

---

# Traditionsbahn- Depefche

---



# 50

Heft

Herbst 2004

---



---

Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

---

## Inhalt:

Der Löbnitzdackel feiert Geburtstag! . . . . .	3
Der Löbnitzdackel erblickt das Licht der Welt . . . . .	4
Der Löbnitzdackel ist wichtig . . . . .	6
Der Löbnitzdackel soll noch wachsen . . . . .	8
Der Löbnitzdackel muß auf's Abstellgleis . . . . .	10
Der Löbnitzdackel hat wieder eine Zukunft . . . . .	12
Der Löbnitzdackel kommt in's Museum . . . . .	14
Bahnhofsfest in Moritzburg . . . . .	15
Sonderbahnpostbeförderungen auf dem Löbnitzdackel. . . . .	19
Vereinsinformationen, Einladung zur Mitgliederversammlung . . . . .	22
Aus unserem Souvenirangebot . . . . .	26
Arbeitsplan 4. und 1. Quartal 2004/05 . . . . .	27

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

---

## Titelbild:

*Die Radebeuler Schmalspurbahn wird 120 Jahre! Die Plan- und die Museumstoks werben deshalb seit  
Ende August mit Magnetaufklebern für unser Bahnhofsfest in Moritzburg. Foto: R. Fischer*

---

## Rücktitelbild:

*Der Traditionszug aus der Sicht der Fahrgäste: 99 539 und 99 608 bringen am 8. Mai 2004 einen  
Sonderzug aus dem Löbnitzgrund heraus. 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: 03 51- 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 Abonnement: Konto-Nr. 3 001 700 008 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: Kopiershop Olaf Schwalbe, Radebeul  
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 50: 10. September 2004, Heft 51: vsl. 10. Dezember 2004

---

## Der Löbnitzdackel feiert Geburtstag!

Am 15. September 2004 ist es 120 Jahre her, daß die Schmalspurbahn Radebeul–Radeburg festlich eingeweiht wurde. Und bereits ein Viertel dieser Zeit ist der Löbnitzdackel als »Traditionsbahn« bekannt. In den zwölf Jahrzehnten Eisenbahnbetrieb hat sich die Schmalspurbahn von einem unentbehrlichen Transportmittel für Bevölkerung und Wirtschaft zu einem touristischen Höhepunkt der Region nahe der sächsischen Landeshauptstadt entwickelt; hat buchstäblich und sprichwörtlich Täler und Höhen durchquert.

Generationen von Eisenbahnern haben den Löbnitzdackel oft unter schwierigen Bedingungen auf den Beinen gehalten. Viele von ihnen hatten während ihrer Laufbahn mehrere Dienstherrn, vom sächsischen König bis hin zum Bahnmanager der Neuzeit. Ohne ihre Arbeit bei Wind und Wetter, bei Schnee und Kälte, unter sengender Sonne oder im strömendem Regen wäre kein Zug von Radebeul nach Radeburg und zurück gefahren.

Mehrmals stand der Löbnitzdackel kurz vor der Pensionierung. Nicht zuletzt durch die Bemühungen seiner Freunde, die sich seit fast vier Jahrzehnten und zum größten Teil ehrenamtlich um ihn sorgen, hat er sich immer wieder aufrappeln können. Heute kann der Löbnitzdackel wohl optimistisch in die Zukunft schauen: Eine langjährige Bestellgarantie sichert ihm mehr als nur ein Gnadentrotz, das man ihm nach den vielen Jahren treuer Dienste nicht verweigern will.

In 120 Jahren ist die technische Entwicklung auch am Löbnitzdackel nicht spurlos vorbeigegangen: Lange vorbei sind die Zeiten, in denen die namensgebenden dreiachsigen IK-Lokomotiven die kleinen Wagen durch den Löbnitzgrund zogen und auf den Stationen sich mehr oder weniger Beamte oder wenigstens ein Agent um Reisende und Güter kümmerten. Und auch zukünftig kann es keinen Stillstand geben, will man den Löbnitzdackel weiter am Schnaufen halten. Der Alltagsbetrieb muß sich wirtschaftlichen Kriterien stellen, wird aber selbst bei weitergehender Rationalisierung ein Zuschußgeschäft bleiben. Wirklich kostendeckende Fahrpreise würde wohl selbst der großzügigste Tourist nicht bezahlen wollen.

Daß der »gute alte« Löbnitzdackel dabei aber nicht ganz auf der Strecke bleibt, dafür wird sich auch weiterhin unser Verein einsetzen. Zusammen mit der BVO Bahn GmbH wollen wir das »duale System«, nämlich ÖPNV und Traditionsbetrieb auf der gleichen Infrastruktur anzubieten, auch in Zukunft weiter pflegen und ausbauen. Beides kann und soll sich zum gegenseitigen Nutzen ergänzen. Das im Entstehen begriffene Schmalspurbahnmuseum in Radebeul wird ein Baustein dafür sein, die Attraktivität der Schmalspurbahn zu erhöhen, etwas Neues zu schaffen und gleichzeitig eigentlich nicht mehr benötigtes Altes zu bewahren und dabei weiter zu nutzen.

Der Löbnitzdackel gehört also noch lange nicht zum alten Eisen!

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

Die Geschäftsführung der BVO Bahn GmbH gratuliert im Namen aller Eisenbahner dem Löbnitzdackel zu seinem 120. Eröffnungstag. Zusammen mit seinen vielen Freunden werden die BVO und ihre Partner auch in Zukunft kräftig »Dampf machen«, damit die Schmalspurbahn Radebeul–Radeburg als attraktiver Zeuge der sächsischen Verkehrsgeschichte für alle Sachsen und ihre Gäste erlebbar bleibt.

ROLAND RICHTER  
GESCHÄFTSFÜHRER DER BVO BAHN GMBH

## Der Löbnitzdackel erblickt das Licht der Welt

Am 15. September 1884 fand ein Festessen im Radeburger Hotel »Stadt Dresden« statt. Die Festgäste schmetterten zur allbekanntesten Melodie des Liedes vom Tannebaum:

»Von Radebeul bis Radeburg  
ist Jubel heut und Freude!

Wo früher Schusters Rappen schlich,  
bewegt das Dampfroß brausend sich.  
Von Radebeul bis Radeburg,  
allerorts freut man sich heute!

Daß Radebeul und Radeburg  
nicht weit ist, das weiß jeder.  
Doch immerhin: der Schienenstrang  
ist nahezu drei Meilen lang.  
Nach neuem Maß beträgt wohl das  
an siebzehntausend Meter....«

Bis abends um 6 Uhr lobte man das Werk der vorangegangenen zwölf Monate: die neugebaute Sekundärbahn Radebeul–Radeburg, die man zuvor mit einem Festzug befahren hatte und die nun als dritte Eisenbahnlinie der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit einer Spurweite von 750 mm den uneingeschränkten Personen- und Güterverkehr aufnehmen konnte!

Vorangegangen war ein Jahrzehnt, in dem man sich – wie damals überall im Königreich Sachsen – mehr oder weniger lebhaft für den Bau einer Eisenbahn eingesetzt hatte. Diese sollte durch das Hochland nordwestlich von Dresden bei Radeburg und Königsbrück führen. Erste Pläne kamen in den Gründerjahren auf den Tisch, als der gewonnene Krieg von 1871 die Wirtschaft ankurbelte. Damals dachte man freilich noch »global« und projektierte gleich eine Linie von Dresden nach Berlin. Als man diese aber über Cossebaude und Weinböhla baute, wurden die Wünsche bescheidener. Mit einer Verbindungsbahn innerhalb Nordsachsens wäre man nun schon zufrieden, die in mehreren Varianten geplant wurde. Doch es ging

noch eine Nummer kleiner: Der sächsische Staat anerkannte wohl seine Rolle zur Förderung der sich entwickelnden Wirtschaft, und damals galt es als beste Wirtschaftsförderung, eine Eisenbahnstrecke zu bauen. Doch waren die profitablen Strecken längst in Betrieb; die neuen Linien ließen nicht nur ein geringeres Verkehrsaufkommen erwarten, sondern lagen oft auch noch in schwierigem Gelände, was den Bau verteuerte. Deshalb entschloß sich die sächsische Regierung im Jahr 1879, vereinfachte Eisenbahnen zu bauen und diese dann auch mit geringerem Aufwand zu betreiben. Durch die Wahl einer schmaleren Spurweite sollten die Baukosten weiter gesenkt werden.

Das Finanzministerium untersuchte 1881 zwei Projekte für derartige schmalspurige Sekundärbahnen, die Radeburg und Königsbrück den erstrebten Eisenbahnanschluß bringen könnten. Die Königsbrücker Strecke sollte bei Klotzsche Anschluß an die schlesische Bahn Dresden–Görlitz finden.

