
Traditionsbahn- Depefche



Heft 52

Frühling 2005



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Dreimal umgezogen...	3
Im Kopfbau zieht wieder Leben ein	5
Was – sehr – lange währt...	8
Unsere Diesellok im Tharandter Wald.	10
Arbeiten an Fahrzeugen und Anlagen	13
Vereins- und Schmalspur-Nachrichten	14
Beitragsordnung 2005	14
Die Brünigbahn	18
Termine für Eisenbahnfreunde	20
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:

*Während der Gleisbauarbeiten im vergangenen November stand unsere V10C letztmalig im Einsatz.
Foto: J. Windrich*

Rücktitelbild:

*Der späte, aber andauernde Winter zauberte auch ungewöhnliche Bilder so wie am Gw des Museumszuges.
Foto: R. Fischer*

Impressum:

Traditionsbahn-Depeche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

Telefon: 0351-2134461, Fax: 03 51-2134464

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 52: 29. März 2005, Heft 53: vsl. 15. Juni 2004

Dreimal umgezogen...

...ist wie einmal abgebrannt. Unsere Geschäftsstelle ist nun schon zum vierten Male umgezogen – vom Abgebrannten aber weiter entfernt denn je! Noch vor wenigen Monaten nur in lang gehegten Phantasien vorstellbar, ist nun die erste Etappe einer neuen Dimension zur Realität geworden. Am 28. Januar 2005 konnte die SSB Immobilien GmbH & Co. KG als neuer Hausherr den Kopfbau am Güterboden offiziell eröffnen. Im Obergeschoß sollte und wollte unser Verein sein neues Domizil finden, nah dran am Betriebsgeschehen und auch wieder näher am Kunden. Mit Hochdruck wurde in den vergangenen drei Wochen der Umzug durchgezogen, verbunden mit einer teilweisen Neuordnung eingefahrener Wege.

Ursprünglich hatten wir uns auf eine längere »Verweildauer« in den bisherigen Räumen im Empfangsgebäude eingerichtet, nachdem uns mit dem Verkauf des Gebäudes an die DICON praktisch der Rausschmiß aus dem Erdgeschoß bevorstand. Vor drei Jahren rechnete noch niemand mit den Möglichkeiten, die sich unserem Verein in Zusammenarbeit mit unseren Partnern heute bieten. Und so schmerzt natürlich, daß wir nicht unwesentlich investiert hatten, um das unwirtliche Dachgeschoß überhaupt nutzbar zu machen. Doch könnte dies dazu beitragen, die noch laufenden Verhandlungen mit dem bisherigen Vermieter zu einem gütlichen Abschluß zu bringen. Nebenbei gesagt: Das Erdgeschoß steht noch immer leer, so wie wir es vor fast drei Jahren verlassen haben...

Das renovierte Gebäude ist vor allem als Büro- und Verwaltungskomplex projektiert. Dies stößt teilweise mit bisherigen, eingefahrenen Verhaltensweisen in unserer Mitgliederschaft zusammen:

Einladung zur Mitgliederversammlung am Sonnabend, dem 16. April 2005, 13.00 bis ca. 16.00 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 im vierten Jahrzehnt – Stand und Möglichkeiten
7. Anträge an die Versammlung
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. 0351/2134462, Fax 0351/2134464, eMail: verein@trr.de).

DER VORSTAND

Seit Jahren schlugen die Bemühungen fehl, tatsächlich Ordnung und Sauberkeit durchzusetzen. Schwarze Finger an Wänden und Tastaturen waren nur ein äußerliches Zeichen dafür, daß es mancher an der einfachsten Sorgfalt gegenüber der von uns genutzten (und bezahlten!) Einrichtung vermissen ließ. Natürlich wird der Traditionsbetrieb einen klinisch reinen Umgang mit Mobilar und Material nicht möglich machen. Doch liegt es an jedem Mitglied, daß der helle, freundliche Eindruck unserer neuen Räume möglichst lange erhalten bleibt und wir uns vor dem Publikum nicht für einen schlampigen, unprofessionellen optischen Eindruck schämen müssen.

Natürlich werden wir auch diskriminierungsfrei unseren ebenso unverzichtbaren »schwarzen Bereich« weiterentwickeln. Einen großen Schritt in diese Richtung haben wir mit der Einweihung der neuen Sanitäreanlagen im Radeburger Lokschuppen kurz vor Ostern gemacht. Der bauliche Zustand des Lokschuppendaches erfordert in nächster Zeit dringend eine größere Investition, um das Gebäude als maschinentechnische Basis weiternutzen zu können. Andererseits können sich für uns durch den geplanten Werkstattneubau der BVO im Bahnhof Radebeul Ost und auch bei Realisierung der einzelnen Ausbaustufen des Museums mittelfristig weitere neue Bedingungen für die praktische Arbeit ergeben. Und ebenso, wie man sich im »Sonntagsstaat« nicht unbedingt in den Kanal des Lokschuppens begeben würde, sollte auch der umgekehrte Fall akzeptiert werden!

In der nächsten Zeit werden wir verstärkt über die Richtung zu diskutieren haben, in welche sich die Traditionsbahn in ihrem vierten Jahrzehnt bewegen kann und soll. Dabei können persönliche Ansichten – nicht aber sogenannte »Befindlichkeiten« – natürlich einfließen, doch dürfen wir uns bei den erreichten Dimensionen neuzeitlichen äußeren Zwängen nicht verschließen. Vieles hat sich nämlich um uns herum verändert, vom ewig gierigen Fiskus bis hin zum Betreiberkonzept des Löbnitzdackels.

