preisen der Fichtelbergbahn und der Zittauer Bahnen. Dort kostet die einfache Fahrt auf der Gesamtstrecke für einen Erwachsenen 6,70 bzw. 5,70 Euro.

Die Zeitkarten des VVO werden auch weiterhin wie bisher gültig bleiben, so daß sich zum Beispiel für den Schülerverkehr als Kern des »reinen ÖPNV« keine finanziellen Veränderungen ergeben. Hart treffen wird es dagegen die verbliebenen Fahrgäste, die den Löbnitzdackel

an einigen Tagen im Monat noch immer »nur« als Transportmittel benutzen.

Das neue System weist eine Einteilung in drei Zonen auf. Da auf dem Löbnitzdackel der Abschnitt Radebeul–Moritzburg eindeutig in der Auslastung überwiegt, hat man sich – den Gesetzen des Marktes entsprechend– zu einer deutlichen Anhebung der Fahrpreise für die Teilstrecken entschieden. Damit kostet eine Erwachsenen-Fahrkarte für eine Fahrtstrecke von vier bis sechs Stationen (z. B. Radebeul Ost–Moritzburg) dann 5,30 Euro statt wie bisher 2,60 Euro! Vergleichsweise moderat fällt dagegen die Erhöhung für die Gesamtstrecke aus, die für Erwachsene 6,00 Euro statt bisher 5,20 Euro

| Preisstufe / Stationen | 1 / 1 bis 3 | 2 / 4 bis 6 | 3 / 7 bis 10 |
|--|-------------|-------------|--------------|
| Einzelfahrt | | | |
| Normal, einfache Fahrt | 3,70 | 5,30 | 6,00 |
| Normal, Hin- und Rückfahrt | 7,40 | 10,60 | 12,00 |
| Ermäßigt, einfache Fahrt | 2,60 | 3,70 | 4,30 |
| Ermäßigt, Hin- und Rückfahrt | 5,20 | 7,40 | 8,40 |
| Familienfahrt | | | |
| einfache Fahrt | 10,50 | 14,50 | 16,50 |
| Hin- und Rückfahrt | 21,00 | 29,00 | 33,00 |
| Fahrrad, Hund oder Gepäck im Gepäckwagen | | | |
| einfache Fahrt | 2,60 | 2,60 | 2,60 |
| Hin- und Rückfahrt | 2,60 | 2,60 | 5,20 |

Gruppenfahrten: ab 6 Personen, gültig nur einen Tag ohne Fahrtunterbrechung, Reiseleiter werden unentgeltlich befördert,

Rabatt auf Normal- oder ermäßigten Fahrpreis für einfache oder Hin- und Rückfahrt bei:

6 bis 14 Personen von 10 %,

ab 15 Personen von 20 %

Jugendgruppenfahrten: ab 6 Personen, Kindergarten-, Schüler- und Jugendgruppen bis zu einem Alter von 21 Jahren, gültig nur einen Tag ohne Fahrtunterbrechung, Reiseleiter werden unentgeltlich befördert,

Rabatt auf ermäßigten Fahrpreis für einfache oder Hin- und Rückfahrt bei:

6 bis 14 Personen von 20 % und eine Begleitperson zum halben Fahrpreis,

ab 15 Personen von 40 % und zwei Begleitpersonen zum halben Fahrpreis

Im Eröffnungsjahr 1884 kostete eine Fahrkarte von Radebeul nach Radeburg 1,40 Mark; das war damals der halbe Tageslohn eines beim Bahnbau beschäftigten Arbeiters! Über viele Jahrzehnte lag dann der Preis für einen Tarifkilometer in der am meisten genutzten 3. Klasse zwischen 4 und 6 Pfennig. Seit dem Jahr 1946 galten die Kilometerpreise von 8 Pfennigen in der 3. bzw. 11,6 Pfennigen in der 2. Klasse. Ab 1956 entfiel bei der DR die bisherige 1. Klasse, 2. und 3. Klasse rückten bei Beibehaltung der Tarife auf. Ab dem 1. Januar 1991 galt auf dem Lößnitzdackel ein Zonentarif mit vier Zonen; die Preise für die einfache Fahrt auf der Gesamtstrecke kletterten seitdem von 2,40 D-Mark auf 5,20 Euro.

QUELLE:

W. WAGNER, SCHMALSPURBAHN
RADEBEUL-RADEBURG, BUFE-VERLAG

kosten wird. Für Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren gelten um 30 % ermäßigte Fahrkarten.

Neu werden die Möglichkeiten sein, die Einzelpreise wenigstens etwas zu drücken: So gibt es für jede der drei Zonen eine Familienkarte, die für maximal zwei Erwachsene und vier Kinder gilt und für diese über 40 % Einsparung bringt. Für Gruppenfahrten werden Rabatte eingeräumt, und zwar von 10 % bei 6 bis 14 Personen und von 20 % ab 15 Personen. Für Jugendgruppen bis 21 Jahre verdoppeln sich diese Rabatte nochmals.

Wenig erfreulich für Radtouristen und wohl auch einen Teil der Schüler wird der Wegfall der kostenlosen Fahrradmitnahme sein; für jeden Drahtesel sind ungeachtet der zu befördernden Strecke 2,60 Euro zu entrichten. Den gleichen Preis hat die Mitnahme eines Hundes – ob nun Dackel oder nicht.

RAINER FISCHER

Ergebnisse der ABM und Arbeitseinsätze

Das Jahr 2004 begann so, wie das Jahr 2003 endete: mit dem massiven Einsatz bei der HU am Personenwagen 970-237. Dessen Wagenkasten war noch im alten Jahr von der inneren und äußeren Verkleidung befreit worden. Mit dem Tischlermeister Gubisch vereinbarten wir die Arbeitsleistungen für die weitgehende Erneuerung des Kastengerippes, da bei der Beblechung vor vier Jahrzehnten nahezu alle Säulen und Riegel mit anderen Dimensionen neu eingebaut worden waren. Herr Gubisch war vor Jahren bereits beim Neuaufbau des zweiachsigen Personenwagens K207 auf der Dresdner Schiffswerft beteiligt. Er hat sich inzwischen selbständig gemacht; in seiner Werkstatt in Dresden-Gittersee entstanden die Teile für die Seitenwände neu.

