
Traditionsbahn- Depefche



Heft 51

Winter 2004/05



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Jubiläumsjahr 2004	3
Bahnhofsfest in Moritzburg	5
Baubeginn am SSB-Museum	13
Bauarbeiten auf der Löbnitzgrundbahn	14
Oberdittmannsdorfer SKL kommt ins Museum	16
Vereins- und Schmalspur-Nachrichten	18
Beitragsordnung 2005	18
Fahrtage des Traditionszuges 2005	20
Neuerscheinung: Fritz-Hager-Bildband	22
Arbeitsplan 2005	23

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

Titelbild:

*Hochbetrieb herrscht im Bahnhof Moritzburg kurz vorm Beginn der Lokparade am 19. September 2004.
Mehr zum Bahnhofsfest anlässlich des Streckenjubiläums ab Seite 5. Foto: R. Fischer*

Rücktitelbild:

*Die Planzüge der BVO fahren am Jubiläumswochenende auch mit zwei Maschinen. 99 1761 und 99 1789
haben mit ihrem Zug gleich den Haltepunkt Weißes Roß erreicht. Foto: L. Liebing*

Impressum:

Traditionsbahn-Depeche

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, Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

Bankverbindung: Konto-Nr. 3 000 025 099 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: Copyshop Schwalbe, Radebeul
erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2005: 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 51: 12. Dezember 2004, Heft 52: vsl. 15. März 2004

Jubiläumsjahr 2004

Im Dezember 1974 schlossen sich eine Handvoll Eisenbahnfreunde, die meist in verschiedenen Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahnverbandes organisiert waren und sich bereits seit mehreren Jahren für die Erhaltung der historischen sächsischen Schmalspurfahrzeuge im Bahnhof Radebeul Ost engagiert hatten, zu einer neuen AG zusammen. Diese sollte sich – in enger Zusammenarbeit mit dem Verkehrsmuseum Dresden und den örtlichen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn – vor allem mit der Ausgestaltung des im August 1974 erstmals durchgeführten Traditionsbetriebes befassen. Am 14. Januar 1975 trafen sich die Mitglieder der neuen AG 3/58 im Postwagen des Museumszuges an der Radebeuler Ladestraße.

Drei Jahrzehnte später kann unser Verein als Nachfolger dieser DMV-Arbeitsgemeinschaft auf eine erfolgreiche Zeit zurückblicken. Die Aufgaben, welche wir als Hobby-Eisenbahner zu bewältigen hatten, wuchsen stetig. Und wenn die unvermeidlichen Probleme gelöst waren oder zumindest schienen, taten sich umgehend neue auf. Einen Stillstand und ein geruhames Vereinsleben wird es auch in Zukunft wohl nicht geben.

Eine besondere Festveranstaltung wollen wir mit Blick auf die anstehenden Kosten nicht ausrichten: Noch im Dezember 2004 muß unsere Diesellok zur Hauptuntersuchung, im kommenden Jahr werden gleich drei Personenwagen fällig, und über allem schwebt die Hauptuntersuchung an 99 539, die spätestens nach zwei Verlängerungen im Frühling 2007 ansteht. In den kommenden zwei Jahren sind also allein im Fahrzeugbereich große finanzielle Belastungen zu schultern.



Welche Leistungen unser Verein zustandebringen kann, hat das Moritzburger Bahnhofsfest am 18. und 19. September 2004 zum 120. Streckenjubiläum wohl anschaulich unter Beweis gestellt. Das sehenswerte Programm, die gute Dienstausführung und auch der enorme Zuspruch des Publikums haben uns weitere wertvolle Anerkennung im Territorium eingebracht. Diese wird uns bei der zukünftigen Arbeit eine gute Grundlage sein.

Aber natürlich hat auch unser Verein seine Probleme. Das wohl schwierigste ist immer wieder, für die Fahrten und vor allem für die Arbeitseinsätze ausreichend Vereinsmitglieder zu aktivieren. Natürlich ist unsere Tätigkeit freiwillig und ehrenamtlich. Und gerade unter den heutigen wirtschaftlichen Bedingungen kann und soll es niemandem zum Vorwurf gemacht werden, wenn er oder sie sich auf eine »nur« fördernde Rolle zurückzieht. Schon die pünktliche Beitragszahlung ist eine wertvolle Hilfe für den Verein! Doch auch die praktische Unterstützung bleibt unverzichtbar, soll der Verein seine Arbeit wie gewohnt weiterführen.

An diesem Punkt setzen unsere Überlegungen an, den Traditionsbetrieb neu zu organisieren. Zum einen drängen dazu äußere Zwänge wie die – in Sachsen bislang nur in Ansätzen erkennbare – Ansicht des Fiskus', daß ein derartiger Wirtschaftsbetrieb eines gemeinnützigen Vereins den Grundsätzen der Steuerbegünstigung eigentlich widerspricht. Und in der Tat übersteigt unser Haushalt den so manches kleineren Betriebes. Daß da gerade in dieser Zeit Steuerbegehrlichkeiten geweckt werden, ist wohl sogar verständlich. Bislang konnten diese durch eine den Forderungen des Finanzamtes angepaßte Buchführung abgewendet werden.