Mit Freude und manchmal ein wenig verblüfft können wir feststellen, daß wir nicht mehr die Einzigen sind, die sich um die Attraktivität der Schmalspurbahn bemühen. Vor allem das Engagement des neuen Betreibers für den täglichen Betrieb wird sich nach der unvermeidlichen Einarbeitungsphase nun deutlicher zeigen: Die BVO Bahn GmbH plant, ab Mai einen zusätzlichen Fahrradwagen einzusetzen. Das Moritzburger Bahnhofsgebäude als verkehrlicher Mittelpunkt befindet sich mitten in den Umbau- und Renovierungsarbeiten. Anschließend wird auch der Bahnsteigbereich umgestaltet, einschließlich der Wieder-Absenkung des bei der letzten Oberbauerneuerung der DB AG stark angehobenen Gleises 2 und der Schaffung eines ansprechenden Überganges zur Bushaltestelle, die neben das Bahnhofsgebäude verlegt werden soll. Die Planungen für den neuen Werkstattbereich in Radebeul werden konkreter; dabei kann es durchaus zu Synergien mit den vorgesehenen Gleisarbeiten im Museumsbereich kommen. Und schließlich beteiligt sich die BVO aktiv an »unseren« Veranstaltungen zu Ostern und Nikolaus und will darüber hinaus z.B. mit Weinfahrten zusätzliche eigene Höhepunkte anbieten.

Noch lange könnten wir über die Aktivitäten schreiben, in die unser Verein eingebunden ist. Dann wird man objektiv feststellen, daß für manchen – ob nun mit sauberen oder schwarzen Fingern – die Grenzen einer erholsamen Freizeitbeschäftigung bei weitem überschritten sind. Auch dies sollte man berücksichtigen, wenn man die eigenen Aktivitäten als Maßstab für die Vereinsentwicklung anlegt. Natürlich können wir uns auch wieder in den Klubwagen setzen, bunte oder schwarz-weiße Bilder der Vergangenheit austauschen und hin und wieder einen Sonderwagen bei der BVO bestellen, finanzielle Aufwendungen und personelle Anstrengungen sparen und über die Zukunft des Löbnitzdackels schwadronieren, die dann von anderen allein bestimmt wird. Aber wollen wir dies wirklich?

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

Im Kopfbau zieht wieder Leben ein

Am 28. Januar 2005 konnte der Geschäftsführer der SSB Immobilien GmbH & Co. KG, Herr Thomas Joachim, den weitgehend fertiggestellten Kopfbau des Güterbodens offiziell eröffnen. Nach nur wenigen Monaten Bauleistungen ist aus dem heruntergekommenen Gebäude der einstigen königlichen Güterverwaltung ein Schmuckstück geworden. Unter Wahrung der historischen Substanz konnte die erste Etappe des ehrgeizigen Konzeptes »Schmalspurbahn-museum Radebeul« bis auf einige witterungsbedingte noch nicht ausgeführte Außenarbeiten abgeschlossen werden. Wie früher wird der Kopfbau mit Büroflächen vor allem der Verwaltung und – bis die dafür geplanten Flächen im Museumsbereich nutzbar sein werden – auch einem eingeschränkten Publikumsverkehr dienen.

Als Hauptmieter tritt die SSB Schmalspurbahn-museum Radebeul gGmbH auf, die das Obergeschoß an unseren Verein untervermietet. Nachdem der Radebeuler Gewerbeverein leider von einer Einmietung abgesehen hat, sind derzeit noch zwei Räume im Ergereschoß zu vermieten. Dort ist auch die M+E Consult eingezogen, die sich um die Vermarktung des geplanten Veranstaltungsraumes sorgen wird.

In seiner Rede bei der Eröffnung erwähnte der Baubürgermeister der Stadt Radebeul, Herr Dr. Müller, daß hier das »Sächsische Schmalspurbahn-museum« entstehe. Diese kleine Unkorrektheit veranlaßte einen der eingeladenen Journalisten, einen vermeintlichen Streit aus dem vergangenen Jahr hervorzukramen: Das wirkliche Sächsische Schmalspurbahn-museum existiere doch schon seit langem in Rittersgrün,



und Radebeul bekäme nur ein weiteres neben zwei anderen, nämlich Löthain (sic!) und eben Rittersgrün. Eine Internetdiskussion, die sich um den Namenszusatz »Sächsisch« entfacht hatte, wurde von ihm in der Überschrift des am folgenden Tag erschienenen Artikels zu einem Streit zwischen den Eisenbahnfreunden stilisiert, während im Text Zitate aus Rittersgrün und Radebeul darauf verwiesen, daß es diesen gar nicht gebe. Zur Klarstellung seien an dieser Stelle deshalb folgende Erläuterungen gestattet:

Das Rittersgrüner Museum eröffnete seinen Betrieb im Jahre 1976 in Zusammenarbeit einer DMV-Arbeitsgemeinschaft und der Gemeinde. Im Jahr 1997 hat man sich den Namen »Sächsisches Schmalspurbahnmuseum Rittergrün« vom SMWA offiziell bestätigen lassen. Seit einiger Zeit ist der aus der AG hervorgegangene Verein auch selbst Träger des Museums.

Die Radebeuler Sammlung ist seit spätestens 1971 mit Anlegung des Weges an der Ladestraße öffentlich zugänglich und seitdem de facto ein Museum ohne Eintrittsgeld. Die im vergangenen Jahr gegründete SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH hat in Kenntnis des Rittersgrüner Namens bewußt auf den sächsischen Zusatz verzichtet. Grundsätzlich baut das Museum natürlich auf die seit vier Jahrzehnten vorhandene Anlage auf, will aber mit Nutzung des Güterbodens die Ausstellungsmöglichkeiten wesentlich erweitern.