Im Januar wurde das Wagendach mit dem verbleibenden Oberrahmen angehoben und festgelegt sowie das alte Gerippe ausgebaut. Die

Längsschwellen mußten für die stärkere Holzverschalung im eingebauten Zustand um etwa 13 mm geschwächt werden. Dabei stellten wir fest, daß die beiden noch originalen Kopfschwellen im Zustand doch schlechter waren als ursprünglich angenommen, so daß auch sie mit auszuwechseln waren. Anfang März begann dann der Einbau der neuen Eck-, Stirn- und Seitenwandsäulen. Nachdem das Dach gefühlvoll wieder in die vielen Zapfen abgesenkt war, konnten die Einzelteile wieder fest miteinander verschraubt werden.

Parallel lief die Aufarbeitung der Sitzbänke und Fensterrahmen sowie kleinerer Teile. Die meisten Metallteile befinden sich noch in einem Spezialbetrieb und erhalten eine Pulverbeschichtung. Drei Nachbauten der originalen Gaslampen sind angeliefert worden und werden durch ihre Größe wesentlich zum historisch



Das Gerippe von 970-237 nimmt wieder Gestalt an. Fotos: R. Fischer



stimmigen Gesamteindruck des Fahrgastraumes beitragen.

Da sich die Deckenverkleidung in einem unansehnlichen Zustand befand und ohnehin an mehreren Stellen ausgebessert werden mußte, wurde auch sie inzwischen vollständig entfernt. Derzeit laufen noch die Arbeiten an den Säulen und Schwellen der Trennwände. Dann kann mit dem Einbau der Fenster und der ebenfalls neu anzufertigenden Schiebetüren sowie dem langwierigen Anbringen der Verkleidungen begonnen werden.

Gutes Holz für diese Arbeiten hatten wir bereits vor Jahresfrist bei der Radeburger Stellmacherei Radochla erworben; um es in die richtige Form zu bringen, unterstützt uns die Holzwerkstatt des SUFW in Dresden.

In Radeburg nähert sich der Kasten des K127 seiner Fertigstellung. Noch sind einige kleinere, aber langwierige Arbeiten zu bewältigen, bevor der Wagenkasten wieder nach Radebeul zurückkommen kann.

Durch besondere Regelungen mit der Handwerkskammer konnten im März zwei Vereinsmitglieder, die in Handwerksbetrieben angestellt sind, für mehrere Wochen zu Arbeiten im Verein eingesetzt werden. Das wohl wichtigste Ergebnis dabei war der Einbau der Hundekastentür in den Gepäckwagen 974-354, die schon lange vorgefertigt darauf wartete. Weiterhin konnten Arbeiten an den Draisinen erfolgen, Komplettierungsarbeiten am GGW 97-14-19 und kleinere Holzarbeiten an anderen Wagen abgeschlossen und vor allem eine grundhafte Einlagerungsordnung in unseren Fahrzeugen angegangen werden. Im Radeburger Lokschuppen wurde die grüne IVK auf die neue Fahrseason vorbereitet.

Bei einem erneuten Gleisbaueinsatz am 13. März wurden weitere sieben Schwellen im Radeburger Gleis 5 ausgewechselt; das war immerhin eine Schwelle pro erschienenem Vereinsmitglied.

RAINER FISCHER

Vereins-Informationen

- Wir begrüßen Herrn Johannes Müller aus Radebeul als neues Mitglied in unserem Verein. Herr Müller will vor allem fördernd wirken. Damit hat unser Verein 110 Mitglieder.
- Bislang ist etwa nur die Hälfte der Mitglieder ihrer Beitragspflicht nachgekommen; einige Mitglieder sind trotz Anschreibens noch immer den Beitrag für 2003 schuldig. Wir bitten alle Säumigen, uns durch die fristgemäße Zahlung über die traditionell einnahmenschwache Jahreszeit hinwegzuhelfen!
- Am 13. Februar 2004 hat der Landesbeauftragte für Bahnaufsicht im Freistaat Sachsen, Herr Dr.-Ing. Henkel, Herrn Heiko Prautzsch als Obersten Betriebsleiter des Eisenbahnverkehrsunternehmens Traditionsbahn Radebeul e.V. und Herrn Roland Ende als 1. Stellvertreter des OBl bestätigt. Damit ist unser EVU wieder voll handlungsfähig. Herr Kay-Torsten Zimmermann behält seine bisherige Funktion als 2. Stellvertreter; zu seinem Aufgabengebiet zählt weiterhin die komplette Dienstplanung einschließlich der Agentur Weißes Roß.
- Die von unserem Verein betriebene Agentur Weißes Roß wird noch bis zum 2. Mai 2004 im Auftrage der DB Reise & Touristik AG weitergeführt; durch die Terminverschiebungen für den Übergang der Schmalspurbahn wurde auch diese Frist mehrfach verlängert. Unabhängig davon war uns die Agentur zum Jahreswechsel gekündigt worden, weil DB R&T ein neues Verkaufs- und Abrechnungsverfahren eingeführt hat. Da wir über die dafür erforderliche Hardware nicht verfügen, beschränkt sich der Verkauf seitdem nur auf Fahrkarten für die Schmalspurbahn. Über die Weiterführung der Agentur nach dem Übergang der Schmalspurbahn an die BVO ist noch nicht entschieden.



Schwellenwechsel auf Gleis 5 in Radeburg: Nichts für Weicheier... Fotos: R. Fischer

- Da durch die Einführung des Tarifsystems der BVO das tägliche Angebot teilweise teurer wird als die Fahrkarten für den Traditionszug, überprüft der Vorstand derzeit eine moderate Anpassung unserer seit Jahren stabilen Fahrpreise und der Tarifbedingungen. Außerdem werden wir wieder zum inzwischen historisch gewordenen System der Edmonsonschen Pappfahrkarten zurückkehren. Eine Arbeitsgruppe hat bereits Vorschläge für ein neues Preisgefüge und das Layout der Fahrkarten erarbeitet, so daß diese binnen weniger Tage praktisch eingeführt werden können. Bis zu diesem noch zu bestimmenden Termin verkaufen wir die herkömmlichen Fahrkarten im Vorverkauf für 2004 aber noch zu den bisherigen Preisen.
- Unsere Vereinsfreunde erbrachten im Jahr 2003 insgesamt fast 9000 Stunden in freiwilliger Arbeit für den Verein. 28 Mitglieder leisteten mehr als 100 Stunden, vier sogar mehr

als 500 Stunden! Daß unsere Vereinstätigkeit weitaus mehr erfordert als »nur« Arbeitseinsätze und den reinen Traditionsbetrieb, zeigt der Anteil der Stunden für Organisations-, Verwaltungs- und Vorbereitungsarbeiten von mehr als 50 %.