Für die Radeburger Linie stand zunächst nur die Trassierung von Radeburg über Moritzburg-Eisenberg fest, ließen doch das Jagdschloß der Wettiner und die teichreiche Landschaft einen bedeutenden Ausflugsverkehr erwarten. Für den südlichen Streckenteil waren drei Möglichkeiten untersucht worden: Die erste Variante sah vor, die Strecke direkt aus Dresden herauszuführen. Die Einbindung in den Leipziger oder den Schlesischen Bahnhof hätte aber große technische Schwierigkeiten verursacht, ein eigener Bahnhof wäre viel zu teuer geworden. Günstiger wäre, auch diese Bahn in Klotzsche beginnen zu lassen und über Wilschdorf nach Moritzburg zu führen. Dadurch wäre ein Gemeinschaftsbahnhof mit der Königsbrücker Strecke möglich geworden, was den Bau- und Verwaltungsaufwand deutlich reduziert hätte.

Die Entscheidung fiel aber auf die dritte Variante, nach der die Bahn in Radebeul an der Leipziger Strecke beginnen und durch den Löb-

nitzgrund aus dem Elbtal herausführen würde. Diese Linienführung war einen Kilometer kürzer als die von Klotzsche und wies günstigere Steigungsverhältnisse auf. Ausschlaggebend aber waren vor allem die wirtschaftlichen Verhältnisse des Einzugsgebietes, bei denen die Radebeuler Linie ebenfalls günstiger abschnitt.

Die Regierungsvorlage wurde am 17. Januar 1882 von beiden Kammern der Ständeversammlung genehmigt. Nach weiteren Vorarbeiten erfolgte im Juni 1882 die Absteckung der Trasse, dann konnten die Entschädigungen für den Landerwerb ausgehandelt und am 20. September 1883 mit dem obligatorischen ersten Spatenstich am Einschnitt bei Dippelsdorf der Bau begonnen werden.

Nun zeigte sich, wer tatsächlich für eine Eisenbahnverbindung gewesen war, wer nur Geld aus dem Bahnbau schlagen oder wer sich ganz und gar gegen den Zug der Zeit stemmen wollte. Wie bei jedem Eisenbahnbau feilschten die

Baukommissare mit den betroffenen Grundstückseigentümern, hatten diese plötzlich hochwertige Grundstücke zu verlieren, fürchteten Herrschaften um ihre weiße Wäsche oder gar um die Gesundheit ihrer Kinder. Erst im Jahr 1891 konnten die Expropriationsakten endgültig abgeschlossen werden.

Die Bauarbeiten schritten zügig voran; bis zu 347 Arbeitskräfte fanden meist als Erdarbeiter auf den Baustellen Lohn und Brot. Im Juli 1884 konnte mit den Dampflokomotiven »Ella« und »Adolph« der Bauzugverkehr aufgenommen werden; am 12. August 1884 erreichte die erste geschmückte Lok Radeburg. Insgesamt wurden 19.285 m Gleis mit 42 Weichen verlegt, kostete der Bau 783.906,91 Mark.

Der geschmückte Festzug erreichte am 15. September 1884 abends um halb 8 Uhr wieder Radebeul; am nächsten Tag begann morgens der fahrplanmäßige Zugbetrieb zwischen Radebeul und Radeburg.



*Eine der ältesten bekannten Aufnahmen der RRg-Linie zeigt gleich zwei IK im Endbahnhof Radeburg, dessen Empfangsgebäude um 1890 noch nicht erweitert ist. Foto: Sammlung R. Ende*

## Der Löbnitzdackel ist wichtig

In den ersten Betriebsjahren befuhren täglich drei Zugpaare die Strecke. Der Betrieb begann morgens in Radeburg und endete abends dort wieder. Denn der Betriebsmittelpunkt war auf den sächsischen Sekundärbahnen in der Regel der Endbahnhof: Hier waren die Fahrzeuge und das Personal beheimatet, und hier hatte der Bahnverwalter seinen Dienst- und Wohnsitz. Der Dienstposten des Bahnverwalters war eigens für die Sekundärbahnen geschaffen worden: Er unterstand direkt der Generaldirektion in Dresden, nur wenige Kontrollbeamte hatten ihm gegenüber Weisungsbefugnisse. Ansonsten war der Bahnverwalter nahezu allein verantwortlich für den Betrieb auf seiner Linie, vom Fahrzeugeinsatz bis hin zu den kleineren Bauarbeiten.

Am ersten Sonntag nach der Eröffnung fuhren nochmals zehn Sonderzüge zwischen Radebeul und Moritzburg. Trotz verhältnismäßig hoher Fahrpreise sollen an diesem Tage insgesamt 6.000 Personen das neue Verkehrsmittel genutzt haben.

Wie erwartet wurde der Ausflugsverkehr auf dem unteren Streckenteil nach Moritzburg schon in den ersten Betriebsjahren zu einer bestimmten Größe im Betriebsergebnis. Sogar der König Albert und Prinz Georg ließen sich noch im Eröffnungsjahr von der Schmalspurbahn nach Moritzburg bringen, wo eine Hochwildjagd abgehalten wurde.

Der Güterverkehr konzentrierte sich ebenso erwartungsgemäß vor allem auf Radeburg. In Bahnhofsnähe produzierte ein Glashüttenwerk, etwas entfernter zwei Schamotteziegeleien. Aus deren Werken stammten die Hauptversandgüter Hohlglas und Backofenplatten; im Empfang dominierten Ton, Steinzeugrohre und Baukalk. Außerdem diente die Bahn zur Kohleversorgung von Wirtschaft und Bevölkerung; im Bahnhof Dippeldorf ließ sich ein Kohlehändler dafür sogar ein Anschlußgleis bauen. Vor allem auf Drängen der Radeburger Industrie konnte am

10. November 1890 der Rollbockbetrieb aufgenommen werden. Damit entfiel vor allem für die bruchgefährdeten Güter das zeit- und personalaufwendige Umladen in die Normalspurwagen in Radebeul. Nach anfänglichem Zögern der Generaldirektion – wollte man die Kosten für Rollböcke und Anlagen doch lieber den Unternehmen selbst auflegen – wurde der Huckepackverkehr nach wenigen Jahren zum Standard im Transportalltag des Löbnitzdackels.

Vor allem die beiden Schamottewerke hatten einen längeren Transportweg von ihren Produktionsstätten zur Radeburger Ladestraße. Dazu kamen Streitereien über die Zuteilung der anfangs knappen Rollböcke, so daß im Jahr 1901 ein 2,4 km langes Anschlußgleis verlegt wurde, das beide Werke an das Gleisnetz anschloß.

Für die ebenfalls in Radeburg mit einer Zweigstelle ansässige Dresdner Dünger-Export-Gesellschaft rüstete die Staatsbahnverwaltung mehrere offene Güterwagen um, die abgebordet wurden und denen jeweils ein 4.000 l fassender Fäkalienkessel aufgesetzt werden konnte. Bis in die 1920er Jahre wurden jeweils zwei Kessel in Radebeul auf Normalspurwagen umgeladen.

In den ersten Betriebsjahren verkehrten vor allem »gemischte Züge«, in denen Personen und Güter gleichzeitig befördert werden konnten. Noch im Jahre 1894 gehörten von den insgesamt gefahrenen 3.756 Zügen nahezu 80 % dieser Kategorie an. Täglich waren also bei zehn planmäßigen Zügen nur ein reiner Personenzug und ein bis zwei Güterzüge zu verzeichnen.

Im Zuge des Ausbaus der LD-Linie für den Dresdner Vorortverkehr wurde auch der Radebeuler Schmalspurbahnhof großzügig erweitert. Zunächst konnten 1899 die neuen Umladeanlagen mit Rollbockgrube und viergleisiger Umladehalle in Betrieb genommen werden. Im Jahr 1900 entstanden das Empfangsgebäude und der Güterschuppen neu; der parallel zur Hauptbahn verlegte Schmalspurbahnsteig war nun durch ei-

nen Personentunnel zu erreichen. Am 25. Oktober 1900 ging der neue Bahnhof in Betrieb.

Die RRg-Linie, wie der Löbnitzdackel im bahnamtlichen Sprachgebrauch bezeichnet wurde, gehörte zu den rentabelsten Schmalspurbahnen in Sachsen. Zum 25. Streckenjubiläum 1909 konnte die Generaldirektion noch immer stetig steigende Einnahmen verzeichnen, die einen deutlichen Überschuß ergaben und das Anlagekapital mit 3 % verzinste. Damit stand die RRg-Linie mit dem zweitbesten Betriebsergebnis gleich hinter der vielbefahrenen Strecke Zittau–Oybin/Jonsdorf.