Die zugesagte Teilnahme des Rittersgrüner Museums am Schmalspurbahnfestival im kommenden September in Radebeul bestätigt, daß beide Museen nicht nur ohne gegenseitige Konkurrenz existieren, sondern sich in der Arbeit unterstützen können und wollen. Und das hat Tradition: 1964 war zum 75. Streckenjubiläum im Pöhlwassertal praktisch die Generalprobe für die museale Erhaltung sächsischer Schmalspurfahrzeuge: Im Jubiläumzug war ein großer Teil der Wagen nochmals im Einsatz, die seitdem dem Dresdner Verkehrsmuseum gehören, sich kurz darauf in Radebeul wiederfanden und noch heute hier gepflegt werden.

Mitte Februar 2005 begann die Geschäftsstelle mit den Vorbereitungen zum Umzug in das Obergeschoß des renovierten Gebäudes. Im Vorlauf waren neben der Sicherstellung der »Hardware-Voraussetzungen« noch Planungen nötig, von der Nutzung und Einrichtung unserer neuen Räume bis hin zum Schließsystem. Am 25. Februar begann die heiße Phase: Zunächst zog das Souvenirlager in ungezählten Umzugskartons verpackt in das neue Domizil ein. Am 5. und 6. März erfolgte die Umsetzung der Geschäftsstelle, die so mit Beginn der 10. Kalenderwoche mit kleinen Einschränkungen am neuen Ort arbeitsfähig war. Anschließend folgte die Umlagerung der zum Traditionsbetrieb erforderlichen Einrichtung, als letztes das Archiv.

Insgesamt ist die uns zur Verfügung stehende Fläche deutlich geringer als die bisherige im Bahnhofsgebäude. Doch gelang es, durch eine teilweise neue Anordnung die tatsächliche Ausnutzung der Räume zu verbessern: Durch die Einrichtung eines Zimmers für die Betriebsleitung konnten von den Vorschriften bis zu den Uniformen alle für den Traditionsbetrieb erforderlichen Dinge in einem überschaubar und kontrollierbaren Bereich untergebracht werden. Damit sollen gleichzeitig verschiedene Unzulänglichkeiten, die nach einem hektischen Fahrtag meist zurückblieben, der Vergangenheit angehören.

Derzeit wird sich unser Publikumsverkehr noch auf das Vorzimmer der Geschäftsstelle konzentrieren. Dort wird der Fahrkarten-Vorverkauf stattfinden und ein großer Teil unseres Souvenirangebotes präsentiert. Beides kann später in den Eingangsbereich des Museums umgelagert werden.

Der Küchenbereich beschränkt sich nun auf eine kleine Teeküche. Bei besonderen Anlässen können wir aber auf die schon vorhandene Kücheneinrichtung der M+E Consult im Erdgeschoß zurückgreifen.

Wer die neuen Räume und Möglichkeiten sieht, wird sich sicher nicht mehr in das Dach-



Ein- und Ausblick in der neuen Geschäftsstelle des Vereins. Fotos: R. Fischer



geschoß des Bahnhofsgebäudes zurück wünschen. Nicht unwesentlich trägt dazu ein teilweise neues Mobilar bei, das wir gebraucht von der M+E Cnsult übernehmen konnten und die Geschäftsstelle wesentlich professioneller aussehen läßt. Daß der saubere, freundliche Eindruck möglichst lang erhalten bleibt, dazu muß jedes Mitglied durch sein persönliches Auftreten vor Ort beitragen. Und so selbstverständlich, wie es eigentlich sein sollte, muß man es doch für einzelne noch einmal sagen: Das fängt schon auf dem Schuhabtreter an der Eingangstür an! Für die Sauberhaltung der Räume sind wir selbst zuständig, also sollte der Dreck möglichst gar nicht erst hereinkommen. Und da dieser natürlich nicht ganz zu vermeiden ist: Im Toilettenbereich befinden sich für jeden nutzbar Besen und Wischeimer!

Das Gebäude ist mit einer Alarmanlage ausgerüstet, die von einem Wachdienst kontrolliert wird. Das hat Konsequenzen u.a. bei der Nutzung unserer Räume, die über ein festgelegtes Zeitfenster hinausgeht. Außerdem kümmert sich ein Hausmeister des Vermieters um Ordnung und Sicherheit im und um das Gebäude.

Die Verhandlungen mit unserem bisherigen Vermieter zielen derzeit darauf, daß wir einen Teil des westlichen Dachgeschosses sowie die Kellerräume weiternutzen. Damit wäre sowohl für unsere ABM- bzw. ALG-II-Mitarbeiter und die – wenigen – Mitglieder, die sich noch an Arbeitseinsätzen in Radebeul beteiligen, eine Basis geschaffen. Mittelfristig können sich auch für diesen Bereich neue Möglichkeiten ergeben, sei es durch den geplanten Werkstattneubau der BVO Bahn GmbH oder durch weitere Ausbaustufen des Museums.

Der größte Teil unserer vereinsinternen »schwarzen« Arbeiten hat sich ohnehin in den Radeburger Lokschuppen verlagert. Deutliches Zeichen für den tatsächlichen Bedarf in diesem Bereich in Radebeul sind die Staubschichten auf der Arbeitskleidung unserer Mitglieder im bisherigen Umkleideraum! Wieder einmal sei darauf verwiesen, daß wir aus diesem Anlaß eine radikale Entsorgung planen. Wer also Wert auf eine weitere Erhaltung seiner Sachen legt, sollte sich umgehend bei diesen sehen lassen!