- Der Vorstand hat am 1. März 2004 eine überarbeitete Geschäftsordnung in Kraft gesetzt. Die Finanzordnung bedarf ebenfalls dringend einer Anpassung an die jetzigen Gegebenheiten und wird voraussichtlich im April 2004 zur Beschlußvorlage kommen. Interessierte Mitglieder können sich im Vereinsordner in der Geschäftsstelle über die Änderungen informieren.
- Trotz des kurzfristig verschobenen Übergabetermins veranstalteten DB Services und unser Verein wie geplant am Wochenende des 27. und 28. März 2004 den offiziellen Abschied von der letzten dampfbetriebenen Schmalspurbahn der DB AG. Vor den Planzügen wa-

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.

ren abwechselnd und teilweise zusammen die Lokomotiven 99 539, 99 608, 99 713 sowie 99 715 zu erleben. 99 713 kehrte nach der erfolgten Kesseluntersuchung in den einsatzfähigen Park zurück (s. S. 13) und steht auch uns für Sonderleistungen zur Verfügung. Damit konnte 99 715 am 2. April 2004 wieder zur Weißeritztalbahn gebracht werden.

- Am 17. April 2004 beteiligen wir uns wieder mit Unterstützung von DB Services am Radebeuler Museumstag, der diesmal von 13 bis 19 Uhr stattfindet. Auf dem Gelände an der Ladestraße werden wir die 99 586 zur Besichtigung freigeben, wie gewohnt wird es Bahnhofsführungen und rollende Draisinen geben. Der Traditionszug soll mit 99 539 und der V10C bespannt fünf mal zwischen Radebeul Ost und dem Haltepunkt Löbnitzgrund pendeln. Die an diesem Tag für alle teilnehmenden Einrichtungen in Radebeul und Coswig geltende Eintrittskarte wird auch in unseren Zügen zur Mitfahrt berechtigen.
- Als eine ihrer wohl letzten Handlungen an der Schmalspurbahn hat DB Netz ab 1. April 2004 den Sitz des Zugleiters vom Bahnhof

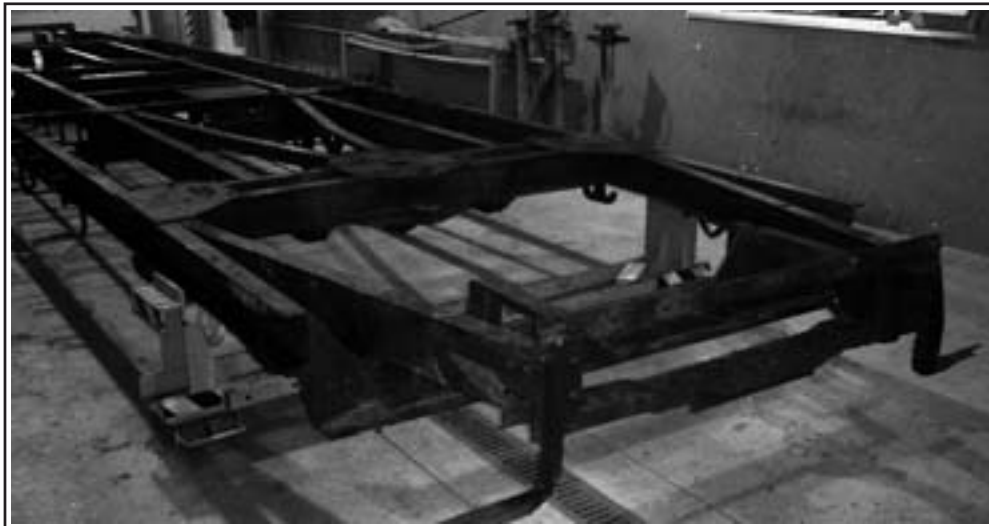
Radebeul Ost nach Bahnhof Moritzburg verlegt. Damit ist Radebeul Ost für die Schmalspurbahn unbesetzt, in die Zugleitstrecke integriert worden und nur noch durch eine Trapeztafel gesichert; das Einfahrsignal wurde bei den Umrüstarbeiten bereits mit abgebaut. Bei gleichzeitigem Einsatz von zwei Zügen muß Radebeul Ost nun außerplanmäßig mit einem Bahnhofsfahrdienstleiter besetzt werden. Die Unfallmeldestelle ist ab sofort der Zugleiter in Moritzburg, Tel. 9864839 (arcor) bzw. 035207/80439.

- Die Mitgliederversammlung am 3. April 2004 beschloß, die Arbeitseinsätze von April bis Oktober wieder an jedem ersten und dritten Sonnabend im Monat durchzuführen. Um eine regere Teilnahme wird also dringend gebeten!