Der Erste Weltkrieg brachte auch für den Löbnitzdackel Einschränkungen: Der Fahrplan wurde um vier Züge gekürzt, so daß täglich nur noch acht Züge unterwegs waren. Mit zunehmender Kriegsdauer zwang permanenter Lokmangel zum Ausfall manchen Zuges.

1920 ging der Löbnitzdackel in der neuen Deutschen Reichsbahn auf. Langsam stiegen

die Fahrgastzahlen wieder an, und an einigen Tagen konnten die Wagen den Ansturm gar nicht fassen: Bis zu 48 Züge fuhren manchmal an einem Sonntag!

Die Bahnverwalterei Radeburg wurde 1929 aufgelöst; die Reichsbahn unterstellte den Löbnitzdackel dem neuen Reichsbahnamt Dresden und führte nun den Betrieb nach den allgemein gültigen Vorschriften. Die Bahnhöfe erhielten Einfahrsignale und wurden mit Fahrdienstleitern besetzt.

Im Jahre 1927 begannen Oberbauarbeiten, um die Strecke für die zeitgemäßen Belastungen tauglich zu machen. Schienen wurden ausgetauscht und die Brücken verstärkt; bis zum 50. Eröffnungstag, den man am 16. September 1934 mit Girlanden, Kränzen und Fahnen beging, waren diese Arbeiten im wesentlichen abgeschlossen.



*Ein gemischter Zug mit IVK und aufgebockten Güterwagen hat um 1905 den Haltepunkt Weißes Roß passiert. Foto: Sammlung Fritz-Hager-Archiv*



## Der Löbnitzdackel soll noch wachsen

Schon wenige Jahre nach der Eröffnung der Schmalspurbahn regten sich wieder die Bestrebungen, das nördlich von Radeburg gelegene Gebiet Sachsens mit einer Eisenbahnstrecke zu erschließen. Der Plan der sächsischen Nordostbahn beschäftigte weiterhin die Ständeversammlung auf mehreren Landtagen. Und obwohl neben dem prognostizierten starken Reise- und Güterverkehr auch mit militärischen Vorteilen vor allem für die Realisierung des Teilstückes Großenhain–Radeburg geworben wurde, versagten die Kammern dem Projekt immer wieder ihre Zustimmung.

Erst im Jahre 1914 legte die Regierung den Ständen per Dekret den Bau einer normalspurigen Strecke von Priestewitz nach Radeburg zur Genehmigung vor, die als westliches Teilstück dieser Nordostbahn entstehen sollte. Doch der Erste Weltkrieg verzögerte den Genehmigungs-

weg; erst im Juni 1916 nahm die Regierung die erste Rate für den Streckenbau in den Etat für 1916/17 auf.

Das Projekt sah vor, eine eingleisige Normalspurbahn zu errichten, die in Priestewitz, Böhlen und Radeburg Anschluß an das bestehende Eisenbahnnetz erhält. Um die Strecke in Richtung Kamenz weiterbauen zu können, wurde für Radeburg ein neuer Bahnhof nördlich der Stadt geplant. Bis zu diesem müßte die Schmalspurbahn verlängert werden.

Am 1. Februar 1919 nahm das für den Bau eingerichtete Neubauamt Radeburg seine Arbeit auf. Nach den Verhandlungen zum Grunderwerb begannen die Bauarbeiten an der Normalspurtrasse, die aber nur schleppend vorankamen. Es mangelte an Baumaterial, die Preise dafür und auch die Löhne stiegen stark an. Teilweise ruhten die Erdarbeiten völlig.



*Das Messtischblatt von 1940 zeigt die reaktivierte Schmalspur-Verlängerung und die Reichsautobahn; der Spurwechselbahnhof Radeburg Nord lag auf dem Gelände des nunmehrigen Sportplatzes.*



Die Schmalspurbahn mußte kurz vor der Einfahrt des bisherigen Bahnhofs leicht nach Osten schwenken, wo der neue, kleinere Bahnhof Radeburg Süd angelegt wurde. Über je eine Blechträgerbrücke wurde die Promnitz und die Moritzburger Staatstraße überquert, nach einem knappen Kilometer auch die Große Röder, deren Brückenbauwerk als Flutbrücke ausgelegt wurde. Der neue Endbahnhof Radeburg Nord wurde nach 2 km neuer Trasse erreicht.

Die Bauarbeiten für diese Verlängerung begannen am 1. März 1920. In Arbeitszügen wurden Schüttmassen für den neuen Bahnhof Radeburg Süd aus Dippelsdorf herangebracht. Im Oktober 1920 war das Planum weitgehend fertiggestellt. Ab dem 20. Dezember 1922 durfte das Gleis der Verlängerung im Bauzugverkehr befahren werden, der bis Ende 1923 bestand.

Die Inflation ließ die Bauarbeiten an der Normalspurstrecke endgültig zum Stillstand kommen. Zwar wagte sich das Reichsbahnamt Riesa im Sommer 1924 nochmals an eine Überarbeitung des Projektes mit wesentlichen Vereinfachungen, doch Anfang 1927 fiel mit Verweis auf das zu erwartende nur bescheidene Betriebsergebnis die Entscheidung, den Bau nicht wieder aufzunehmen. Die bereits verlegten Gleisanlagen wurden 1927 wieder demonstert und die Enteignungsverhandlungen abgeschlossen.

Beim Bau der Reichsautobahn Dresden–Berlin lebte ein Teilstück der Verlängerungstrecke jedoch kurzzeitig wieder auf: Während der nördliche Teil direkt im Baustellengelände aufging, wurde 1937/38 auf dem Planum wieder ein Gleis mit etwa 1 km Länge verlegt. Zwischen Radebeul und der neuen Entladestelle wurde ein direkter Zugverkehr eingerichtet, der den Bahnhof Radeburg nicht berührte.

Das Radeburger Personal war um zehn Mann verstärkt worden; an der Entladestelle befand sich ein Gleisfreimeldeposten, der mit dem Radeburger Fahrdienstleiter zusammenarbeitete. Bis zu 48 Güterzüge sind so an einem Tag nach und von der Entladestelle gefahren worden; bis

zu sieben Lokomotiven waren zu dieser Zeit gleichzeitig im Einsatz!

Nach dem Ende der Bauarbeiten wurden 1939 die Gleisanlagen wieder abgebrochen. Die Brückenüberbauten wurden 1943 abgerissen und verschrottet, nachdem eine Industrieansiedlung und ein Nutzung des Planums als Anschlußbahn gescheitert war.

Heute erinnern das deutlich erkennbare Planum des Bahnhofs Radeburg Süd und die Widerlager der Brücken an der Promnitz und der Straße nach Moritzburg an die letzte, gescheiterte Verlängerung einer sächsischen Schmalspurbahn. Auch an der Trasse der Normalspurbahn nach Priestewitz sind stellenweise noch die Erdarbeiten auszumachen, so u.a. am Bahnhof Böhla.



*Kiesverladung für die Autobahn in Radebeul Ost.  
Foto: Sammlung Fritz-Hager-Archiv*

## Der Löbnitzdackel kommt aufs Abstellgleis

Kurz vor Kriegsende holte das Geschehen auch den Löbnitzdackel ein: Bei Kampfhandlungen in Radeburg wurde eine der nur noch zwei einsatzfähigen Lokomotiven stark beschädigt. Ab Mai 1945 ruhte der Verkehr zunächst völlig. Auch im Bahnhof Radebeul Ost hatte der Krieg seine Spuren hinterlassen, hier waren vor allem die Gleisanlagen und mehrere Wagen beschädigt worden. Nur mit großen Mühen konnte der tägliche Verkehr wieder aufgenommen und aufrecht erhalten werden.

In den 1950er Jahren hatte der Löbnitzdackel vor allem eine wichtige Funktion im Berufsverkehr, und auch der Ausflugsverkehr nahm wieder zu. Der Fahrplan sah bis zu 12 Zugpaare mit Personenbeförderung täglich vor. An den Sonntagen fuhren dabei vier Zugpaare nur zwischen Radebeul und Moritzburg. Im Berufsverkehr konzentrierten sich die Züge am Morgen und am späten Nachmittag; der kürzeste Abstand zwischen zwei Zügen nach Radeburg betrug am Nachmittag nur 27 Minuten!