Zum anderen zwingt uns das angeführte Personalproblem zu neuen Wegen. Wie sich unsere Ausstattung mit ABM oder den neuen »Arbeitsgelegenheiten« ab kommendem Jahr entwickeln wird, ist derzeit nahezu völlig unklar. Und um die auf uns zukommenden Ausgaben der nächsten Jahre möglichst mit eigenen Mitteln bewältigen zu können, müßte die Einnahmenseite wesentlich gesteigert werden. Da die meisten Fahrten relativ gut ausgelastet sind, geht dies nur durch mehr Fahrtage – und dies wiederum bedingt einen größeren Personaleinsatz. Bei der Planung für 2005 haben wir versucht, dafür einen Kompromiß zu finden: Durch zusätzliche Fahrten an den Sonnabenden vor den planmäßigen Sommer-Sonntags-Fahrtagen sollen die ohnehin betriebsbereiten Fahrzeuge öfters zum Einsatz kommen, ohne uns auf viele Einzeltage zu verzetteln. Ob sich dieses Konzept bewährt, wird die Saison zeigen.

Mit der Museums-gGmbH haben wir darüber hinaus die Möglichkeit, den Traditionsbetrieb in organisatorischer und finanzieller Hinsicht auf neue Füße zu stellen. Daß ein derartiges Betreiber-Modell erfolgreich funktionieren kann, davon haben wir uns in den vergangenen Monaten bereits in Chemnitz bei der Parkeisenbahn und in Weißwasser bei der Waldeisenbahn überzeugt. In den kommenden Monaten wird der Vorstand zusammen mit der gGmbH nach Möglichkeiten suchen, wie unter unseren Bedingungen die Verantwortung für den Betrieb vom Verein auf die Gesellschaft übergehen könnte. Doch sind dabei noch viele Aspekte zu berücksichtigen, ehe wir ein Konzept zur Diskussion stellen können.

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

Der Vorstand und die Betriebsleitung wünschen allen Mitgliedern, ihren Angehörigen und allen Freunden der Traditionsbahn ein geruhsames Weihnachtsfest und ein gesundes Jahr 2005.

Bahnhofsfest in Moritzburg

120 Jahre alt wurde die Radebeuler Schmalspurbahn in diesem September, im August hatte sich bereits zum 30. Male die Eröffnung des Traditionsbetriebes geöhrt. Dieses Doppeljubiläum war wohl Anlaß genug, mit einem Bahnhofsfest begangen zu werden. Bereits zu Beginn stand fest, daß dieses in Moritzburg stattfinden sollte, zu ungünstig waren die Bedingungen in beiden Endbahnhöfen. Schon in den ersten Gesprächen zeigte sich die Gemeinde Moritzburg unserem Vorhaben sehr aufgeschlossen; der Bürgermeister sagte uns seine Unterstützung zu. Vor allem mit Hilfe des Moritzburger Marktamtsleiters konnte ein Umfeld vorbereitet werden, daß für die Besucher eine angenehme Atmosphäre schaffen sollte.

Nach der Übernahme der Löbnitzgrundbahn stand uns neben dem Verkehrsverbund Oberelbe auch die BVO Bahn GmbH als Partner zur Seite, mit dem unsere Betriebsleitung ein anspruchsvolles Fahrtprogramm vereinbaren konnte. Weitere Unterstützung in Form der Lok 99 516 und einiger ihrer Personale kam von der Museumsbahn Schönheide. Mehrere Modellbahnklubs hatten sich bereiterklärt, ihre Schmalspur-Anlagen und -Modelle bei einer Modellbahnausstellung der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Der Sonnabend begann bei herrlichem Sonnenschein erwartungsgemäß verhalten: Einerseits lockten natürlich die offenen Märkte, andererseits war Moritzburg in Erwartung der



Als erster bergwärtiger Sonderzug ging am Sonnabend morgen ein GmP mit 99 608 auf die Strecke.

Foto: L. Liebing



Hoch über dem Bahnsteig thronte C 121K (oben). Auch 99 713 hatte den Hainsberger HH im Zug (unten).





Lokomotiven im Doppelpack waren nahezu bei jedem Zug zu erleben.



am Nachmittag stattfindenden Hengstparade weiträumig vom Straßenverkehr abgesperrt. Für den zweiten Zug, der um 11 Uhr Radebeul verlassen sollte, hatten wir unsere Partner in Wirtschaft und Verwaltung zu einer Fahrt nach Moritzburg und zurück eingeladen, was gern angenommen wurde.

Auf der Ladestraße in Moritzburg stand der – fast – fertiggestellte Personenwagen C 121K und erinnerte an die Eröffnungszeit der Schmalspurbahn. Im Güterschuppen hatten wir einen umfangreichen Sonderverkauf eingerichtet, bei dem so manches Utensil, das jahrelang unnützlich in unseren Kellern geschlummert hatte, einen neuen Besitzer fand. Die Weißeritztalbahn und die Dresdner Parkeisenbahn präsentierten sich mit eigenen Ständen, und auch die Museums-gGmbH konnte auf sich aufmerksam machen. Auf dem Parkplatz hatten sich die unvermeidliche »Freß- und Saufmeile« eingerichtet.



Vom Gepäckwagen bot sich dieser Blick über den HH auf 99 713.