*

Schmalspur-Nachrichten

- Am 12. März meldete Radio Dresden den baldigen Wiederaufbau der Weißeritztalbahn. Bereits im April 2004 würde es einen symbolischen ersten Spatenstich mit der Bundesstaatssekretärin Ines Gleicke geben, hieß es aus dem Staatsministerium für Wirtschaft in Dresden. Der Bund hatte bereits Ende 2003 zugesagt, 10 Millionen Euro für den Wiederaufbau zur Verfügung zu stellen. Die Weißeritztalbahn soll ebenfalls an die BVO Bahn GmbH übergeben werden und war deshalb Bestandteil der Verhandlungen der vergangenen Monate. So kam das Geld noch nicht in Sachsen an. Inzwischen würde der Bund die Zahlung aber an Bedingungen knüpfen, so den Nachweis der Wirtschaftlichkeit der Strecke! Der VVO rechnet noch mit einem Baubeginn zur Jahresmitte; binnen 18 Monaten könne die Strecke wiederhergestellt sein, vielleicht sogar kostengünstiger als bislang angenommen. Der stark beschädigte, 4 km lange Streckenabschnitt im Rabenauer Grund werde sich jedoch besonders kompliziert gestalten, da der Materialtransport nicht über die Straße abgewickelt werden könne. Die DB AG machte auf Presseanfragen deutlich, daß sie bei einem Betreiberwechsel nichts zu verschenken habe und meinte damit vor allem die Fahrzeuge.
- Für das Kleinbahnfest war 99 713 im vergangenen Jahr nach Freital-Hainsberg überführt worden und erlebte dort am 2. Dezember 2003 ihre Abstellung wegen fälliger Kesselfrist. In der Hainsberger Werkstatt begann schon am 3. Dezember die Demontage des Kessels. Auf Grund seines guten Zustandes konnten nahezu alle Arbeiten der Kesseluntersuchung vor Ort erledigt werden. Nach der inneren Untersuchung durch den Kesselsachverständigen stand im Januar 2004 der Umfang der erforderlichen Arbeiten fest, die keine unlösbaren Probleme stellten. Der Kessel wurde mit neuen Überhitzer-elementen ausgerüstet, die Wasserkästen durch eine Spezialfirma in Radeburg aufgearbeitet. Die Wasserdruckprobe am 21. Januar 2004 brachte keine Auflagen, so daß die Montage beginnen konnte. Am 2. März 2004 erfolgte die Abnahme des Kessels durch den Sachverständigen und eine kurze Probefahrt nach Coßmannsdorf. Ihre erste Bewährungsprobe bestand die Maschine am 27. März 2004 als Vorspannlok vor 99 715 und dem Planzug 27794/95 zwischen Radebeul und Radeburg im Rahmen einer Abschiedsveranstaltung von SSB und TRR, bei der außerdem 99 539 und 99 608 die Planzüge bespannten.
- Die Döllnitzbahn plant eine Wiederbelebung des Güterverkehrs. Die Geschäftsführung möchte die Kaolintransporte zurück auf die Schiene holen und hat eine entsprechende Untersuchung in Auftrag gegeben. Im nächsten Jahr könnten die Transporte beginnen. Ab August 2004 wird die Döllnitzbahn Mitglied im Mitteldeutschen Verkehrsverbund. Daran und an die Landesgartenschau 2006 knüpft Geschäftsführer Gerhard J. Curth große Hoffnungen für den Fortbestand der Bahn.
- Seit Ende Februar ist die Zittauer Schmalspurbahn wegen Bauarbeiten im Zittauer Stadtgebiet und an der Strecke bis Olberdorf vollständig gesperrt. Für einen Bauzugverkehr mit Dampfloks kamen aus Freital ein Neubau-Rf4 und aus Oberwiesenthal vier HH-Wagen. Der Bahnhof Zittau-Vorstadt erhält Rückfallweichen und wird als Kreuzungsbahnhof ausgebaut. Bereits Ende Februar war das letzte alte Gleis abgebrochen, teilweise war es 40 Jahre in Benutzung gewesen. Für die Sanierung werden 1,5 Millionen Euro ausgegeben, der Freistaat hat sich über den Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien(ZVON) mit Fördergeldern beteiligt. Trotz wetterbedingter Schwierigkeiten soll zum Osterverkehr die Strecke wieder in Betrieb gehen.



*Das Schönheider Untergestell von 974-358 in Marienberg (oben);
99 713 vor 99 715 bei der Lastprobefahrt am 27. März 2004 im Löbnitzgrund. Fotos: R. Fischer, W. Aehlig*



- Die Museumsbahn Schönheide arbeitet derzeit an der praktischen Realisierung ihres Aussichtswagens. Vorarbeiten laufen seit zwei Jahren. Seit November 2003 befindet sich das Untergestell des Gepäckwagens 974-358 in der BVO-Werkstatt Marienberg. Dort werden zwei Diagonlträger gewechselt und die Endbühnen verlängert. Der Zusammenbau soll in Schönheide erfolgen, die Drehgestelle warten bereits aufgearbeitet auf die Rückkehr des Rahmens.
- Das Schmalspur-Museum Rittersgrün hat für 2004 die Aufarbeitung des offenen Güterwagens 97-29-36 beschlossen. Das 1922 in Zwickau gebaute Fahrzeug kam am 15. Januar 1971 mit den ersten Fahrzeugen des Museums nach Rittersgrün. Wer mit einer Geldspende zum Wiederaufbau beitragen möchte, sei auf das Konto des Sächsischen Schmalspurbahn-Museums Rittersgrün e.V., 3 991 240 504 bei der Kreissparkasse Aue-Schwarzenberg, Bankleitzahl 870 560 00 hingewiesen. Bitte als Stichwort 97-29-36 und die vollständige Anschrift angeben; Spender über 50.- Euro erhalten eine Spendenquittung.
- Am 12. Februar 2004 wurde der erste der drei von Siemens für die Straßenbahn Nordhausen gebauten Hybrid-Triebwagen »COMBINO« übergeben. Er absolvierte eine Probefahrt sowohl unter Fahrleitung in der Stadt als auch mit Dieselantrieb auf der Harzquerbahn bis nach Ilfeld. Eine weitere intensive Erprobung insbesondere im Eisenbahnbereich wird folgen. Zugelassen sind die Triebwagen auf der HSB bis zum Hp Ilfeld-Neanderklinik. Mit 900-504 und 900-478 kehrten am 12. bzw. 17. Februar 2003 die ersten der sechs nach Pilsen zur Hauptuntersuchung gebrachten Wagen der HSB nach Wernigerode zurück. Noch bei der MOVO in Arbeit sind 900-472, -474, -476, -503 sowie 904-161. Am 17. Februar 2004 kam die mit schadhafem Kessel abgestellte 99 6102 nach Bennndorf zur MaLoWa mit, wo sie eine vom Freundeskreis Selketalbahn finanzierte Kesseluntersuchung erhält. 99 5906 wurde am 25. Februar 2004 nach Meiningen gebracht, um einen komplizierten Riß in einem Hochdruckzylinder zu beseitigen.
- Nach der Insolvenz der KEG übernahm die Eisenbahnbetriebsgesellschaft (EBG) Prora von Ludger Guttwein den »Rasenden Roland«. Die zur Unternehmensgruppe von Bernhard van Engelen gehörende KEG hatte seit 1996 die Rügensche Kleinbahn betrieben. Guttwein eröffnete vor zehn Jahren das Eisenbahn- und Technik-Museum in Prora, die EBG ist auf Rügen im Personen- und Güterverkehr zwischen Berlin und Mukran sowie im Rangierbetrieb auf russischer Breitspur im Fährhafen Mukran tätig. Außerdem erhielt Guttwein vor einiger Zeit den Zuschlag für einen Museumsblock im ehemaligen Kraft-durch-Freude-Seebad in Prora. Die EBG unterstützt außerdem den Förderverein in dessen Bemühen, einen Rügen-Zug mit wiederaufgebauten Zweiachsern einzusetzen. In den letzten Jahren war es zu Differenzen zwischen der Geschäftsführung der RüKB und dem Förderverein gekommen, die darin gipfelten, daß die RüKB die Anschlußweiche zum Museumsgelände ausbaute und Förderverein und EBG den Bau einer eigenen Museumstrecke planten. Die öffentlich ausgetragenen Kontroversen könnten nun der Vergangenheit angehören. In den bisherigen Fahrzeugpark von acht Dampf- und Dieselloks sowie 24 Wagen werde Guttwein zunächst drei weitere Dampfloks und auch die ersten aufgearbeiteten zweiachsigen Wagen einbringen. Damit dürften die zwei hauptuntersuchten Mansfelder Loks in dieser Saison doch zwischen Lauterbach und Göhren zu erleben sein. Im vergangenen Jahr hatten rund 400 000 Fahrgäste eine Fahrt mit dem Rasenden Roland unternommen.
- Der Traditionsverein »Kleinbahn des Kreises Jerichow 1 e.V.« hat mit Bauarbeiten zur Wiederherstellung eines ersten Teilstücks