Mitte der 1960er Jahre wurde der Fahrplan ausgedünnt; dem Löbnitzdackel machten gleich fünf Buslinien zu schaffen. Kürzere Fahrzeiten und angepaßte Linienführungen ließen die Reisenden abwandern. Auch im Güterverkehr führte der zunehmende Lkw-Transport der Betriebe zu einem deutlichen Rückgang. Die Perspektive der Schmalspurbahnen im Netz der Deutschen Reichsbahn wandelte sich in wenigen Jahren: von einem unverzichtbaren Bestandteil wurden sie zu einem überholten, unökonomischen Auslaufmodell. Im Generalverkehrsplan, den der Rat des Bezirkes Dresden im Jahr 1966 auf Grundlage einer Untersuchung aus dem Jahr 1964 aufstellte, waren alle Schmalspurbahnen zur Stilllegung vorgesehen. Die Einstellung des Löbnitzdackels war dabei in der letzten Phase bis 1975 eingeplant.

Eisenbahner und Eisenbahnfreunde nutzten die Gnadenfrist, die man dem Löbnitzdackel gewährte: Seit 1967 befindet sich im Bahnhof Ra-

debeul Ost eine Sammlung historischer sächsischer Schmalspurfahrzeuge, die ab 1964 vor der Verschrottung bewahrt und dem Verkehrsmuseum Dresden übergeben wurden. Schon 1968 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert, begründeten sie den Ruf des Löbnitzdackels als erhaltenswerten Zeugen der Verkehrsgeschichte. Und 1971, als in Dresden der Kongreß des Europäischen Modelleisenbahn-Verbandes MOROP stattfand, wurde Radebeul mit einer großen Fahrzeugausstellung auch international bekannt. In den folgenden Jahren begannen die Vorbereitungen für einen historischen Betrieb, der 1974 mit dem »Traditionszug« erstmals auf die Strecke ging und für dessen Ausgestaltung sich Ende 1974 die Arbeitsgemeinschaft »Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg« bildete.

Die ökonomischen Verhältnisse in der DDR begünstigte diese Entwicklung sogar noch: Bald blieben die ehrgeizigen Ziele des Verkehrsträgerwechsels hinter den tatsächlichen Möglichkeiten zurück; der Kraftverkehr vermochte mit fehlenden Fahrzeugen und auf vernachlässigten Straßen das vorgegebene Tempo gar nicht mitzuhalten. Und so konnte das Ministerium für Verkehrswesen im Jahr 1975 die Meldung, daß die meisten der noch betriebenen Schmalspurbahnen als Touristikbahnen erhalten bleiben, vor allem mit dem Verweis auf die Pflege des historischen Erbes begründen. Tatsächlich wurden die Schmalspurbahnen – und damit auch der Löbnitzdackel – in den folgenden Jahren zu einem Magneten für Besucher aus Nah und Fern, aus Ost und West.

Doch entgegen allen Planungen hatte die Deutsche Reichsbahn auch weiterhin kaum Investitionen für den Löbnitzdackel übrig. Vor allem der Gleiszustand verschlechterte sich durch unterlassene Pflege dramatisch. Lokmangel war an der Tagesordnung, während noch 1975 erst vor zehn Jahren modernisierte Maschinen stillgelegter Strecken in den Schrott wanderten. In

den Erhaltungswerken kämpften die Schlosser mit fehlenden Ersatzteilen und alter Technik. Auf dem Lößnitzdackel herrschte wie überall Arbeitskräftemangel. Im Sommer 1977 fuhren die Güterzüge nur noch wochentags, weil zum Auf- und Abbocken der Normalspurwagen zeitweise kein Personal vorhanden war.

Im extremen Winter 1978/79 spitzten sich die Bedingungen derart zu, daß bei strenger Kälte und viel Schnee fast alle Lokomotiven und damit die Züge ausfielen. Ab dem 15. Januar 1979 mußte sogar für die folgenden Wochen ein eingeschränkter Fahrplan in Kraft gesetzt werden. Einige Züge bestanden dabei nur noch aus der Lok und einem Wagen, den Fahrkartenverkauf mußte der Lokführer übernehmen!

Die Energiekrise, die sich mit etwas Verspätung auch auf den Ostblock auswirkte, brachte ab 1982 wieder zunehmende Güterströme auf den Lößnitzdackel. Ab Dezember 1982 mußten sogar zusätzliche Güterzüge gefahren werden, um die für die Radeburger Betriebe bestimmten Wagenladungen transportieren zu können. Die Reisenden eines Personenzugpaares hatten sich mit einem Omnibus als »SEV« zu begnügen.

Seinen 100. Geburtstag beging der Lößnitzdackel im September 1984 mit einem Festprogramm, an deren Gestaltung vor allem die Traditionsbahner gearbeitet hatten. Und auch die Deutsche Reichsbahn hatte sich bemüht, die Strecke in einen ansehnlichen Zustand zu versetzen. Dabei erlebten sogar die zweiachsigen Fahrzeuge des Museumszuges nochmals einen Einsatz im Zugbetrieb!

Nach dem politischen Umbruch im Herbst 1989 folgte kurze Zeit später der wirtschaftliche. Fast die gesamte Industrie in Radebeul und Radeburg brach kurzfristig als Transportkunde weg. Am 31. Mai 1991 fuhr der letzte planmäßige Güterzug. Nur noch vereinzelt wurden dann Güterwagen den Personenzügen beigestellt, ehe am 1. Juli 1992 der Güterverkehr offiziell endete. Seitdem stehen die Rollwagen ungenutzt in der Radebeuler Rollwagengrube.

Mit Inkrafttreten des Fahrplans 1991/92 konnte dafür ein Zweistundentakt im Personenverkehr eingeführt werden. Die eingesetzten zwei Zuggarnituren kreuzten sich im Bahnhof Moritzburg. Umfangreichere Gleisbauarbeiten fanden in den Jahren 1992/93 statt.



*Mit viel Unkraut und ein wenig trostlos präsentiert sich der weitläufige Radebeuler Schmalspurbahnhof im Jahre 1964. Foto: Sammlung Fritz-Hager-Archiv*

## Der Löbnitzdackel hat wieder eine Zukunft

Zum Jahresbeginn 1994 wurde der Löbnitzdackel zum Teil der neuen Deutschen Bahn AG. Deren Ausrichtung auf Gewinn ließ die von der DR geerbten Schmalspurbahnen bald zu einem ungeliebten Klotz am Bein werden. Abermals wurden alle Investitionen vermieden und eine Abgabe an private Betreiber vorangetrieben. Für den Löbnitzdackel wollte sich ein solches Modell nicht finden. So drohte der Strecke zum 31. Mai 1998 abermals die Stilllegung, wollte sich die DB der zweifellos defizitären Strecke doch so schnell wie möglich entledigen.

Mit der Übertragung der Verantwortung für den Personennahverkehr an regionale Zweckverbände und der Gründung des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) bekam der Löbnitzdackel aber nochmals eine Chance im Netz der bundeseigenen Bahngesellschaft: Im Zusammenhang mit dem Dresdner S-Bahn-Netz ausgeschrieben und versehen mit einer 15-jährigen Bestellgarantie erklärte sich DB Regio im Mai 1998 nahezu in letzter Minute doch noch zur Weiterführung des Betriebes bereit. Aber die unterlassene Pflege der Gleisanlagen zwang zu einer Betriebspause von mehreren Wochen, mußten doch die unbefahrbar gewordenen Gleisabschnitte erst instandgesetzt werden.

Um Kosten zu sparen, setzte DB Regio ab Beginn des Jahres 2001 die Mitteldeutsche Bahnreinigungs-Gesellschaft mbH als Betreiber des Löbnitzdackels und der Weißeritztalbahn ein. Die BRG übernahm die Eisenbahner beider Schmalspurbahnen, deren Fahrzeuge blieben jedoch im Eigentum von DB Regio, die Strecke weiterhin bei DB Netz. Mit einer vorausschauenden und großzügigen Instandhaltungsstrategie begann die BRG, zunächst große Teile des Fahrzeugparkes in einen optisch und technisch guten Zustand zu bringen. Um so größer war die Empörung, als die DB quasi über Nacht mit der 99 1788 eine der Radebeuler Dampflokomotiven an eine Museumsbahn in Süddeutschland verkaufte.

Eine Kürzung der Mittel, die der Freistaat für den öffentlichen Personennahverkehr bereitstellt und mit denen der VVO bei den jeweiligen Betreibern die Zugleistungen bestellt, zwang im Jahre 2003 zur Suche nach Möglichkeiten zu weiteren Kostenreduzierungen. Nach langwierigen Verhandlungen mit der DB AG und dem VVO wurde der Löbnitzdackel deshalb am 10. Juni 2004 vollständig an die BVO Bahn GmbH übergeben.