RAINER FISCHER

Was – sehr – lange währt,...

Weitgehend unbemerkt von der öffentlichen Arbeit unseres Vereins und in wesentlichen Teilen tatsächlich unterirdisch vollendete sich kurz vor Ostern ein wichtiges Projekt für die künftige Nutzung des Lokschuppens in Radeburg.

Nachdem die baulichen Vorarbeiten im Inneren bereits seit etwa zwei Jahren vorangetrieben worden waren, erfolgte nach langwierigen Anmelde- und Genehmigungswegen Ende November 2004 der Anschluß der geplanten sanitären Anlagen an das Abwassernetz der Stadt Radeburg. Die Abnahme der Grundleitungen einschließlich des Revisionsschachtes und die Einbindung im Straßenbereich in 2,35 m Tiefe erfolgte am 25. November 2004.

Im Vorfeld mußten Projektunterlagen erstellt, Zustimmungen aller Rechtsträger einge-

holt und zahlreiche Absprachen mit den am Bau Beteiligten geführt werden. Unsere Partner waren neben der Stadt Radeburg auch der Kommunalservice Abwasser, das Bauunternehmen Bachmann und der Baubetrieb der DGS. Maßgeblichen Anteil an der praktischen Realisierung hatten vor allem die beiden »Hausmeister« Hans-Peter Ring, der sich auch um die Behördenwege kümmerte, und Hans-Jürgen Rosner.

Während der Streckensperrung wegen der Bauarbeiten im vergangenen Jahr erhielt auch die geleerte Zisterne im Lokschuppen einen neuen Anstrich. Deren Speiseleitung einschließlich des Schwimmerventils sowie der Wasseranschluß nach dem Hauptzähler mußten infolge des schlechten Zustandes erneuert und



Kanalarbeiten in Radeburg mit unerwarteten Hindernissen. Fotos: H.-P. Ring



die Leitungen wieder frostsicher isoliert werden. So ist weiterhin das störungsfreie Wassernehmen der Planmaschinen gewährleistet, wofür unser Verein gemäß den Verpflichtungen des Mietvertrages zu sorgen hat.

Beim Einbau des neuen Revisionschachtes stießen die Bauarbeiter etwa 40 cm unter der Oberfläche auf eine gemauerte, in den Unterlagen nicht dokumentierte Schleuse, die natürlich genau dort lag, wo nun unsere Abwasserleitung entlangführen sollte. Diese mußte deshalb mit kurzen Bögenstücken um das massive Bauwerk herumgeführt werden. Weiterhin wurden bei den Schachtarbeiten unter der Zufahrtsstraße eine PE-Wasserleitung und eine Steinzeug-Abwasserleitung angetroffen. Während der Zweck der Steinzeugleitung durch eine Einmündung in einen Regenwasserschacht erkannt werden

konnte, blieb das Ziel der PE-Leitung weiterhin verborgen.

In den folgenden Wochen wurden die Anschlüsse und Armaturen in Küche, Dusche und Toilette hergestellt und anschließend die eingebrachten Durchbrüche und Kanäle wieder geschlossen. Mit der Anbringung der Fliesen in der neuen Toilette endete das Baugeschehen am 17. März 2005 offiziell.

Nummehr ist erstmals in der 120jährigen Geschichte des Gebäudes eine in hygienischer Sicht einwandfreie und den heutigen Vorschriften entsprechende Nutzung der sanitären Anlagen möglich.

Am 19. März 2005 konnte die neue Einrichtung in Anwesenheit des 1. Vorsitzenden in Betrieb genommen werden.

HANS-PETER RING, RAINER FISCHER

Unsere Diesellok im Tharandter Wald

Am 14. Dezember 2004 war unsere Diesellok zur fälligen Revision nach Tharandt geschickt worden. Die LRT GmbH Tharandter Baumaschinenservice, die aus der Diesellokwerkstatt im Tal der Wilden Weißeritz hervorgegangen ist und die unsere Maschine bereits mehrfach betreut hatte, konnte das für uns günstigste Angebot unterbreiten, so daß sie den Zuschlag für die Arbeiten erhielt.

Gleich nach Ankunft in Tharandt erfolgte die gemeinsame Befundung der Lok, bei welcher der Umfang der erforderlichen und der von uns gewünschten zusätzlichen Arbeiten abgestimmt wurde. Anschließend begann die Demontage der Maschine. Bei der Untersuchung der einzelnen Baugruppen ergaben sich weitere Arbeiten, deren Erfordernis bei der Befundung nicht festgestellt werden konnte.