Vor den historischen Zugarnituren kamen 99 516, 99 539, 99 608 und 99 713 zum Einsatz, fallweise unterstützt von unserer V10C. Die Planzüge der BVO fuhren an beiden Tagen mit 99 1761, 99 1777 und 99 1789, auch sie teilweise in Vorspanne, teilweise als »Sandwich«. Als Wagengast stellte die IG Weißeritztalbahn einen ihrer frisch aufgearbeiteten vierachsigen Drehschemelwagen zur Verfügung, der zusammen mit unseren beiden zugelassenen Güterwagen an die Zeit des schmalspurigen Güterverkehrs erinnerte. Fast ständig war zumindest eine Dampflokomotive im Bahnhof Moritzburg anwesend und konnte für Mitfahrten genutzt werden. Für 20 Minuten Verspätung sorgte ein Heißläufer im Planzug, der ausgesetzt werden mußte und ein Gleis in Moritzburg blockierte.



Aufstellung zur abendlichen Illumination am Radebeuler Heizhaus.





Großer Bahnhof in Moritzburg.





Der Landrat hält seine Ansprache, dann beginnt die Lokparade.



Nach Ankunft des letzten Zuges begann in Radebeul Ost die Aufstellung zur Lokparade. Auf den Gleisen S1 bis S6 präsentierten sich die unter Dampf stehenden Maschinen in mehreren Bildern und wurden bei einsetzender Dunkelheit durch mehrere Halogenstrahler eindrucksvoll in Szene gesetzt. Den Abschluß bildete ein langer Pfiff aller Loks, der wohl noch kilometerweit entfernt zu hören gewesen sein dürfte.

Am Sonntag hatte der VVO die Schmalspurbahn in den Entdeckertag integriert: An diesem Tag konnten zwei Personen auf eine Fahrkarte fahren. Wir hatten uns diesem Tarif angeschlossen und mit dem VVO einen finanziellen Ausgleich vereinbart. Auch dieses Sonderangebot wird dazu geführt haben, daß spätestens am Nachmittag auf dem Moritzburger Bahnhof kaum noch Platz zum Treten war! Wohl etwa 3.000 Besucher erwarteten den Höhepunkt des Bahnhofsfestes: Im Beisein des Landrates und des Bürgermeister sammelten sich die eingesetzten Dampfloks vor der Einfahrt aus Richtung Radebeul. Zunächst defilierten sie einzeln am Publikum vorbei, um dann als geschlossener Verband zurückzukommen. Abschließend setzen sie nacheinander nochmals in ein Pfeifkonzert ein, daß den Zuschauern wohl nicht nur die Nackenhaare zum Vibrieren gebracht hat!

Wie auf Bestellung endete am Nachmittag auch langsam das hervorragende Spätsommerwetter, die Besucher zogen voller Eindrücke nach Hause, und die Veranstalter konnten die Zelte abbrechen. Und mit Einfahrt des letzten Zuges in Radebeul fielen die angekündigten ersten Tropfen vom Himmel.

Von den 32 Betriebseisenbahnern unseres Vereins waren an diesen beiden Tagen insgesamt 30 im Einsatz gewesen, unterstützt von weiteren Vereinsmitgliedern und umsorgt von fleißigen Frauen, die sich für das leibliche Wohl zuständig fühlten. Zusammen mit den Eisenbahnern der BVO, der Schönheider Museumsbahn und den Modelleisenbahnern waren etwa 100 Menschen im Einsatz gewesen. Allen gilt der Dank für eine gelungene Veranstaltung, die

Maßstäbe setzte. Besonders gefreut hat uns die Unterstützung der BVO und des VVO, die nicht unwesentlich zum finanziellen Gelingen des Festes beitrug. Unsere vorsichtige Kalkulation mit einer schwarzen Null konnte übertröffen werden, so daß wir im Anschluß alle Beteiligten noch zu einer Dankeschön-Veranstaltung in die Löbnitztschänke einladen konnten. Ein herzliches Dankeschön auch an das Modelleisenbahngeschäft Klaus Grundkötter aus Radebeul: Herr Grundkötter übergab uns in der Modellbahnausstellung im »Lindengarten« symbolisch den Erlös einer Tombola in Höhe von 250 Euro für die Hauptuntersuchung unseres Wagens 970-237.



Wie verkündet, haben wir alle an diesem Wochenende von uns zusammengetragenen Spenden der IG Weißeritztalbahn zur Verfügung gestellt. Nach erfolgter Abrechnung legten wir nochmals etwas dazu, so daß den Freunden insgesamt 572 Euro überwiesen werden konnten. Ein klein wenig hat damit auch unsere Arbeit beigetragen, das es bei Dresden bald wieder zwei dampfende Bimmelbahnen geben wird.

RAINER FISCHER

Fotos: L. Liebing, R. Fischer, P. Reichler

Baubeginn am Museum

Zum 120. Eröffnungstag des Löbnitzdackels am 16. September 2004 begannen offiziell die Bauarbeiten am zukünftigen Radebeuler Schmalspurbahnmuseum. Die SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH, ihre Gesellschafter, der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. sowie die Traditionsbahn Radebeul e.V., sowie die SSB Immobilien GmbH & Co. KG hatten deshalb zum »Ersten Spatenstich« in den Güterboden geladen.