des ehemaligen Schmalspurbahnnetzes begonnen. Dazu gehören Arbeiten im Bereich des ehemaligen Bahnhofs Dörnitz. Bei Straßenbauarbeiten werden am Bahnübergang in Dörnitz wieder Gleise eingelassen. Sobald die Brutsaison vorüber ist, sollen die Freischneidarbeiten beginnen. In Magdeburg hat die HU der vereinseigenen V10C begonnen, und in Grabow wird am Wiederaufbau eines Personenwagens gearbeitet.

- Am 1. Mai 2004 beginnt in Bruchhausen-Vilsen die 39. Saison des Niedersächsischen Kleinbahn-Museums. Auf der Schmalspurstrecke des DEV werden die Dampflokomotiven Franzburg (Vulcan 1894), Plettenberg (1927) und die Diesellok V29952 vor vier verschiedenen Zugarnituren in Betrieb sein.

In den Dienst gestellt werden die Wagen 14 (Görlitz 1904) und 31 (Görlitz 1894), die nach längerer Restaurierung die Werkstatt verlassen können. Auf der normalspurigen Anschlussstrecke wird aus Braunschweig der VT08 erwartet, des weiteren steht dort der T1 (Gotha 1936) im Einsatz. Info: (www.museumsbahn.de) gegen 1,44 Euro für Rückporto von DEV, Bahnhof, 27300 Bruchhausen-Vilsen.

- Gartenbahn Radebeul, An der Jägmühle 3, Fahrtage 2004: 1. Mai (Saisonöffnung), 20. Mai, 30. Mai, 27. Juni, 25. Juli, 29. August, 26. September, 3. Oktober. Der Gartenbahnbetrieb findet bei gutem Wetter jeweils von ca. 14.00 bis 18.00 Uhr statt.

Verleihung des »Claus-Köpcke-Preises« 2003

Eine Würdigung der besonderen Art wurde am 27. Januar 2004 im Rahmen einer festlichen Veranstaltung den Vertretern der Vereine der sächsischen Schmalspurbahnen zu teil. Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. hatte erstmals zur Verleihung des »Claus-Köpcke-Preises« geladen.

Der Einladung waren nicht nur die Vertreter der Vereine gefolgt, sondern auch hochrangige Vertreter aus Politik und Wirtschaft, unter ihnen der Finanzminister des Freistaates Sachsen, Horst Metz, in Vertretung des erkrankten Ministerpräsidenten Georg Milbradt, der Präsident der Sächsischen Arbeitgebervertreter Gesamtmetall, Bodo Finger, sowie weitere Vertreter des öffentlichen Lebens.

In seiner Eröffnungsrede erläuterte Dr. Andreas Winkler die Ziele des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. Dabei zeichnete er ein lebendiges Bild von der Vergangenheit bis in die Gegenwart der Schmalspurbahnen. Weiterhin stellte er den Namensgeber des Preises vor und würdigte die Verdienste von Claus Köpcke bei der Entwicklung der Eisenbahn in Sachsen.

Finanzminister Horst Metz ergriff danach das Wort. Er dankte allen Mitgliedern in den Vereinen für ihre ehrenamtliche Tätigkeit, denn ohne ihr Wirken wären die vielfältigen musealen Aufgaben zur Erhaltung der historischen Schmalspurtechnik nicht zu bewältigen. Die heute erhaltenen Bahnen bzw. Museen sind vieler Orts bereits fester Bestandteil des Tourismuskonzeptes in Sachsen.

In seiner Laudatio zog der Vertreter des Verkehrsmuseum Dresden, Wolfram Kluge, Bilanz über die Entwicklung der Eisenbahn im Freistaat Sachsen von den Anfängen bis zum heutigen Tag. Dabei ging er besonders auf den wirtschaftlichen Fortschritt in den Regionen ein, welche durch die Schmalspurbahnen einen besonderen Impuls erhielten. Der Bau der Schmalspurbahnen war kostengünstiger und wirtschaftlicher, weil Trassen und Gebäude wesentlich einfacher ausgeführt werden konnten. Die Schmalspurbahnen konnten den geografischen Gegebenheiten sehr gut angepaßt werden. Auch die Unterhaltungskosten der Strecken waren geringer. Das rollende Material wurde ebenfalls einfacher, aber robust

konstruiert. Trotzdem durchlief das Fahrzeugmaterial sehr interessante Entwicklungsetappen.

Wolfram Kluge ging auch auf die Anfänge zur Erhaltung der Bahnen ein, als engagierte Eisenbahner unter schwierigen Bedingungen begannen, die historischen Sachzeugen der Nachwelt zu erhalten. Alle Redner betonten, daß die heutigen Ergebnisse nur durch das unerschöpfliche und ehrenamtliche Wirken der Mitglieder in den Vereinen entstanden sind. Sie bedankten sich bei ihnen auf das Herzlichste.

Ein unabhängiges Kuratorium hatte aus allen Vereinen die Preisträger ermittelt. Den 3. Preis erhielt der Heimatverein »Käbschütztal«, dessen Mitglieder den Bahnhof Löthain restaurieren. Das Bahnhofsgebäude wurde von ihnen

bereits liebevoll wieder hergerichtet.

Den 2. Preis erhielten Mitglieder der Museumsbahn Schönheide für die Wiederinbetriebnahme der IVK 99 516.