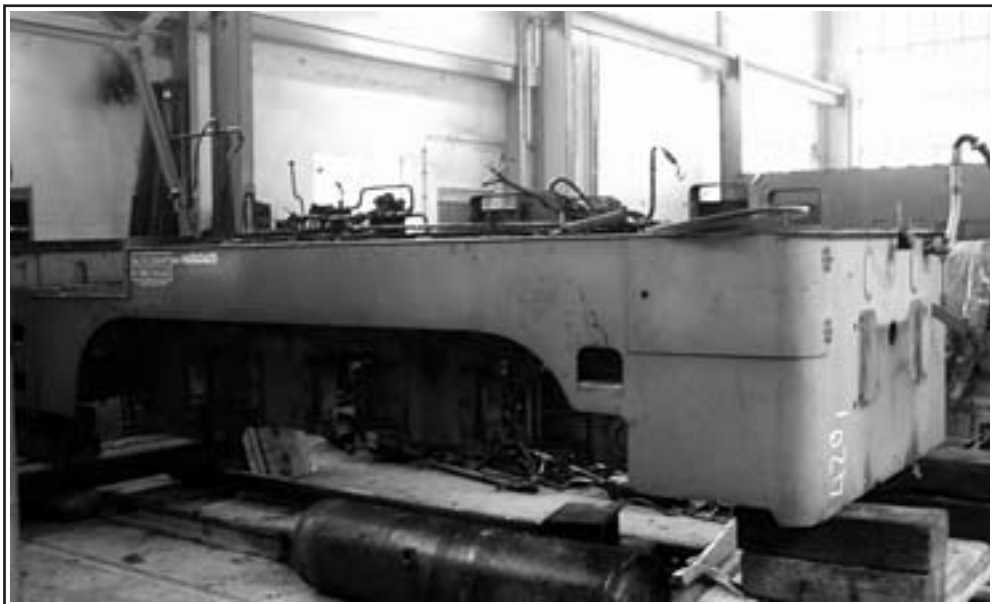
Die Gelenkwelle hatte unter dem Getriebeschaden im vergangenen Herbst ebenfalls gelitten, so daß wir uns zum Einbau eines regenerierten Teils entschieden. Bei der Ultraschallprüfung der Radsätze wurde an einem

Radreifen ein Riß festgestellt. Dieser konnte durch Abdrehen und Angleichen der anderen Radsätze beseitigt werden. Dabei behielten die Radreifen eine Dicke, die bei normaler Abnutzung noch eine zweimalige Umrißbearbeitung gestattet, ehe eine wesentlich teurere Neubereifung erforderlich wird.

Durch die zusätzlichen Arbeiten war der ursprünglich geplante Fertigstellungstermin zu Ostern nicht zu halten. Derzeit befindet sich die Maschine in der Montage. Probleme bereitet noch die Vakuumpumpe, für die eine neue komplizierte Dichtung angefertigt werden mußte, und deren Regelung noch auf den im Bremsbetrieb üblichen Unterdruck abgeglichen werden muß.

Mit einem neuen blauen Anstrich, der sich am Lieferzustand orientiert, wird unsere Lok 1 voraussichtlich ab Mitte April 2005 wieder auf den Radebeuler Gleisen anzutreffen sein.

RAINER FISCHER

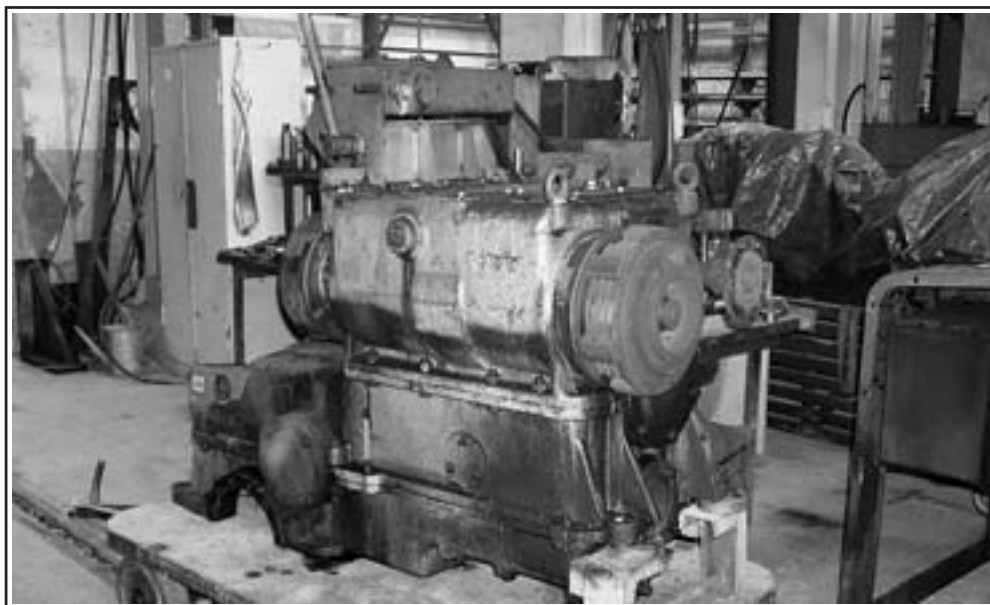


Demontiert im Tharandter Wald - die V10C zur Revision bei der LRT. Fotos: J. Windrich





V10C - in (fast) alle Einzelteile zerlegt. Foto: J. Windrich



Arbeiten an Fahrzeugen und Anlagen

Über die Winterpause wurde der Kessel von 99 539 ausgewaschen und kleinere Reparaturen an der Lok ausgeführt. Am 19. März 2005 absolvierte die Maschine vor einem vereinsinternen Sonderzug ihre Probefahrt, die zur vollsten Zufriedenheit verlief.

Am Wagen 970-237 konnten die an den Stirnwänden noch teilweise fehlende Außenverkleidung im Februar 2005 vollständig angebracht werden. Auf Grund der auslaufenden ABM kamen anschließend die Arbeiten an ihm zunächst zum Erliegen. Nachdem uns nunmehr nochmals drei ABM-Mitarbeiter und demnächst wahrscheinlich auch mehrere ALG-II-Bezieher zur Verfügung stehen, können die Arbeiten fortgeführt werden.

Zunächst müssen die Fenster und die Fensterbänke eingepaßt und die Fensterausgleiche justiert werden. Dabei wird uns Tischlermeister Gubisch nochmals unterstützen; anschließend sind die Holzarbeiten am Wagenkasten weitestgehend abgeschlossen.