Dieser Einladung gefolgt war auch Staatsminister Dr. Röbber, der in seiner Ansprache auf die reiche Museumsszene in Sachsen verwies. Seitens des Verkehrsmuseums Dresden sagte Dr. Dünnebieber die volle Unterstützung seines Hauses für das Vorhaben zu, und auch die Stadt

Radebeul bekräftigte, die Bauarbeiten in das Sanierungsgebiet Radebeul Ost einfließen zu lassen.

Inzwischen sind die Bauarbeiten am Kopfbau der ehemaligen Güterabfertigung sichtbar weit fortgeschritten: Das Dach ist wieder dicht, es wurden neue Fenster eingesetzt, der Außenputz des oberen Stockwerkes ausgebessert und in zarten Grüntönen angestrichen sowie der Innenausbau vorangetrieben.

Die Normalspurgleise auf dem zukünftigen Freigelände sind zum großen Teil abgerissen worden; das Schienenmaterial konnte für die spätere Wiederverlegung mit 750 mm Spurweite gesichert werden.

RAINER FISCHER



Zum symbolischen Ersten Spatenstich am Güterboden bildete der noch frische C 121K die stilvolle Kulisse vor der GA für die zahlreich erschienenen Besucher. Foto: R. Fischer

Bauarbeiten auf der Löbnitzgrundbahn

Vom 1. bis zum 19. November 2004 hatte die BVO Bahn GmbH die Löbnitzgrundbahn wie angekündigt wieder voll gesperrt. Bei den dreiwöchigen Gleisbauarbeiten wurden vor allem der Abschnitt von km 4,8 bis 5,4 an der Kaisermühle oberhalb des Haltepunktes Friedewald sowie von km 2,2 bis 2,6 im unteren Löbnitzgrund durchgearbeitet. Es wurden die Schwellen ausgewechselt, der Schotter gereinigt und das Gleis gerichtet und gestopft.

Auf dem oberen Abschnitt wurden gleichzeitig Arbeiten an einer die Bahn kreuzenden Wasserleitung vorgenommen, so daß die gesamte Strecke im Schienenersatzverkehr betrieben werden mußte. In den Bussen galten die normalen VVO-Tarife.

Zwischen Radebeul und Moritzburg wurde ein Bauzugverkehr eingerichtet. Dafür wurde unsere V10C mit den HH und einem für die Aufnahme eines Baggers präparierten Rollwagen nach Moritzburg überführt und bediente das Baugleis von oben. Für die schweren Schottertransporte in den blauen Schüttgutwagen der Press stand von Radebeul aus 99 1761 unter Dampf. Auf Grund eines Getriebeschadens an der V10C mußte in der letzten Bauwoche 99 539 im Bauzugdienst aushelfen.

Seit dem 20. November 2004 rollt der Verkehr wieder. Damit konnten drei Langsamfahrstellen beseitigt und die Geschwindigkeit wieder auf 25 km/h heraufgesetzt werden.

RAINER FISCHER

Bei typischem Novemberwetter ist 99 539 im Einsatz, um am neuen Gleis den Dreck aufzusammeln. (unten) 99 1761 holt auf den BVO-HH's 97-25-55 und -62 das neue Oberbaumaterial in den Löbnitzgrund.

(Seite 15 oben) Fotos: W. Aehlig

99 1761 bringt den »aufgebockten« Bagger zur Baustelle am Übergang der Schildenstraße, der wegen des Gleisbaus mehrere Tage gesperrt war. (Seite 15 unten) Foto: R. Fischer





Der Oberdittmannsdorfer Skl kommt ins Museum

Am 20. Oktober 2004 konnte der bekannte »Oberdittmannsdorfer Skl« von der SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH erworben werden. Es ist damit das erste eigene Fahrzeug der Gesellschaft, das später in der Radebeuler Ausstellung seinen Platz finden wird. Es reiht sich ein in die Sammlung der Nebenfahrzeuge, die der Verein zusammengetragen hat und die ein nur wenig beachtetes Kapitel sächsischer Schmalspurgeschichte abbilden.

Bereits vor mehreren Jahren hatte der Verein vergeblich versucht, das Fahrzeug von der Deutschen Bahn zu übernehmen. Durch eine private Aktion konnte er damals immerhin vor der Verschrottung gerettet werden. Im Zuge der Museumsgründung unternahm der Verein eine neuerliche Initiative, das interessante Fahrzeug für unsere Fahrzeugsammlung zu sichern, was diesmal gelang.

Der wegen seines langjährigen Standortes als »Oberdittmannsdorfer« bezeichnete Kleinwagen entstand wahrscheinlich in den 1960er Jahren unter Verwendung wesentlich älterer Bauteile, so u.a. von Achslagern sächsischer Wagen, in einer Reichsbahnwerkstatt, möglicherweise sogar im Bw Wilsdruff für die Bahnmeisterei Nossen. Diese war damals auch für die Gleisunterhaltung des Wilsdruffer Schmalspurnetzes zuständig.

Das Fahrzeug wird durch einen Benzinmotor angetrieben, der in einem an ein Schweinschnäuzchen erinnernden Vorbau untergebracht ist. Mit Spiegeln und einer Plane versehen konnte seine Ladefläche auch für den Personentransport zur Gleisbaustelle genutzt werden; eine einfache Trichterkupplung diente zum Anhängen eines Kleinwagens für weiteres Kleinmaterial.



Claus Schuchardt fotografierte den Skl am 10. August 1967 im Bahnhof Oberdittmannsdorf.