Die BVO führt seit 1996 den Betrieb auf der damals ebenfalls von der DB abgegebenen Fichtelbergbahn Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal und ist gewillt, auch die noch immer hochwassergeschädigte Weißeritztalbahn wieder zu betreiben. Auf dem Löbnitzdackel war bereits im Vorfeld der Übergabe der seit zehn Jahren nahezu unveränderte Fahrplan drastisch reduziert worden: Seit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 2004 ist nur noch eine Zuggarnitur unterwegs, so daß die bislang eingesetzte zweite Dampflokomotive eingespart werden konnte. Außerdem fahren nur noch drei Zugpaare bis Radeburg; zwei, an Wochentagen drei weitere enden bereits in Moritzburg.

Die BVO mußte ihre Arbeit auf dem Löbnitzdackel mit einer Sperrpause beginnen, waren doch abermals dringende Gleisbauarbeiten durchzuführen. Und so fuhr der erste Zug mit dem neuen blau-gelben Logo erst am 21. Juni 2004: Mit einer Festveranstaltung im Bahnhof Moritzburg übergaben die DB und der VVO den Löbnitzdackel offiziell an die BVO.

Mit Beginn des planmäßigen Betriebes am 22. Juni 2004 trat auch ein neues Tarifsystem in Kraft. Mit teilweise erheblichen Preissteigerungen soll der touristischen Ausrichtung des Streckenteiles Radebeul-Moritzburg Rechnung getragen und natürlich die Wirtschaftlichkeit erhöht werden. Vom bisherigen Personal wurden nur 19 Eisenbahner für den Löbnitzdackel übernommen; weiterer Bedarf besteht erst, wenn die Weißeritztalbahn wieder fahren wird.



Der Löbnitzdackel wird aber auch weiterhin ein Zuschußgeschäft bleiben. Selbst weitere Rationalisierungsmaßnahmen wie der Einsatz von Neubau-Dampflokomotiven, den VVO und BVO mittelfristig anstreben, können die Kostendeckung wohl kaum über 40 % bringen. Der VVO hat deshalb langfristig eine jährliche Förderung in Höhe von 2 Millionen Euro zugesagt!

Erklärtes Ziel der BVO und des VVO ist es daher, möglichst viele Fahrgäste auf den Löb-

nitzdackel zu locken und auch die Nachfrage auf dem oberen Streckenteil vor allem ab Radeburg zu erhöhen. Um dies zu erreichen, haben sie zusammen mit den Kommunen und Gewerbetreibenden entlang der Strecke und natürlich dem Traditionsbahnverein im Mai 2004 eine Arbeitsgruppe Marketing gegründet. Gemeinsam soll der Löbnitzdackel als touristische Attraktion ausgestaltet werden und so in eine sichere Zukunft dampfen!



## Der Löbnitzdackel zieht ins Museum

Spätestens seit der Abfahrt des ersten Traditionszuges am 3. August 1974 hat der Löbnitzdackel ein zweites Standbein: Erstmals in der DDR entstand ein öffentlicher historischer Zugbetrieb. Maßgeblich vorbereitet und unterstützt wurde er durch Eisenbahnfreunde, die beruflich teilweise in einflußreichen Positionen in der Reichsbahndirektion Dresden arbeiteten. Zusammen mit dem Verkehrsmuseum Dresden waren ab 1973 erhaltenswerte Fahrzeuge ausgewählt und in Radebeul zusammengeführt worden. Ein Teil von ihnen kam direkt aus dem Betriebspark, einige waren bereits ausgemustert und mußten in den kommenden Jahren erst aufwendig hergerichtet werden.

Zur Ausgestaltung dieses Zugbetriebes gründeten die Eisenbahnfreunde Ende 1974 die Arbeitsgemeinschaft »Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg«, die mit der Nummer 3/58 dem Deutschen Modelleisenbahnverband (DMV) beitrug. Anfangs oblagen den Eisenbahnfreunden lediglich pflegende und gestaltende Aufgaben, doch zunehmend übernahmen sie nach einschlägigen Qualifizierungen auch betriebliche Pflichten im Zugbetrieb, vom Zugführer bis hin zum Lokpersonal.

Die Zusammenarbeit zwischen DR, Verkehrsmuseum und DMV trug trotz teilweise schwieriger Bedingungen von Jahr zu Jahr größere Früchte, stiegen die Fahrgastzahlen in den Traditionszügen doch stetig an. In den Jahren 1977, 1978, 1984, 1988 und 1989 erlebte der Bahnhof Radebeul Ost nochmals Bahnhofsfeste und Fahrzeugausstellungen, die zehntausende Besucher zum Löbnitzdackel brachten.

Nach der Wende wurde die Zusammenarbeit mit manchem der neuen Bahn-Manager zunehmend schwieriger, verfolgten diese doch ganz andere Ziele, als einen defizitären historischen Zugbetrieb am Leben zu erhalten. Erworbene Qualifizierungen der Freizeit-Eisenbahner wur-

den in Frage gestellt, Mietpreise für die nach wie vor im Bahneigentum verbliebenen Traditionsfahrzeuge überstiegen teilweise alle Einnahmemöglichkeiten, Antragsformalitäten erschwerten einen kurzfristigen Fahrbetrieb.

Mit Unterstützung der Stadt Radebeul und dem Landkreis konnte der Traditionsbetrieb weitergeführt werden. Und er erholte sich schnell wieder vom Wende-Einbruch, als die Fahrgastzahlen in den Keller gesunken waren. Die Traditionsbahner waren in einem eingeschriebenen Verein eigenständig geworden und erhielten vom Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr die Zulassung, als Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) selbst Verkehrsleistungen zu erbringen. Richtig zum Tragen kam dies ab dem 1. Juni 2000, als DB Regio den größten Teil der Traditionsfahrzeuge an den Verein verkaufte und sich damit weitgehend von der Verantwortung für den historischen Zugbetrieb trennte.

Im Juni 2004 gründeten der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) und die Traditionsbahn Radebeul e.V. die gemeinnützige Gesellschaft »SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH«. Zusammen mit einer Immobiliengesellschaft, die von der DB den seit Jahren ungenutzten Güterschuppen und das umliegende Gelände erwerben konnte, will die Gesellschaft dem Löbnitzdackel und allen sächsischen Schmalspurbahnen ein attraktives, erlebbares Denkmal setzen. Die Stadt Radebeul, das Verkehrsmuseum Dresden und die BVO Bahn GmbH haben eine Unterstützung des Projektes zugesagt, und so wird am 16. September 2004, dem 120. Eröffnungstag des Löbnitzdackels, der symbolische erste Spatenstich am zukünftigen Museumskomplex ein weiteres Kapitel für den Löbnitzdackel eröffnen.

RAINER FISCHER





**18. und 19. September 2004**

# **Bahnhofsfest in Moritzburg**

**Sonnabend:**

**Historische Sonderzüge**

**Abfahrt:**

**in Radebeul Ost um 10:05, 11:00, 14:06 und 15:40 Uhr,  
in Moritzburg um 13:00, 14:35, 16:30, 18:07 und 18:37 Uhr,  
in Radeburg um 13:55 und 18:00 Uhr**

**Modellbahnausstellung im Lindengarten**

**Markt-, Spiel- und Infostände**

**Gastronomie**

**großer Sonderverkauf eisenbahntypischer Teile**

**Feuerwehrausstellung im Bahnhof Friedewald**

**abendliche Lok-Illumination am Radebeuler Heizhaus**

**Traditionsbahn Radebeul e.V.**

**01445 Radebeul, Sidonienstraße 1a**

**Tel.: 0351/46148001, Fax: 0351/4614804**

**eMail: @trr.de, [www.traditionsbahn-radebeul.de](http://www.traditionsbahn-radebeul.de)**

## Fahrplan zum

Radebeul – Radeburg		Zug	3002	4100	3006	4102
gültig am 18. 09. 2004		Zugart	BVO	Gmp	BVO	sächs
		Zuglok	99.7	99 608	99.7	99 539
		Vorspannlok				99 516
km	Station	Schlußlok				
0,0	Radebeul Ost	ab	8:00	10:05	10:30	11:00
1,6	Weißes Roß	ab	8:06	10:11	10:36	11:06
6,1	Friedewald Bad	ab	8:21	10:30	10:51	11:30
8,6	Moritzburg	ab	8:29	10:36	10:59	11:36
10,3	Cunnertswalde	ab	8:33	an	11:03	an
16,5	Radeburg	an	8:50	...	11:20	...