An die Radebeuler Stahlbaufirma Winkler wurde der Auftrag zur Anfertigung und zum Einbau der Ofenverkleidungen und Rauchabzüge vergeben. Da in unserem Fundus nur einige Teile originaler Verkleidungen zur Verfügung stehen, müssen die fehlenden nachgefertigt werden. Für die beiden Schornsteinaufsätze kommen ebenfalls Nachbauten der originalen Saughauben in liegender Ausführung zum Einbau, die das äußere Dachbild wesentlich mitbestimmen werden.

Als nächstes sind bei nun wieder günstiger Witterung der Decken- und Abortbereich zu streichen, die Innenverkleidung mit einer Lasur sowie der Außenanstrich mit einer abschließenden Farbschicht zu versehen. Dann kann der bereitliegende Fußbodenbelag verlegt werden und parallel zu den Arbeiten an den Öfen der Einbau des Sitzgestühls mit den Gepäcknetzen beginnen. Auch dabei sind noch Nachfertigungen erforderlich, da der Wagen durch die unübliche

Ofenanordnung nicht mehr alle Viererbänke besessen hatte.

Für unser GGw-Problem bietet sich eine Lösung an, die allen Partnern und Wagen gerecht werden kann, aber wegen der in diesem Jahr durch noch drei anstehende Wagenuntersuchungen angespannten Situation auf unserem Fahrzeugsektor wohl kurzfristig nicht mehr zu bewältigen ist.

Das SUFW als langjähriger ABM-Träger hat am 1. April 2005 einen unserer drei HH zugeführt bekommen und wird ihn in den nächsten Wochen in ihrem Objekt auf der Dresdner Industriestraße demontieren und äußerlich herrichten. Dort waren in den vergangenen Monaten die stark korrosionsgeschädigten Klappdeckel des KKw 97-26-06 instandgesetzt worden. Diese sind im März wieder angeliefert worden und warten auf die Anbringung ans Fahrzeug bei günstiger Witterung.

Auf Grund erkennbarer Schäden hatten wir ein Holzgutachten für das Dachgebälk des Radeburger Lokschuppens eingeholt. Dieses empfiehlt den baldigen Austausch eines pilzbefallenen Balkens. Da auch der undichte Zustand der Dachhaut dringenden Handlungsbedarf aufzeigt, sind inzwischen Angebote von Handwerksbetrieben für eine grundlegende Dachsanierung der Lokhalle eingeholt worden. Trotz möglicher und gewollter Eigenleistungen wird sich eine größere ungeplante Ausgabe für die Realisierung dieser Arbeiten erforderlich machen. Ein weiterer Aufschub läßt aber erwarten, daß die Schäden kurzfristig Dimensionen annehmen, die eine Weiternutzung des Gebäudes für unsere Zwecke unmöglich werden lassen.

Der für den 12. März 2005 geplante Gleisbau-Einsatz am Gleis 5 in Radeburg mußte auf Grund der anhaltenden winterlichen Witterung ausfallen.

RAINER FISCHER

Vereins- und Schmalspur-Informationen

- Im März 2005 sind die Herren Dr. Wolfram Kurz aus Pirna und Thomas Pretzsch aus Berbisdorf unserem Verein beigetreten.
- Zum 31. März war der Vereinsbeitrag für das Jahr 2005 fällig! Der Vorstand erinnert alle noch säumigen Mitglieder an ihre Verpflichtung, den Beitrag pünktlich zu entrichten. Bei einer Überweisung ist bitte zu beachten, daß die Zahlungen nur noch auf das bisherige Hauptkonto 3 000 025 099 bei der Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00, zu leisten sind. Das Konto 2 209 233 bei der Sparda-Bank Berlin ist nur noch für Spenden zu nutzen; alle anderen Konten wurden mit Jahresbeginn aufgelöst!
- Mit dem Umzug sind unsere bisherigen Telefonanschlüsse weitgehend unbenutzbar geworden. Ab sofort gelten für die neue Geschäftsstelle folgende Nummern:
 - 0351/2134461: Vorzimmer, Kundenverkehr
 - 0351/2134462: Geschäftsstelle (Hummig)
 - 0351/2134463: Vorstand (Fischer)
 - 0351/2134464: Fax
 - 0351/2134465: Betriebsleitung (nicht ständig besetzt)Das SSB Schmalspurbahnmuseum ist unter folgenden Rufnummern zu erreichen:
 - 0351/2134450, -51: Geschäftsführung
 - 0351/2134455: FaxDie gemeinsame Adresse ändert sich in »Am Alten Güterboden 4k, 01445 Radebeul«. Die Postanschrift Postfach 100201, 01436 Radebeul bleibt weiter gültig.
- Am Wochenende des 23. und 24. April 2005 ist eine Vereinsexkursion ins Erzgebirge geplant, die im vergangenen Jahr wegen des Betreiberwechsels verschoben worden war. Geplant sind unter anderem ein Besuch im

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.

neuen Werkstattkomplex in Oberwiesenthal und im Rittersgrüner Museum; Übernachtungsmöglichkeiten stehen in Neudorf zur Verfügung. Interessenten melden sich bitte kurzfristig in der Geschäftsstelle!