*Noch in seinem letzten Betriebszustand präsentiert sich das Fahrzeug bei der Übernahme im Oktober 2004.
Foto: R. Fischer*

Nach der Stilllegung des Wilsdruffer Netzes kam der Skl mit anderen »normalen« Fahrzeugen auf die Radebeuler Schmalspurbahn, wo ihn die Bahnmeisterei Dresden-Neustadt bis zur Wende bei der (eher spärlichen) Gleisinstandhaltung nutzte. Als Leihgabe konnte er in dieser Zeit mehrmals bei den Radebeuler Fahrzeugausstellungen und unseren Draisinentreffen besichtigt werden.

Die letzten eineinhalb Jahrzehnte verbrachte das Fahrzeug still und lediglich geschützt in seinem Anbau am Radeburger Lokschuppen. Am 20. Oktober 2004 erblickte er seit langer Zeit wieder das Tageslicht und wurde nach der Übernahme durch die gGmbH zunächst im Lokschuppen untergestellt. In der nächsten Zeit wird eine genauere Befundung ergeben, welche Arbeiten zur Restaurierung durchgeführt wer-

den können. Eine betriebsfähige Aufarbeitung hängt vor allem vom Zustand des Motors ab, ist aber für die Zukunft nicht ausgeschlossen.

Die Anschaffung des Fahrzeugs wurde durch die beiden Gesellschafter der gGmbH finanziert. Wer möchte, kann mit einer Spende die Wiederherstellung dieses einmaligen Fahrzeuges unterstützen. Dafür steht das Spendenkonto 3 001 700 709 bei der Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00, der SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH zur Verfügung. Dieses Konto ist auch für allgemeine Spenden für das Museum gedacht. Auf Wunsch wird natürlich eine Spendenbescheinigung für das Finanzamt ausgegeben.

RAINER FISCHER

Vereins- und Schmalspurinformationen

- Wir begrüßen als neue Mitglieder die Herren Till Gebauer, Peter Holzapfel und Ullrich Neumann aus Dresden, Christian Jummrich aus Domnitz und Hans-Ullrich Rümmler aus Leipzig. Mit Beschluß der Mitgliederversammlung vom 13. November 2004 werden die Herren Gunter Dintner, Michael Kurz, Ralph Matthes, Matthias Mühle, Carsten Paul, Stefan Rabovsky, David Röhrig sowie Janek Roßberg zum Jahresende aus dem Verein ausgeschlossen. Der Verein hat damit per 1. Januar 2005 insgesamt 117 Mitglieder.
- Zum Jahresende werden alle Nebenkonten des Vereins bei der Kreissparkasse Meißen aufgelöst. Für alle geschäftlichen Zahlungen ist ab sofort nur noch das Hauptkonto 3 000 025 099 zu benutzen! Lediglich für Spenden steht weiterhin das Konto 2 209 233 bei der Sparda-Bank Berlin zu Verfügung.
- Die Betriebsleitung bittet alle an einer Ausbildung zum Betriebseisenbahner (Zugführer, Heizer, Lokführer) interessierten Vereinsmitglieder, sich in der Geschäftsstelle zu melden. Bei ausreichendem Interesse können entsprechende Lehrgänge besucht werden; der Verein beteiligt sich an deren Kosten normalerweise mit 10 %.
- Herr Kay-Torsten Zimmermann hat mit Wirkung vom 1. Januar 2005 die Niederlegung seiner Aufgaben als 2. Stellvertretender OBI erklärt. Betriebsleitung und Vorstand haben sich daher über die Neuverteilung der von ihm wahrgenommenen vielfältigen Aufgaben verständigt. Für die Funktion des 2. Stv. OBI steht uns Herr Michael Rosenberger aus Leipzig zur Verfügung, der auch in der Schönerheider Betriebsleitung als Stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter bestellt ist.

Beitragsordnung 2005

1. Die Mitglieder zahlen einen Jahresbeitrag, der bis spätestens 31. März des jeweiligen Kalenderjahres zu entrichten ist.
2. Gemäß § 7 (2) der Satzung und Beschluß der Mitgliederversammlung vom 13. November 2004 gelten für das Jahr 2005 folgende Jahresbeiträge:

bei einem monatlichen Bruttoeinkommen bis 250 Euro:	10 Euro,
von 250 bis 500 Euro:	25 Euro,
von 500 Euro bis 1000 Euro:	45 Euro,
von 1000 Euro bis 1500 Euro:	55 Euro,
über 1500 Euro:	65 Euro.
3. Der gemeinsame Beitrag für Ehe- oder Lebenspartner bemißt sich nach dem höchsten Einzel-Bruttoeinkommen der jeweiligen Ehe- bzw. Lebenspartner zuzüglich eines Aufschlages von 10 Euro.
4. Der Beitrag kann individuell durch freiwillige Spenden erhöht werden.
5. BSW-Mitglieder zahlen zusätzlich die Regelspende von z. Z. 30 Euro zusammen mit dem Jahresbeitrag an den Verein oder direkt an das Bahn-Sozialwerk.
6. Die Beiträge können in Barzahlung beim Schatzmeister oder durch Überweisung auf folgendes Konto erbracht werden: Traditionsbahn Radebeul e.V., Konto 3 000 025 099 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00. Als Verwendungszweck ist anzugeben: Beitrag (Jahr, ggf. + BSW + Spende) sowie Name und Mitgliedsnummer.
7. Die Mitgliedsbeiträge sind nach § 10b EStG und § 9 Nr. 3 KStG wie Spenden absetzbar.