Der 1. Preis ging an die Vereinsfreunde nach Zittau für den Wiederaufbau des Schmalspurtriebwegens VT 137 322. Außerdem erhalten die Zittauer noch kostenlose Hilfe von Bombardier in Görlitz, durch die das Fahrzeug eine komplette Außenlackierung erhalten soll.

Die Unterstützung der Vereine durch die sächsischen Unternehmer und die Politik hat die Weichen für eine weitere gute Zusammenarbeit aller Partner gestellt – vor allem aber zum Nutzen für die Touristen, die Sachsen und ihre rollenden Denkmale besuchen.

DIETMAR HUMMIG

Neuer »Schuppen« am Fichtelberg

Im Juni 2002 wurde in Oberwiesenthal der Lokschuppen, dessen Ursprünge bis ins Jahr der Streckeneröffnung zurückreichen, und das Werkstattgebäude für einen Neubau abgerissen.

Zur Betriebsaufnahme 1897 stand für die Lokomotiven der Strecke Cranzahl–Oberwiesenthal neben einem einständigen Lokschuppen im Bahnhof Cranzahl auch ein zweiständiger Schuppen in Oberwiesenthal zur Verfügung. Während in Cranzahl im Laufe der Zeit die Lokbeheimatung endete, wurde der Lokschuppen in Oberwiesenthal mit wachsendem Verkehrsaufkommen und neuen Lokomotivbaureihen immer wieder erweitert.

Gegen Ende der 30er Jahre war mit einem dreigleisigem Lokschuppen und einem eingleisigen Werkstattgebäude ein Stand erreicht, der sich bis ins Jahr 2002 nur unwesentlich ändern sollte. So machten die sich daraus ergebenden beengten Verhältnisse, der allgemeine bauliche Zustand, berufsgenossenschaftliche Forderungen und geänderte und erweiterte Anforderungen an die Einsatzstelle einen Neubau des Lokschuppens und der Werkstatt erforderlich.

In der Grundrißgestaltung ist der Neubau an die alte Anlage angelehnt. So besteht er aus einer Fahrzeughalle und einem Werkstattgebäude. Zwischen den beiden ist ein Mitteltrakt mit den Sozial- und Technikräumen angeordnet.

Die Fahrzeughalle ist wie der vorherige Lokschuppen mit drei Gleisen ausgestattet. Diese durchziehen die 40 m lange Halle in voller Länge. Das innenliegende Gleis 9 ist komplett mit einem Untersuchungskanal versehen. Durch das Absenken der Kanalsohle gegenüber dem alten Kanal konnte die Bewegungsfreiheit für Arbeiten unter den Fahrzeugen wesentlich verbessert werden. Alle Gleise sind gegenüber dem Hallenfußboden um 40 cm erhöht verlegt. Damit wird eine gute Erreichbarkeit des Trieb- und Fahrwerkes für die notwendigen Pflege- und Wartungsarbeiten gewährleistet. Für das Unterstellen angeheizter Lokomotiven befinden sich über dem Gleis 9 und dem mittleren Gleis 8 jeweils 2 Rauchabzüge. Für die auf der Fichtelbergbahn eingesetzte Diesellokomotive ist an dem außenliegenden Gleis 7 eine Abgasabsaugung installiert, die gewährleistet, daß beim Vorwärmen und Laufen des Dieselmotors die

Abgase aus der Halle abgeführt werden. Neben den Rauchabzügen und der Abgasabsaugung ist auf dem Dach eine Reihe Oberlichter errichtet. Diese dienen nicht nur zur Be- und Entlüftung, sondern tragen auch zu sehr guten Lichtverhältnissen in der Halle bei. So wird zusammen mit den beiden übereinanderliegenden Fensterreihen an der Seiten- und Rückwand des Gebäudes eine Lichtdurchflutung erreicht, die wohl der augenmerklichste Unterschied zu dem Altbau ist.

Einen ebenso hellen Eindruck vermittelt die Werkstatthalle. Sie verfügt über zwei Gleise, die auch auf der ganzen Hallenlänge verlegt sind. Das innenliegende Gleis 11, das der Lage des alten Werkstattgleises entspricht, ist in der vorderen Hälfte in den Hallenfußboden eingelassen. Im hinteren Teil ist es mit einer Arbeitsgrube versehen. Auch das Gleis 12 verfügt im hinteren Teil über eine mittige Arbeitsgrube. Im vorderen Teil sind zusätzlich

Seitengruben vorhanden, so daß die Schienen aufgeständert verlegt sind. In diesem Teil der Grube ist auch eine Radsatzsenke eingebaut, die anders als bei der vorherigen Werkstatt das seitliche Ausfahren des abgesenkten Radsatzes unter dem Fahrzeug ermöglicht. Zur Ausstattung der Werkstatt gehören weiterhin eine Hebebockanlage mit einer Tragfähigkeit von 60 t und ein Brückenkran. Der Kran läßt sich über die ganze Hallenlänge und -breite mit einer Tragfähigkeit von 8 t einsetzen. In einem begrenzten Bereich beträgt die Tragfähigkeit 12 t, wodurch das Abheben des Kessels der Lokomotiven der Baureihe 99⁷³⁻⁷⁹ vom Rahmen möglich ist. Durch den Kran und dessen Einsatzanforderungen wurde maßgeblich die Gebäudehöhe bestimmt.

Der Mitteltrakt zwischen den beiden Hallen ist zweigeschossig ausgeführt. Für die Aufarbeitung und Reparatur von Teilen und Baugruppen ist im Erdgeschoß die mechanische Werkstatt



untergebracht. Hier ist es jetzt möglich, im Gegensatz zur spärlichen Ausrüstung der alten Werkstatt die für eine Dampflokunterhaltung erforderlichen Maschinen aufzustellen und einzusetzen. Neben dieser Werkstatt ist die Schmiede/Gießerei sowie das Schmierstofflager angeordnet.

In der unteren Etage befinden sich weiterhin die Meisterstube und das Ersatzteillager. Das Obergeschoß ist den Technik- und Sozialräumen vorbehalten. Hier sind die Anlagen für die Versorgung des Gebäudes mit allen erforderlichen Medien untergebracht. So ist auch ein mit Erdgas betriebener Schnelldampferzeuger installiert, der das Prüfen von Luftpumpen, Injektoren und Lichtmaschinen sowie das feuerlose Anheizen der Lokomotiven ermöglicht. Für die Mitarbeiter stehen zwei Umkleideräume getrennt nach Straßen- und Arbeitskleidung, moderne Sanitärräume und ein Pausen-/Aufenthaltsraum zur Verfügung.