Radeburg – Radebeul		Zug	4101	3003	3007	4103
gültig am 18. 09. 2004		Zugart	sächs	BVO	BVO	sächs
		Zuglok	99 539	99.7	99.7	99 539
		Vorspannlok				
km	Station	Schlußlok				
0,0	Radeburg	ab	8:00	9:10	11:40	...
6,2	Cunnertswalde	ab	8:18	9:28	11:58	...
7,9	Moritzburg	ab	8:30	9:34	12:04	13:00
10,4	Friedewald Bad	ab	8:37	9:41	12:11	13:07
15,0	Weißes Roß	ab	8:52	9:56	12:26	13:22
16,5	Radebeul Ost	an	8:57	10:01	12:31	13:27

Radebeul – Radeburg		Zug	3002	4120	3006	4122
gültig am 19. 09. 2004		Zugart	BVO	sächs	BVO	DRG
		Zuglok	99.7	99 539	99.7	99 713
		Vorspannlok		99 516	99 761	99 608
km	Station	Schlußlok				
0,0	Radebeul Ost	ab	8:00	9:00	10:30	11:15
1,6	Weißes Roß	ab	8:06	9:06	10:36	11:21
6,1	Friedewald Bad	ab	8:21	9:21	10:51	11:35
8,6	Moritzburg	ab	8:29	9:27	10:59	an
10,3	Cunnertswalde	ab	8:33	an	11:03	...
16,5	Radeburg	an	8:50	...	11:20	...

Radeburg – Radebeul		Zug	3003	4121	4123	3007
gültig am 19. 09. 2004		Zugart	BVO	sächs	Lz	BVO
		Zuglok	99.7	99 516	99 516	99.7
		Vorspannlok				
km	Station	Schlußlok				
0,0	Radeburg	ab	9:10	...	...	11:40
6,2	Cunnertswalde	ab	9:28	...	...	12:04
7,9	Moritzburg	ab	9:34	10:00	11:10	12:11
10,4	Friedewald Bad	ab	9:41	10:07	11:16	12:18
15,0	Weißes Roß	ab	9:56	10:22	an	12:28
16,5	Radebeul Ost	an	10:01	10:27	...	12:31

## Streckenjubiläum

4104	3008	4106	4106	3010	4108	4110	3012
DRG	BVO	sächs	sächs	BVO	sächs	DRG	BVO
99 713	99.7	99 539	99 516	99.7	99 516	99 608	99.7
			99 713		99 713		
11:40	13:00	14:06	...	14:30	...	15:40	17:00
11:46	13:06	14:12	...	14:36	...	15:46	17:06
12:15	13:21	14:27	...	14:51	15:18	16:21	17:21
12:46	13:27	14:33	14:40	14:59	15:26	16:46	17:27
12:50	an	an	14:44	15:03	15:30	16:50	an
13:07	...	...	an	15:20	an	17:07	...

3009	4105	4107	4109	3011	4111	3013	4115
BVO	DRG	sächs	sächs	BVO	sächs	BVO	DRG
99.7	99 713	99 713	99 713	99.7	99 539	99.7	99 608
	99 608				99 516		99 713
		99 516	99 516				
...	13:55	...	...	15:40	...	...	18:00
...	14:13	14:48	15:34	15:58	...	...	18:18
13:37	14:35	15:00	15:38	16:04	16:30	17:37	18:37
13:44	14:52	15:06	an	16:11	16:37	17:44	18:45
13:59	15:08	an	...	16:26	16:52	17:59	19:05
14:04	15:13	...	...	16:31	16:57	18:04	19:10

4122	4124	3008	4126	3010	4128	4130	4130	3012
DRG	sächs	BVO	Lz	BVO	DRG	sächs	sächs	BVO
99 516	V10C	99.7	99 713, 608, 516, 539	99.7	99 516	99 539	99 539	99.7
	99 539	99 761						99 608
...	12:35	13:00	...	14:30	...	15:45	...	17:00
...	12:41	13:06	...	14:36	...	16:01	...	17:06
11:50	12:51	13:21	13:29	14:51	15:30	16:15	...	17:21
12:03	13:00	13:27	13:36	14:59	15:36	16:21	17:30	17:27
12:07	13:06	an	an	15:13	an	an	17:34	an
12:24	an	...	...	15:20	...	...	17:51	...

4125		3009		4127	3011		4129	3013
DRG		BVO		sächs	BVO		DRG	BVO
99 516		99.7		99 539	99.7		99 713	99.7
				99 516	99 761		99 516	99 761
				V10C				
12:45	...	...	...	...	15:40	...	...	...
13:09	...	...	...	...	15:58	...	...	...
13:15	...	13:37	...	14:58	16:04	...	17:04	17:37
an	...	13:44	...	15:07	16:11	...	17:21	17:44
...	...	13:59	...	15:22	16:26	...	17:37	17:59
...	...	14:04	...	15:27	16:31	...	17:42	18:04



**18. und 19. September 2004**

# **Bahnhofsfest in Moritzburg**

**Sonntag:**

**Historische Sonderzüge**

**Abfahrt:**

**in Radebeul Ost um 9:00, 11:15, 12:35 und 15:45 Uhr,  
in Moritzburg um 10:00, 13:09, 14:58 und 17:04 Uhr,  
in Radeburg um 12:45 Uhr**

**Lokparade mit sechs Dampfloks um 14:00 Uhr**

**Modellbahnausstellung im Lindengarten**

**Markt-, Spiel- und Infostände**

**Gastronomie**

**großer Sonderverkauf eisenbahntypischer Teile**

**Feuerwehrausstellung im Bahnhof Friedewald**

**Traditionsbahn Radebeul e.V.**

**01445 Radebeul, Sidonienstraße 1a**

**Tel.: 0351/46148001, Fax: 0351/4614804**

**eMail: @trr.de, www.traditionsbahn-radebeul.de**

## Sonderbahnpost-Beförderungen auf dem Löbnitzdackel

Eisenbahn und Post gehörten seit Beginn des Eisenbahnzeitalters zusammen. Auf den Schmalspurbahnen endete die Postbeförderung jedoch meist schon in den 1950er Jahren, war das Bimmelbahntempo doch dem flexiblen Kraftwagen einfach nicht gewachsen. Bereits vor drei Jahrzehnten organisierte die Traditionsbahn in Erinnerung an die Bahnpostgeschichte eine erste Sonderbeförderung auf dem Löbnitzdackel. Wolfram Wagner, der sich diesem Thema besonders verschrieben hat, hat eine Zusammenstellung der Bahnpost-Beförderungen erarbeitet:

### 19. August 1979: Nationale

#### Briefmarkenausstellung DDR 79

Beförderung eines Teiles der Postsachen im Traditionszug (T-Bp), es erfolgte dabei keine Entwertung, diese war bereits vorher in Dresden erfolgt. Die Fahrt hatte es in sich! Mindestens acht oder zehn mal blieb die Lokomotive wegen Dampfmangel auf der Strecke stehen. Nach der Fahrt wurden die Postsäcke von Postangestellten übernommen und ins PA 8019 Dresden gebracht.

### 16. September 1979:

#### 95 Jahre Schmalspurbahn

Die Post wurde durch Mitglieder der Traditionsbahn mit einem Nebenstempel versehen und nach der Fahrt dem HPA Radebeul 1 zur Entwertung und weiteren Behandlung übergeben. Es wurden ca. 950 Stück bearbeitet und befördert.

### 17. Oktober 1981:

#### 100 Jahre sächsische Schmalspurbahnen

Das war fast eine richtige Brief-Bahnpost! Traditionsbahner schlugen den Nebenstempel und zwei Postangestellte den Sonderstempel gleich im Zug ab. Bei der Schaukelei war das recht schwierig. Es wurden ca. 2.000 Postsachen gestempelt und befördert, anschließend ist die Post zur weiteren Bearbeitung dem PA Radebeul 1 übergeben worden.

### 16. September 1984:

#### 100 Jahre Schmalspurbahn

Die ca. 35.000 Postsachen konnten nicht alle am Tage mit dem Nebenstempel im Zug versehen werden. Es mußte vorgestempelt werden. Der Autor erinnert sich noch gut daran, wie nachher die Hand wehgetan hat! Am Jubiläumstag wurden drei schwere Postsäcke beför-

dert und die am Zug abgegebene Post mit dem Nebenstempel versehen. Entwertet wurde die Post dann im PA Radebeul 1 mit einem Sonderstempel. Die Kolleginnen waren über die immense Zusatzarbeit allerdings nicht so begeistert wie die Fans.

Die Sonderbahnposten am 31. August 1986 (Briefmarkenausstellung DDR/Rumänien), 1. Dezember 1988 (60 Jahre Karl-May-Museum) sowie 18., 22. und 25. Juni 1989 (700 Jahre Stadt Radeburg) wurden durch die Radebeuler Philatelisten organisiert und durchgeführt. Es waren reine TB-Bahnposten. Die abgelieferte Post wurde im Packwagen transportiert. Sie war vor bzw. nach der Fahrt mit dem Nebenstempel abgeschlagen worden. Anschließend ist sie im PA Radebeul 1 und 1989 im PA Radeburg mit den jeweiligen Sonderstempeln entwertet worden.