- Die Schönheider Lok 99 516, die zu unserem Bahnhofsfest als Gastlok nach Radebeul gekommen war, erlitt bei einem »Plandampf«-Einsatz am 2. und 3. Oktober 2004 vor den BVO-Zügen einen Achslagerschaden, der mit eigenen Mitteln vor Ort nicht behoben werden konnte. Die Maschine wurde deshalb zur MaLoWa gebracht, wo vor knapp einem Jahr die Arbeiten ihrer HU ausgeführt worden waren. Dort wurde das stark beschädigte Achslager inzwischen repariert, ohne daß eine eindeutige Ursache gefunden wurde. Unser Verein hatte nur erfahrenes und bewährtes Personal auf der Maschine eingesetzt, welches zudem stets durch einen Schönheider Lokführer begleitet wurde. Alle erklärten übereinstimmend, daß die Achslager ordnungsgemäß abgeölt wurden und daher ein von der MaLoWa vorgebrachtes Personalverschulden durch unterlassene Schmierung ausgeschlossen sei. Ansprüche an unseren Verein oder unser Personal werden derzeit weder von der MaLoWa noch von der Museumsbahn Schönheide geltend gemacht.
- Am 14. Dezember 2004 verließ unsere V10C die heimatlichen Schienen. In den nächsten Wochen erhält die Diesellok in Tharandt bei der LRT ihre fällige Untersuchung, so daß sie zur neuen Saison wieder zur Verfügung stehen wird. Kurz vor ihrer geplanten Abstellung war das Getriebe schadhaft geworden, so daß sie nur noch im 1. und 2. Gang betrieben werden konnte.
- DB Netz hat ab dem 1. Dezember 2004 das normalspurige Gleis 6b des Bahnhofs Radebeul Ost wegen Oberbaumängel gesperrt. Seit dem 13. Dezember 2004 ist nun die gesamte Nebenanlage nicht mehr befahrbar. Der Rückbau der bereits länger abgeklemmten nördlichen Gütergleise hat im Oktober 2004 begonnen.
- Die Dresdner Dampfeisenbahn AG hat das Empfangsgebäude des Bahnhofs Radeburg vorsorglich zum Verkauf ausgeschrieben. Auf Grund unerwarteter Forderungen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Gebäudes prüft man derzeit eine Kapitalerhöhung oder die teilweise Veräußerung des Grundstückes.
- Die Radebeuler Planlok 99 1777 ist mit Fristablauf abgestellt worden. Im Einsatz auf der Löbnitzgrundbahn sind damit wechselweise nur noch 99 1761 und 99 1789.
- Am 8. Dezember 2004 vergab der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) zum zweiten Male den mit insgesamt 10.000 Euro dotierten Claus-Köpcke-Preis. Die Veranstaltung fand in Bertsdorf statt, wo sich der IV Zittauer Schmalspurbahnen als Vorjahressieger präsentierte. Die Gewinner waren in diesem Jahr die IG Preßnitztalbahn mit dem Projekt der Fernsprechleitungen entlang ihrer Strecke, der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen mit dem wiedererstandenen Bahnhof Carlsfeld und, geehrt mit dem 1. Preis, die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff mit dem Wiederaufbau des Postwagens 2680 aus dem Jahre 1908. Einen nicht dotierten Sonderpreis erhielt die IG Weißeritztalbahn für ihre Bemühungen zum Wiederaufbau der durch das Hochwasser zerstörten Strecke. Als Vertreter der Staatsregierung würdigte Staatssekretär Dr. Rohde das Engagement zahlreicher Eisenbahnfreunde im Freistaat und bekräftigte die heutige Bedeutung der Schmalspurbahnen nicht nur für den Tourismus in den Regionen. Außerdem warb er dafür, daß eine Unterschied zwischen Bahnen mit täglichem Nahverkehr und denen mit historischen Zugbetrieben nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen gemacht werden müsse.
- In Freital fand am 27. und 28. November 2004 wieder das Kleinbahnfest statt. Vor dem Einheitswagenzug kamen dabei die Einheitsloks 99 1746 und 99 1761 zwischen Freital-Hainsberg und dem km 2,5 im Rabenauer Grund zum Einsatz. Weiter zur Rabenauer Mühle fuhr eine »Ersatzkleinbahn«. In den »Ballsälen Coßmannsdorf«, im »Hains« und in Rabenau fanden Modell-

Fahrtage des Traditionszuges 2005

- 6. Februar: Karnevalszubringer
- 25. März: Karfreitagsfahrt
- 27. März: Osterexpreß
- 5. Mai: Vatertagsbummler
- 7./8. Mai: Karl-May-Fest
- 15. Mai: Pfingstsonntagsfahrt
- 4. Juni: Verstärkerfahrten
- 5. Juni: Karl-May-Fahrt
- 2. Juli: Verstärkerfahrten
- 3. Juli: Karl-May-Fahrt
- 6. August: Verstärkerfahrten
- 7. August: Karl-May-Fahrt
- 19. August: Mit dem Traditionszug zum Mond bei Friedewald
- 3. September: Verstärkerfahrten
- 4. September: Vogelscheuchenfest
- 8. bis 11. September: Schmalspurbahnfestival in Radebeul
- 1. Oktober: Verstärkerfahrten
- 2. Oktober: Schloßfahrt
- 3. Oktober: Zille-Sonderzug mit Stadtrundgang in Radeburg
- 29./30. Oktober: Zubringerzüge zum Moritzburger Abfischen
- 4. und 6. Dezember: Nikolauszüge

bahnausstellungen statt, und auch die Feldbahn war wieder vertreten. Weitere Programmpunkte umrahmten das Fest, so eine Besichtigung des Wasserkraftwerkes im Rabenauer Grund.