Für die äußerliche Gestaltung wurde die für das Erzgebirge typische Holzverkleidung mit Deckleisten gewählt. Dadurch fügt sich das Gebäude trotz seiner Größe harmonisch in die Landschaft ein.

Seit November 2003 wird die Fahrzeughalle für das Abstellen der Lokomotiven und die Fahrzeugreinigung genutzt. Die Werkstatthalle und ebenso die Sozialräume befinden sich kurz vor Fertigstellung. Nach dem entsprechenden Einrichten der Räumlichkeiten und Aufstellen der Maschinen wird im April 2004 die Betriebsaufnahme des Werkstattteiles des Gebäudes erfolgen.

TEXT UND FOTOS:
STEFAN SCHWARZ



Termine für Eisenbahnfreunde

Preßnitzalbahn

Fahrtage der Dapfzüge:

- 9. bis 12. April: Ostern
- 1. und 2. Mai: Frühlingsdampf
- 20. Mai: Himmelfahrt
- 29. bis 31. Mai: Pfingsten
- 1. Juni: Seniorentag
- 3. und 4. Juli: Sommerdampf
- 21. und 22. August: Fahrten zum Schulanfang
- 4. September: Historische Güterzüge für Foto-freunde
- 4. und 5. September: Oldtimerfest
- 2. und 3. Oktober: Volldampf im Herbst
- 27. und 28. November: Nikolausfahrten
- 4. und 05. Dezember: Nikolausfahrten
- 11. und 12. Dezember: Fahrten im Advent
- 18. und 19. Dezember: Fahrten im Advent
- 27. Dezember bis 2. Januar: Fahrten zum Jah-reswechsel

Zusätzlich verkehren vom 8. Mai bis 31. Okto-ber an allen Wochenenden sowie am 21. Mai diesellokbespannte Züge (außer bei Dampfbetrieb).

Kontaktadresse: IG Preßnitzalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel./Fax: (037343) 8080-7/-9, www.pressnitzalbahn.de

Museumsbahn Schönheide

Fahrtage der Dampfzüge:

- 9. bis 12. April: Ostern
- 1. und 2. Mai: Bahnhofsfest
- 29. bis 31. Mai: Pfingsten
- 19. und 20. Juni
- 24. und 25. Juli: Eisenbahn & Erotik
- 4. und 5. September: Bürstenfest
- 2. und 3. Oktober
- 23. und 24. Oktober: Herbstferien
- 27. und 28. November: 1. Advent
- 11. und 12. Dezember: Nikolausfahrten

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

Döllnitzbahn

Fahrtage der Dampfzüge:

- an jedem letzten Sonntag im Monat
- Kontaktadresse: Förderverein »Wilder Robert« e.V., Bahnhofstr. 2a, 04769 Mügeln, Tel./Fax: (034362) 37541, www.sachsen-stellwerke.de/wilder-robert

Weißeritzalbahn

- 9. bis 18. April: Osterfahrten zwischen Dippoldiswalde und Seifersdorf, Abfahrt in Dipps täglich 10.40, 12.40, 14.40 und 16.40 Uhr

Kontaktadresse: IG Weißeritzalbahn e.V., Dresdner Str. 280, 01705 Freital, Tel./Fax: (0351) 641-2701/-1495, www.weisseritzalbahn.de

Zittau - Oybin/Jonsdorf

- 20. August: Güterzugtag mit 99 516
- 21. und 22. August: Fahrtage des IVZ
- 28. und 29. August: Fahrtage des IVZ
- 10. April, 29. Mai, 26. Juni, 24. Juli, 21. August, 12. September, 2. Oktober: »Tag der offenen Tür« in Bertsdorf

Kontaktadresse: IV der Zittauer Schmal-spurbahnen e.V., Am Bahnhof Bertsdorf 2, 02785 Olbersdorf, Tel.: (03583) 708659, Fax: (035844) 70446, www.zoje.de

Cranzahl - Oberwiesenthal

- 11. April: Osterhasensonderzug
- 1. Mai: Mondscheinfahrt
- 20. Mai: Sonderzug mit musik.Unterhaltung
- 7. August: Mondscheinfahrt
- 4. September: Mondscheinfahrt
- vsI. September: 5. Böhm.-Sä. Eisenbahnfestival
- 2. Oktober: Mondscheinfahrt
- 30. Oktober: vsI. Mondscheinfahrt
- 6. Dezember: Nikolauszug

Kontaktadresse: BVO Bahn GmbH, Bahn-hofstraße 7, 09484 Kurort Oberwiesenthal, Tel./Fax: (037348) 151-0/-29, www.fichtelbergbahn.de

Waldeisenbahn Muskau

Fahrtage der Dampfzüge:

9. bis 12 April: Saisoneroöffnung, Fahrzeugausstellung

24. und 25. April: Güterzug-Plandampf

1. und 2. Mai: Mondscheinfahrt am 1. Mai, Fahrzeugausstellung

29. bis 31. Mai: Pfingstfest, Fahrzeugausstellung, Führerstands- und Draisinenfahrten

12. und 13. Juni: Fahrzeugausstellung

3. und 4. Juli: Oldtimertage, Fahrzeugausstellung

7. und 8. August: Fahrzeugausstellung

4. September: Mondscheinfahrt

5. September: großes Wald-Bahn-Fest, Fahrzeugausstellung, Führerstands- und Draisinenfahrten

2. und 3. Oktober: Großer Herstdampf zum Saisonausklang, Fahrzeugausstellung

Fahrtage der Dieselzüge:

8., 9., 15., 16., 20., 22., 23. Mai

5., 6., 19., 20., 26., 27. Juni

10., 11., 15., 17., 18., 22., 24., 25., 29., 31. Juli

1., 5., 12., 14., 15., 19., 21., 22., 28., 29. August

11., 12., 18., 19., 25., 26. September

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

Mansfelder Bergwerksbahn

Fahrtage der Dampfzüge:

10. April: Osterdampf

1. Mai

20 Mai: Himmelfahrt

22 und 23. Mai: Dampfspektakel

19. Juni: Sonnenwendfahrt

21. und 22. August: intern. Modell dampftage

2. und 3. Oktober: Herstdampf

10. November: Martinstag

3. bis 5. Dezember: Nikolausfahrten

10. bis 12. Dezember: Adventsfahrten

12. September: Tag des offenen Denkmals (Dieselzug)

Kontaktadresse: Mansfelder Bergwerks-

bahn e.V., Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel./Fax: (034772) 27640/30229, www.bergwerksbahn.de