### 5. Dezember 1997:

Zum Nikolaus 1997 gab es erneut eine Sonderbahnpostbeförderung auf der Traditionsbahn Radebeul-Radeburg. Die zuständigen Dienststellen der Deutschen Post AG hatten für die »Nikolausbahnpost« bereits im Frühjahr 1997 »grünes Licht« gegeben! Durch ungenügende Werbung und mangelndes Interesse wurden am 5. Dezember 1997 leider nur ganze 60 Postsachen transportiert. Diese wurden im Gepäckwagen 974-354 mit den Sonderstempeln versehen, anschließend zu Mc Paper und Co gebracht und dort entwertet.

### 1. Januar 2000:

Der Beginn des »magischen« Jahres 2000 war der Traditionsbahn Radebeul e. V. Anlaß, eine Fahrt unter dem Titel »Mit Volldampf ins Jahr 2000« durchzuführen. Die Sonderfahrt



führte nur nach Cunnerswalde. Wegen des historischen Datums war eine Sonderneujahrskarte mit Datum 1. Januar 2000 erstellt worden. Insgesamt konnten 419 Poststücke befördert werden, wovon 270 Neujahrskarten und 149 normale Postsachen waren. Die Beförderung fand im Gepäckwagen 974-354 statt, wo auch der Nebenstempel abgeschlagen wurde.

\*

Bei den Beförderungen wurden folgende Stempel verwendet:

19. August 1979: Sonderentwertestempel des PA 8019 Dresden 19 und Nebenstempel in runder Form »Radebeul-Radeburg Sonderbahnpost 19.8.1979 DDR 79 Traditionszug Nr. 14208«. Die Schrift war fest und die Stempelfarbe rot.

16. September 1979: Tagesentwertestempel des PA 8122 Radebeul 1, 12 Uhr mit UB »e« und Nebenstempel in ovaler Form »Radebeul-Radeburg befördert mit Zug 14208 Traditionsbahn«. Das Datum wurde händisch eingesetzt, Stempelfarbe war schwarz.

17. Oktober 1981 ein Sonderentwertestempel des PA Radebeul 1 mit IK-Motiv und der gleiche Nebenstempel wie am 16. September 1979, Stempelfarbe schwarz.

16. September 1984: Sonderentwertestempel des PA Radebeul 1 mit anderem IK-Motiv und ovaler Nebenstempel »Radebeul-Radeburg befördert mit Zug 14234 16. 9. 1984 Traditionsbahn«. Stempelfarben waren schwarz und violett. Einzelne Stücke erhielten den Zusatzstempel »Über die Jubiläumsstrecke befördert«.

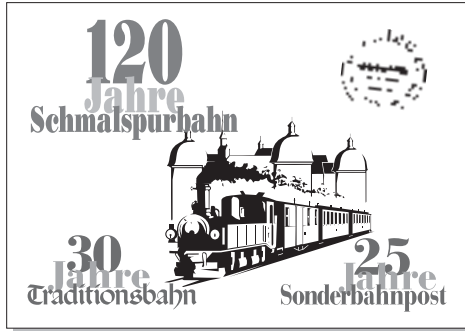
31. August 1986: Sonderentwertestempel des PA Radebeul 1 und ovaler Nebenstempel »Radebeul-Radeburg befördert mit Zug 14210 31. 8. 1986 Traditionsbahn« in 2 Formen. Stempelfarbe war schwarz.

1. Dezember 1988: Sonderentwertestempel des PA Radebeul 1 und ovaler Nebenstempel mit gleichem Text wie 1986, nur anderem Datum. Stempelfarbe war schwarz.

18., 22. und 25. Juni 1989: Sonderentwertestempel des PA 8106 Radeburg und ovaler Nebenstempel mit Text wie 1986, aber



# Sonder-Bahnpostbeförderung zum 120. Eröffnungstag der Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg am 16. September 2004



**Sonder-Postkarte zum Dreifach-Jubiläum  
wird am 16. September 2004 auf der Schmalspurbahn befördert und  
mit einem Sonderstempel abgeschlagen,  
ab sofort zum Preis von 0,55 Euro zzgl. Porto in unserer Geschäftsstelle erhältlich**

Zugnummer 14237 und die jeweiligen Datumsangaben der Beförderungstage. Stempelfarbe war schwarz.

5. Dezember 1997: Verwendet wurde der Nebenstempel vom 16. September 1979, bei dem allerdings die feste Zugnummer 14208 entfernt worden war. Die Zugnummern 7452 (Hinfahrt) und 7451 (Rückfahrt) sowie das Datum sind händisch eingetragen worden. Zusätzlich ist ein weiterer Nebenstempel als Zeilenstempel »Nikolausbahnpost« auf den Postsachen abgeschlagen worden. Alle diese Arbeiten führte Wolfram Wagner durch. Entwertet wurden die Postsachen in der Filiale von Mc Paper und Co in Radebeul mit dem Tageswertestempel 01445 Radebeul 1 vom 05. 12. 97, 18 Uhr mit den UB »d« und »m«. Stempelfarbe für die beiden Nebenstempel war violett.

1. Januar 2000: Gedruckt wurden spezielle Sonderpostkarten, welche der Neujahrskarte der Reichspost vom 1. Januar 1900 nachempfunden waren, in einer Auflage von 500 Stück. Als Nebenstempel ist ein dem Großovalstempel

in den Maßen und dem Aussehen genau nachempfundenen Ovalstempel mit den Daten: Radebeul Ost-Radeburg, Sonderbahnpost, Zug 27672 und 1. 1. 2000 eingesetzt worden, der im unteren Teil ein Segment aufwies. Dieser Nebenstempel wurde jeweils links unten auf allen Poststücken von Wolfram Wagner abgeschlagen. Die Stempelfarbe war violett.

Leider war es trotz mannigfaltiger Bemühungen nicht möglich, einen Tageswertestempel vom 1. 1. 2000 zu bekommen. Die Briefkästen wurden an diesem Tag nicht geleert, und die Filiale von Mc Paper und Co war nicht zu bewegen, am 1. Januar einen Stempel einzusetzen. Somit wurden die Poststücke vom 1. bis 3. Januar 2000 in der Geschäftsstelle der Traditionsbahn deponiert und von Wolfram Wagner erst am 3. Januar zur Entwertung gebracht. Als Entwertestempel wurde wieder der normale Tagesstempel von McPaper 01445 Radebeul 1 UB »e« 18 Uhr vom 3. 1. 00 verwendet.

WOLFRAM WAGNER

## Vereinsinformationen

- Die gemeinnützige Gesellschaft »SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH« ist am 30. August 2004 im Register des Amtsgerichtes Dresden eingetragen worden. Die Gesellschaft, die vom Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. und der Traditionsbahn Radebeul e.V. zu gleichen Teilen gegründet wurde, kann damit uneingeschränkt ihre Arbeit aufnehmen.
  - Am 16. September 2004, dem 120. Eröffnungstag der Radebeuler Schmalspurbahn, wird um 10 Uhr der symbolische »Erste Spatenstich« am Güterschuppen des Bahnhofs Radebeul Ost stattfinden. Die SSB Immobilien GmbH & Co. KG als Grundstückseigentümer und das SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH als wichtigster Nutzer wollen in den folgenden Monaten den Güterbo-
- den zu einem Veranstaltungs- und Ausstellungsgebäude umbauen. Für die kurze Feierstunde hat auch Staatsminister Dr. Rößler seine Teilnahme angekündigt; Vereinsmitglieder und Schmalspur-Eisenbahner sind ebenfalls herzlich eingeladen.
- Anfang August begann DB Netz auf dem verkauften Grundstück um den Güterschuppen mit dem Rückbau der Normalspurgleise. Dabei konnte vereinbart werden, daß ein großer Teil der Schienen, die für das zukünftige Museum benötigt werden, nicht abtransportiert werden. Bei diesen Arbeiten wechselte auch der dem Verein gehörende Transportwagen 943 5539 seinen Standort: Er befindet sich nun zwischen unseren beiden G10 auf dem Normalspurgleis zwischen Ladestraße und Kohlebunker, das der BVO zugesprochen

**Einladung zur Mitgliederversammlung  
am Sonnabend, dem 13. November 2004, 13.00 bis ca. 17.00 Uhr,  
im Saal der Stadtbibliothek im EG des Bf. Radebeul Ost, Westflügel**

**TAGESORDNUNG:**

1. Begrüßung, Feststellen der Beschlußfähigkeit
2. Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Revisionskommission
5. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz  
– Pause –
6. Traditionsbetrieb 2005, Fahrtage und Vorhaben, Fahrzeuge
7. Anträge an die Versammlung, Änderung der Beitragsordnung
8. Diskussion
9. Beschlußfassung, ggf. Ausschlüsse gemäß Satzung
10. Schlußwort