- Die Osterfahrten 2005 wurden zusammen mit der BVO Bahn GmbH vorbereitet und durchgeführt. Während sich der Fahrgastandrang am Karfreitag in den drei zusätzlichen Zugpaaren zwischen Radebeul und Moritzburg in den erwarteten Grenzen hielt, waren die vier Sonderzugpaare am Ostersonntag nahezu bis zum letzten Platz, zeitweise sogar darüber hinaus, besetzt. Dies ist neben der an beiden Fahrtagen günstigen Witterung vor allem wohl der guten Vermarktung zu verdanken, wozu besonders eine am 10. März 2005 zusammen mit der BVO, dem VVO und dem SSB Museum durchgeführte Pressekonferenz mit Draisine, Osterhäsin und Fototermin beigetragen haben dürfte.
- Die Karnevals-Sonderzüge 2005 am 6. Februar standen dagegen unter keinem guten Stern: Beim Anheizen wurde an 99 713, die unseren Sonderzug befördern sollte, ein Heizrohr stark undicht, so daß ersatzweise 99 608 angefeuert werden mußte. Deshalb stellte gegen 12 Uhr 99 1789 schon den Traditionszug bereit, während 99 608 noch bekohlte. Eine Weichenstörung in Radebeul Ost führte dann zu einer erheblichen Verspätung des Traditionszuges, die sich auch noch auf den ihm folgenden und nach Radeburg verlängerten BVO-Zug um 13.00 Uhr auswirkte. Dieser bestand aus gut besetzten 13 Wagen und wurde von 99 1761 und 99 1789 gemeinsam befördert. In Moritzburg teilte sich der Zug; die 99 1761 brachte zwei Klassen planmäßig zurück nach Radebeul, 99 1789 fuhr mit den anderen Wagen weiter nach Radeburg. Im nachfolgenden Zug fuhr 99 1789 mit der Altbau-Garnitur auch nach Radeburg.
- Ende Februar 2005 begannen Meininger Lokschlosser in der Radebeuler Werkstatt mit der Reparatur an 99 713. Dabei wurde

entschieden, die das defekte Heizrohr umgebenden Rohre mit zu wechseln, um weitere Schäden in naher Zukunft vorzubeugen. Am 8. März 2005 bestand die Lok nach Abschluß der Arbeiten mit der Saugluftgarnitur der BVO in den vormittäglichen Planzügen ihre Lastprobefahrt.

- Die Renovierungsarbeiten am Bahnhofsgelände Moritzburg als Betriebsmittelpunkt der BVO Bahn GmbH laufen auf Hochtouren. Anschließend werden Bauarbeiten im Bahnsteigbereich folgen, wobei auch die Bushaltestelle an diesen verlegt werden soll.
- Nach den aktuellen Planungen werden die Bauarbeiten an der Gleiskreuzung am Haltepunkt Weißes Roß voraussichtlich eine Streckensperrung von Ende Oktober bis Ende November 2005 erfordern. Die BVO möchte sicherstellen, daß die Nikolauszüge verkehren können. Ein verkürzter Zuglauf ab dem Haltepunkt Weißes Roß ist wegen der Baustellenausdehnung nicht möglich: Das Gleis des Lößnitzdackels wird in Höhe der Apotheke verschwenkt, um einen günstigeren Kreuzungswinkel mit dem Gleis der Straßenbahn zu ermöglichen, und erreicht erst wieder in der Kurve am nördlichen Bahnsteigende den alten Verlauf. Voraussetzung für die Termineinhaltung sind aber umfangreiche Tiefbauarbeiten, die vor dem eigentlichen Gleisbau abgeschlossen sein sollen. Während der Sperrpause will die BVO auch wieder auf anderen Streckenteilen der Lößnitzgrundbahn bauen.
- Der VVO ist mit der BVO übereingekommen, die während dieser Bauarbeiten nicht erforderlichen Zuschüsse für die Einlegung zusätzlicher Zugleistungen zu nutzen. Ab dem 1. April bis zum 31. Oktober 2005 wird die BVO ein abendliches Zugpaar nach Moritzburg und zurück fahren. Da dieses teilweise in den Fahrplanlagen unserer sechs Abendzüge liegt, verständigen sich derzeit beide Betriebsleitungen über eine gemeinsame Leistung.