VSE

10. April: Osterdampf im Westerzgebirge, Schwarzenberg–Markersbach–Schlettau mit 50 3616 und 52 8154

11. April: Osterdampf im Vogtland, Schwarzenberg–Göltzschtalbrücke–Elstertalbrücke–Syrchau mit 50 3616

1. Mai: Gemeinsam in die Zukunft, Schwarzenberg–Karlsbad anlässlich des EU-Beitritts der Tschechischen Republik

20. bis 23. Mai: 12. Schwarzenberger Eisenbahntage mit Gastfahrzeugen aus Böhmen

20. Mai: Frühschoppen und Himmelfahrtsbetrieb im Eisenbahnmuseum

21. Mai: Anheizen der Dampfloks und Rangierbetrieb

22. und 23. Mai: Fahrzeugausstellung, Führerstandsmitfahrten, Modellbahntauschmarkt

29. Mai: Dampfsonderzug »Franken-Kurier«, Dampfzug zu dem Pfingstdampftagen ins DDM

Kontaktadresse: VSE, c/o Olaf Gläser, Schloßteichstr. 9, 09113 Chemnitz,

Tel.: (0371) 3302696,

www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Lausitzer Dampfloks Club

17. April: Fahrt zum EKO-Stahlwerk Eisenhüttenstadt, Cottbus–Guben–EKO mit 35 1019

1. Mai: Dampfloksparade in Wolsztyn, Cottbus–Guben–Wolsztyn mit 03 2204 und 35 1019

22. Mai: 13. Dresdner Dampfloksfest, Cottbus–Dresden mit 03 2204 und 35 1019

12. Juni 2004: Cottbus–Berlin–Stettin mit 03 2204 und PKP-Diesellok

10. Juli: Fahrt über den Sächsischen Semmering, Cottbus–Wilthen–Sebnitz–Bad Schandau mit V 100

7. August: Fahrt zur Hanse Sail, Eisenhüttenstadt–Cottbus–Berlin–Rostock–Warnemünde mit 143 001

21. August: Cottbus–Guben–Eisenhütten-

stadt–Frankfurt/O.–Eberswalde–Stralsund–Rü-
gendamm–Prora–Binz mit EKO–Diesellok
11. September: Cottbus–Görlitz–Breslau mit
03 2204
25. September: Weinfest in Meißen, Cottbus–
Meißen mit 35 1019
9. Oktober: Cottbus–Berlin–Wernigerode
(–Brocken) mit 03 2204 und Diesellok
6. November: Besuch des Deutschen Technik
Museums, Cottbus–Berlin mit 35 1019
11. Dezember: Adventsfahrt zum Strietzelmarkt
nach Dresden, Cottbus–Spremberg–Hoyerswer-
da–Dresden Hbf mit 35 1019

Kontaktadresse: Lausitzer Dampflok Club
e.V., Am Stellwerk 552, Ortsteil Neuendorf,
03185 Teichland, Tel./Fax: (035601)
56254/88736, www.lausitzerdampflokclub.de

Ostsächsische Eisenbahnfreunde
24. und 25. April: Fotozüge in der Lausitz mit
52 8080 und 35 1019
24. und 25. April: Blumenfestexpress nach Seb-
nitz, Löbau–Dresden–Neustadt–Dresden
Hbf–Pirna–Neustadt–Sebnitz
8. und 9. Mai: Maschinenhaustage 2004
Kontaktadresse: Ostsächsische Eisenbahn-
freunde e.V., Historischer Lokschuppen Lö-
bau, Maschinenhausstraße 2, 02708 Löbau,
Tel./Fax: (03585) 219378,
www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de

Bw Dresden-Altstadt
20. bis 23. Mai: 13. Dresdner Dampflokfest

Aus unserem Souvenirangebot

- Baureihe 99⁶⁴⁻⁷¹, transpress 16,00 Euro
- Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹, transpress 16,00 Euro
- Die Baureihe 99⁷³, EK 39,90 Euro
- Generalreparatur und Großteilerneuerung, Verlag Endisch 22,00 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
- 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
- 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
- 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
- CD-ROM Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg 11,00 Euro
- DEFA-Heimfilm (8 mm) Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg 2,00 Euro

*Das Sortiment ist an den Fahrtagen der Traditionszüge erhältlich und kann auch im Internet
unter www.traditionsbahn-radebeul.de bestellt werden; in unserer Geschäftsstelle bieten wir
an jedem Werktag ein begrenztes Sortiment an.*

Terminplan 2004 (2. und 3. Quartal)

Mit Beschluß der Mitgliederversammlung vom 3. April 2004 finden die offiziellen Arbeitseinsätze von April bis Oktober am ersten und dritten Sonnabend im Monat statt!

**Meldungen für den Dienst im Traditionsbetrieb bitte an
Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 01 72 / 7 93 69 34**

| | | | | |
|------------------|--------|---------|----------------------|---|
| April | Sa | 3. | 9 - 12 14 - 17 | Dienstunterricht für Betriebseisenbahner Mitgliederversammlung |
| | Ostern | 9., 11. | lt. Dstpl. | Traditionsbetrieb |
| | Sa | 17. | 9 - 19 | Museumstag in Radebeul |
| | Fr | 30. | lt. Dstpl. | Traditionsbetrieb »Walpurgisfahrt« |
| Mai | Sa | 1. | 9 - 18 lt. Dstpl. | Arbeitseinsatz, Traditionsbetrieb »Fahrt in den Wonnemonat« |
| | Sa | 15. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| | 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« |
| Juni | Sa | 5. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| | So | 6. | lt. Dstpl. | Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt« |
| | Sa/So | 19./20. | | Exkursion zur Fichtelbergbahn |
| Juli | Sa | 3. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| | So | 4. | lt. Dstpl. | Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt« |
| | Sa | 17. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| August | So | 1. | lt. Dstpl. | Traditionsbetrieb »Sommerfahrt« |
| | Sa | 7. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| | Sa | 21. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| September | Sa | 4. | 9 - 18 | Arbeitseinsatz |
| | So | 5. | lt. Dstpl. | Traditionsbetrieb »Vogelscheuchenfest« |
| | So | 12. | | Tag des offenen Denkmals |
| | Sa/So | 18./19. | | 120 Jahre RRg, 30 Jahre TRR, Sonderprogramm |
| | Sa | 25. | | Exkursion, evtl. Fährdampfer |