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

**DER VORSTAND**



*Die Kästen von 97-13-61 (vorn) und 97-13-68 stehen vorläufig in Radeburg neben dem Kohlebensan.  
Foto: R. Fischer*

- wurde und deshalb als einziges den Rückbau der Gütergleise überstehen soll.
- Vorstand und Betriebsleitung haben sich über die Fahrtage im kommenden Jahr verständigt. Zwischen Mai und Oktober soll der Traditionszug wieder an jedem ersten Sonntag auf die Reise gehen. In Abstimmung mit der BVO wollen wir zusätzlich an den Sonntagen zuvor einen abendlichen Pendelverkehr anbieten. Weitere bewährte Fahrtage »außer der Reihe« sind natürlich ebenfalls wieder vorgesehen, so u.a. zum Radeburger Karneval, zu Ostern, zum Herrentag und mit dem Nikolaus. Außerdem hoffen wir auf außerplanmäßige Charterzüge – und auf rege Beteiligung unserer Personale! Das Programm wird zur Mitgliederversammlung am 13. November 2004 zur Diskussion stehen.
  - Am 4. und 5. September 2004 nahmen wir mit unserer Draisine an der Radebeuler Gewerbesmesse in Altkötzschenbroda teil.
  - Seit dem 16. August 2004 ist unser Verein wieder Träger einer ABM, so daß uns abermals vier ABM-Stellen zur Verfügung stehen. Zusammen mit den Kollegen des SUFW und unserer Mitarbeiterin für Öffentlichkeitsarbeit sind somit wieder elf ABM-Mitarbeiter für den Verein tätig.
  - Nachdem wir am 28. August 2004 – wie in der vorangegangenen Ausgabe bereits gemeldet – den Wagenkasten des GGw 97-13-68 aus dem aufgelassenen Tagebau Meuro bei Senftenberg bergen konnten, steht seit dem 9. August 2004 auch sein acht Jahre jüngerer Bruder 97-13-61 in Radeburg. Die Untergerüste beider Fahrzeuge zeigten sich in einem vergleichsweise guten Zustand. An beiden Wagenkästen sind noch die Wiegenträger der Diamond-Drehgestelle vorhanden. Die Scharfenberg-Kupplungseinrichtungen sind wahrscheinlich erst vor kurzer Zeit in Höhe der Stirnwand abgeflext worden; Heberlein-

bzw. Körtingbremse sind ebenfalls noch rudimentär vorhanden. Am 8. September 2004 trafen auch die »Reste« von 97-09-77 wieder in Radebeul ein; eine Aufarbeitung des von der Museumsbahn Schönheide geliehenen Wagens bei der BMS in Görlitz war am unerwartet schlechten Zustand des Untergestells gescheitert. Nun soll der Wagen 97-13-68 mit seinem Baujahr 1910 den Traditionszug bereichern. An ihm wurden zunächst die Bodenbretter zur Befundung des Untergestells ausgebaut. 97-13-61 erhält einen die Substanz sichernden neuen Anstrich und könnte dann als Tauschobjekt für 97-09-77 dienen, dessen Wiederaufbau zumindest aus finanzieller Sicht kaum vertretbar erscheint. Eine Entscheidung seines Eigentümers steht dazu allerdings noch aus.

- Am 24. August 2004 erhielt das Untergestell des zweiachsigen Personenwagens 121K den in der Stellmacherei Radochla gefertigten Wagenkasten aufgesetzt. Nach verbleibenden Restarbeiten wird der Wagen beim Streckenjubiläum zum Star des Moritzburger Bahnhofsfestes werden. Vom alten Kasten konnte die noch weitgehend originale Stirnwand mit Perrondach geborgen werden. Deren Konservierung und anschließende Nutzung im Museumsbereich sind vorgesehen, handelt es sich bei 121K doch um den einzig überkommenen Wagen dieser Bauart.
- Die Arbeiten am vierachsigen Personenwagen 970-237 haben mit der Vollendung der Seitenwand-Außenverkleidung einen sichtbaren Fortschritt erfahren. Durch den Tischlermeister Gubisch wurden inzwischen alle



*121K hat seinen Kasten wieder! Zum Ausrichten muß er nochmals leicht angehoben werden.*

*Foto: R. Fischer*

Schiebetüren neu gefertigt, da diese in schlechtem Zustand und außerdem vom Original abweichende Nachbauten aus den 1960er Jahren waren. Zusammen mit den Trenn- und Stirnwandverkleidungen erfolgt Mitte September deren Einbau. Anschließend können die Deckenverkleidung und die Fenster eingebaut sowie die Innenverkleidung vervollständigt werden, ehe die Wiederherstellung einer möglichst originalen Inneneinrichtung weitere knifflige Aufgaben bieten wird.

- Die Arbeiten am Profilmesswagen konnten im August beendet werden. Der Wagen hat eine neue Dachdeckung erhalten, das Profilerüst ist dabei instandgesetzt und der komplette Wagen neu gestrichen worden. Die Anschriften entsprechen mit der Nummer 7.18 001

dem optischen Zustand der Jahre um 1960.

- Durch die günstige Witterung Ende August konnte auch der Museums-Gepäckwagen 97-30-03 einen neuen Anstrich erhalten. Ein begonnener Neuanstrich des Klappdeckelwagens 97-27-06 war zuvor nach wenigen Stunden abgebrochen worden, da sich an ihm wesentlich größere Korrosionsschäden als erwartet zeigten, so daß kurzfristig umfangreichere Blecharbeiten notwendig sind.

Die bisherigen Mitgliedskarten unseres Vereins werden zur Mitgliederversammlung und zur Weihnachtsfeier *umgetauscht!* Wer an beiden Veranstaltungen nicht teilnehmen kann, erhält seine neue Karte *nach Einsendung der alten* auch auf dem Postweg.



Mit neuer Farbe und Beschriftung präsentiert sich der Profilmesswagen so, wie er um 1960 auf den Gleisen des Bahnhofes Oberdittmannsdorf abgestellt war. Foto: R. Fischer

## Aus unserem Souvenirangebot

### GANZ NEU IM ANGEBOT:

- Die sächsische IVK, EK 39,90 Euro
- Die Schmalspurbahn Mügeln–Döbeln 27,00 Euro

### WEITERHIN ERHÄLTlich:

- 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
- 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
- Schmalspurbahn Grünstädtel–Oberittersgrün, Kenning 21,00 Euro
- Schmalspurbahn Lommatzsch–Meißen–Triebischthal 17,85 Euro
- Schmalspurbahn Lommatzsch–Döbeln und ... Pferdestraßenbahn 27,00 Euro
- Frühere sächsische Schmalspurbahnen nördlich der Elbe, Bufe 22,50 Euro
- Dampflokomotive BR 99 (Band 8), EJ 12,60 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 1 (Mügelner Netz), EJ 40,00 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 2 (Hainsberg–Kipsdorf), EJ 45,00 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 3 (Zittau, Ostsachsen), EJ 45,00 Euro
- Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau–Carlsfeld – der Bildband, Jacobi 34,90 Euro
- Eisenbahn Aue–Adorf und ... Schönheide Süd–Carlsfeld, Jacobi 39,90 Euro
- Streifzug mit der »Bummelbahn« 16,00 Euro

### RESTPOSTEN UND NUR NOCH BEI UNS ERHÄLTlich:

- 25 Jahre Traditionsbahn, Broschur A4 2,50 Euro
- Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg, Broschur A4 4,00 Euro
- 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
- 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](http://www.traditionsbahn-radebeul.de) bestellt werden; in unserer Geschäftsstelle bieten wir an jedem Werktag ein begrenztes Sortiment an.*



## Terminplan 2004/05 (4. und 1. Quartal)

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

**Meldungen für den Dienst im Traditionsbetrieb bitte an Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 01 72 / 7 93 59 34**

<b>Oktober</b>	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Fahrt in den Herbst«
	Sa	9.		Bowlingabend in Dresden-Mitte, Anmeldung bei Jürgen Medak, 01 72 / 3 52 92 98
	Sa	16.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa/So	30./31.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb zum Abfischen
<b>November</b>	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	13.	13 - 16	<b>Mitgliederversammlung *</b>
<b>Dezember</b>	Sa/So	4./5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrten«
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt« für Kinder
	Sa	18.		<b>Weihnachtsfeier</b> vsl. in der Grundmühle
	Fr	31.		Silvesterfeier
<b>Januar</b>	Sa	8.	9 - 18	Arbeitseinsatz
<b>Februar</b>	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Radeburger Karneval«
<b>März</b>	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	19.		vsl. Exkursion zur Fichtelbergbahn
	So	27.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Osterhasenexpresß«

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