- Nachdem am 14. September 2004 bei Rabenau der offizielle Erste Spatenstich für den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn stattgefunden hatte, begann Ende November bei Ulberndorf der Wiederaufbau mit Aufräumarbeiten am zerstörten Gleiskörper. Der vorhandene Oberbau soll dabei auf seine Wiederverwertung geprüft werden. Die Planungen sind von der BVO ausgeschrieben worden, wobei das Wirtschaftsministerium

auf einen möglichst kurzen, unbürokratischen Planungsverlauf orientiert.

- Im Oktober 2004 wurde eines der letzten Relikte der Schmalspurzeit im Bahnhof Heidenau abgerissen: Der talseitige Lokschuppen der einstigen Linie Mügeln b./P.–Geising-Altenberg mußte einem P+R-Parkplatz weichen, dessen Bau unmittelbar danach begann. Seit dem Umbau der Müglitztalbahn auf Normalspur bis 1938 war der Lokschuppen noch durch verschiedene Dienststellen der Reichsbahn genutzt worden, stand nun aber seit langen Jahren leer.
- Am 9. Oktober 2004 feierte der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen die Wiedereröffnung des Bahnhofs Carlsfeld. Dabei war die 99 1568 der Preßnitztalbahn, die auch noch am 18. und 19. Dezember 2004 Bewegung auf die neuen Gleise bringen wird. Im Sommer 2005 möchte der FHWE den Fahrbetrieb auf der normalspurigen Muldentalbahn zwischen Schönheide Süd und Tannenbergsthal aufnehmen.
- Auf Grund einer abgesackten Stützmauer an der Döllnitz mußte am 10. November 2004 die Döllnitzbahn den Betrieb zwischen Oschatz und Oschatz Süd einstellen. Die Personenwagen konnten einzeln und per Hand über die gefährdete Stelle in Richtung Mügeln zurückgeschoben werden, so daß der Betrieb ab Oschatz Süd planmäßig weiterläuft.
- Die SOEG hat auf den Zittauer Strecken bisher 10 % mehr Fahrgäste befördert als im Jahr 2003. Dennoch sanken die Fahrgeldeinnahmen, weil man bei den neu eingeführten Vierer- und Wochenkarten auf den Dampfzuschlag verzichtet hatte.
- Am 10. November 2004 absolvierte die für den Einsatz vor den historischen Fahrzeugen auf dem Rasenden Roland vorgesehene Mansfeld-Lok 9 zusammen mit den ebenfalls bei der MaLoWa aufgearbeiteten zweiachsigen RüKB-Personenwagen 971-212 und 971-214 ihre Probefahrt auf der Mansfelder Bergwerksbahn.



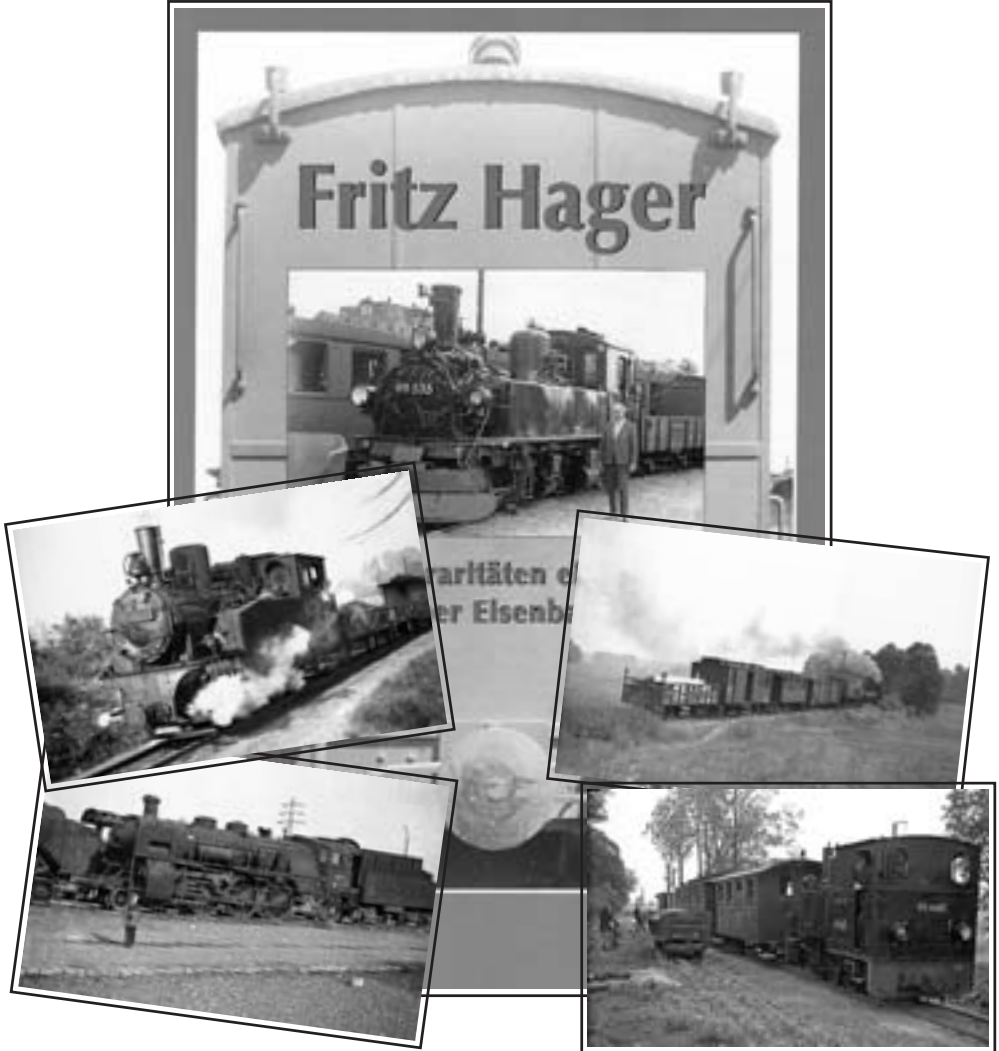
Die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff hat den äußeren Wiederaufbau des vierachsigen Postwagens 2680 aus dem Jahr 1908 abgeschlossen. Sein hölzerner Wagenkasten entstand durch Mitarbeiter des SUFW in Dresdner Hafen weitgehend neu. Am 2. und 3. Oktober 2004 konnte der Wagen beim Wilsdruffer Stationsfest der Öffentlichkeit präsentiert werden. Die Aufarbeitung wurde am 8. Dezember 2004 mit dem 1. Preis des vom VSSB gestifteten Claus-Köpcke-Preises gewürdigt. Foto: R. Fischer

- Die RüKB ist nach dem gescheiterten Verkauf an Ludger Guttwein am 30. November 2004 an den Verleger Herrmann Schöntag verkauft worden. Schöntag war bereits in den 1980er Jahren beim Betrieb des »Öchsle« beteiligt. Die Eisenbahner der RüKB hatten zwei Monate nur den halben Lohn erhalten, da der Landkreis zur Tilgung der Schulden Bernd van Engelens seine Zuschüsse nicht mehr ausgezahlt hatte. Der RüKB würden über 1,2 Millionen Euro fehlen, die van Engelen in andere Bereiche seines Unternehmens umgeleitet habe. Außerdem habe die Kreditanstalt für Wiederaufbau Forderungen in Höhe von über 2 Millionen Euro gegenüber der Kleinbahn. Diesen stünden mögliche Überschüsse von maximal 200.000 Euro pro Jahr gegenüber, die zur Rückzahlung verwen-

det werden könnten. Schöntag zahlte als erstes die ausstehenden Löhne und kündigte Investitionen u.a. im Werkstattbereich an. Auch will er weitere Fahrzeuge auf die Insel bringen. Ob damit auch die in Straupitz seit Jahren unzugänglich abgestellten Lokomotiven und Wagen gemeint sind, blieb bislang offen.

- Der weinrote Salonwagen 900-457 ist am 18. November 2004 erstmals auf den Gleisen der HSB zum Einsatz gekommen. Der Wagen, der sich im Eigentum der IG Harzer Schmalspurbahnen e.V. befindet, war in Blankenburg seit Sommer 2002 durch den »Brücke e.V.« mit Unterstützung des Bundesagentur für Arbeit nahezu neu entstanden. Er steht nun für Sonderaufgaben auf den HSB-Strecken zur Verfügung.

Ganz neu in unserem Souvenirangebot:
FRITZ HAGER - FOTOGRAFIEREI EINES DRESDNER EISENBAHNER
ca. 300 Fotos u.a. von nahezu allen DR-Schmalspurbahnen auf 96 Seiten
EK-Verlag, 19,80 Euro, für Vereinsmitglieder nur 17,50 Euro
erhältlich in unserem Souvenirverkauf, auch im Versand!



Terminplan 2005 (1. und 2. 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
montags bis freitags zwischen 8 und 16 Uhr
über die Geschäftsstelle, Tel. 03 51 / 46 14 80 02*

Januar	Sa	8.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	15.	9 - 18	Sonder-Arbeitseinsatz im Lokschuppen Radeburg
Februar	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz: Grundreinigung T-Wagen
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karnevalszug«
	Sa	21.	9 - 18	Arbeitseinsatz
März	Sa	5.	9 - 18	Arbeitseinsatz: Gleisbau Radeburg
	Fr	25.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karfreitagsfahrt«
	So	27.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Ostersonntagszug«
April	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz: »Rund um den Güterboden«
	Sa	9.	lt. Dstpl.	Radebeuler Museumstag *
	Sa	16.	13 - 16	Mitgliederversammlung *
Mai	Do	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa/So	7./8.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	So	15.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Pfingstsonntagsfahrt«
	Sa	21.	9 - 18	Arbeitseinsatz
Juni	Sa	4.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	4.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Verstärkerfahrten«
	So	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa	18.	9 - 18	Arbeitseinsatz

***) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