- Für den von uns genutzten Güterschuppen in Radeburg wird vom Eigentümer, der Dresdner Dampfeisenbahn AG, ab sofort eine Mietzahlung gefordert. Der Vorstand hat sich daher entschlossen, den angebotenen Mietvertrag nur bis zum 30. September 2005 abzuschließen. Dann wollen wir unsere Ausstellung räumen und die Exponate in das Radebeuler Museum einbringen.
- Die BVO will ab Mai 2005 auf der Löbnitzgrundbahn einen Fahrradwagen anbieten. Dazu soll ein Hainsberger Gepäckwagen hergerichtet werden. Außerdem denken BVO und VVO derzeit über kleine Korrekturen im Tarifsysteem nach, die noch in diesem Jahr greifen könnten.
- Am 10. April 2005 findet der 5. Radebeuler Museumstag statt. Unser Verein beteiligt sich zusammen mit dem SSB Schmalspurbahnmuseum, der BVO und der Stadtbibliothek im gewohnten Umfange. Eintragungen für Dienstposten sind noch erwünscht.
- Mit der Stadt Radebeul und der BVO sind die Rahmenbedingungen für die Fahrten zum Karl-May-Fest am 7. und 8. Mai 2005 abgestimmt worden, die sich an denen der vergangenen Jahre orientieren. Auch der Fahrplan wird den Umfang des vergangenen Jahres haben. Auch hier sind noch Eintragungen in den Dienstplan möglich.
- Auf der Weißeritztalbahn soll ab Sommer 2005 gebaut werden. Deshalb werden zu Pfingsten 2005 die letzten Sonderfahrten ab Dippoldiswalde stattfinden. Bis zum Baubeginn soll auch der HH 97-25-54 der IG WTB, der derzeit noch in Radebeul steht, wieder nach Freital zurückkehren. Über die Umsetzung der in Dippoldiswalde stehenden Traditionswagen nach Radebeul ist noch nicht endgültig entschieden.
- Die BVO hat im Januar 2005 den ohne Fristen in Radebeul Ost abgestellt gewesenen Traglastenwagen 970-281 an die Mansfelder Bergwerksbahn abgegeben und erhielt dafür zwei Schotterwagen, die vor allem beim Wiederaufbau der Weißeritztalbahn zum Einsatz kommen werden.
- Die Museumsbahn Schönheide und die MaLoWa haben Mitte Januar 2005 sowohl Bedienfehler als auch fehlerhafte Aufarbeitung als Ursache für die heißgelaufene Achse an 99 516 im vergangenen Herbst ausgeschlossen. Es seien Achslager-Bauteile eingebaut gewesen, die irgendwann einmal auf die Maschine gekommen sind, aber nicht der erforderlichen Konstruktion entsprachen.
- Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) hat unter dem Motto: »125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen – große Geschichte auf schmaler Spur« zu einer gemeinsamen Vorbereitung des Jubiläums im Jahr 2006 aufgerufen. Bei einer ersten Zusammenkunft nahezu aller sächsischen Schmalspurbahn-Betreiber und -Vereine am 4. März 2005 in Dresden wurde deshalb ein Redaktionskomitee gebildet, das die geplanten Aktivitäten sammeln und ggfs. koordinieren soll. Einig war man sich über ein gemeinsames Auftreten und daß die Jubiläumsveranstaltung natürlich in Kirchberg bzw. Schönheide stattfinden soll.
- Zum 15. Vereinsjubiläum des Interessenverbandes Zittauer Schmalspurbahnen e.V. soll am 9. Juli 2005 eine Sonderfahrt mit der Lyd2 199 013 der SOEG stattfinden und Appetit auf die Inbetriebnahme des VT 137 322 machen. Am Triebwagen gingen derweil die Montagearbeiten des Motors weiter.
- Der Traglastenwagen 970-571 des IVZ ist im Februar 2005 für die Dauer von 16 Jahren an die Museumsbahn Schönheide verliehen worden.
- Die SOEG hat Mitte Januar 2005 mit 99 731 erstmals eine ihrer Lokomotiven zur Untersuchung ins Dampfloswerk Meiningen geschickt. Bislang waren die SOEG-Maschinen bei der MaLoWa aufgearbeitet worden, noch im Januar 2005 ist 99 787 nach einer Untersuchung mit Rückbau auf Rostfeuerung aus dem Mansfeldischen zurückgekehrt.



*Am 11. Februar 2005 borgen die Löthainer Eisenbahnfreunde den Kasten des Gw 97-09-84 und stellen ihn auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Löthain auf. Das 1889 gebaute Fahrzeug war zuletzt als Werkstattwagen der Bm Nossen genutzt und am 30. Januar 1967 privat nach Dittmannsdorf verkauft worden. Die folgenden Jahrzehnte überdauerte er als Bienenhaus. Bereits vor mehreren Jahren wollten ihn die Wilsdruffer Eisenbahnfreunde bergen, jedoch hielten ihn die Besitzer damals noch für unverzichtbar.
Foto: R. Fischer*

- Die SOEG hat die für März 2005 geplanten Bauarbeiten im Bahnhof Bertsdorf wegen des anhaltenden Winters auf einen späteren Zeitpunkt verschieben müssen. Seit dem 24. März 2005 gilt im Zittauer Gebirge ein überarbeiteter Fahrplan, der vor allem einige Anschlüsse in Zittau verbessert.
- Im Februar 2005 wartete die Rügener 99 784 inzwischen ein komplettes Jahr im Dampflokwerk Meiningen auf die fällige Untersuchung. Nach dem erneuten Eigentümerwechsel bei der RüKB gilt jetzt aber die Finanzierung als gesichert, so daß die Arbeiten an der Maschine begonnen haben.
- Das 15. Bahnhofs- und Schützenfest in Rittersgrün ist wegen einer Terminüberschneidung vom Vorbereitungskomitee auf das Wochenende vom 1. bis 3. Juli 2005 verschoben worden. Am ursprünglich geplanten Termin, dem 18. und 19. Juni 2005, will der Verein trotzdem eine Sonderausstellung im Museumsgelände anbieten.
- Die HSB hat den Traditionswagen 900-479 im Januar 2005 nach Berlin zur Firma Verkehrs- und Industriesysteme GmbH (VIS) geschickt, wo der Modernisierungswagen der 1. Generation (neue Wände, aber altes Dach) bei einer Hauptuntersuchung ähnlich wie bereits 900-501 und 902-302 neue »alte« Fallfenster erhält. In der eigenen Werkstatt in Wernigerode-Westerntor erhält der »Cabriowagen« 99-03-90 (OO) nach einer Hauptuntersuchung nun auch eine neue Bestuhlung mit umklappbaren Lehnen.

Die Brünigbahn

Im Heft 45 berichtete die **Traditionsbahn-Depêche** über die Jungfraubahnen, welche Interlaken mit dem Jungfraumassiv verbinden. Eine weitere interessante Schmalspurbahn, die ebenfalls in Interlaken ihren Ausgangspunkt hat, ist die meterspurige Brünigbahn.

Die Brünigbahn ist die einzige Schmalspurbahn der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und führt als gemischte Adhäsions- und Zahnradbahn von Interlaken Ost über den Brünigpaß nach Luzern.

1888 wurde das erste Teilstück Brienz–Alpnachstad, eröffnet. Damit bestand aber zunächst kein Anschluß an das übrige Schweizer Eisenbahnnetz. Die Betriebsführung übernahm die Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL). Ein Jahr später, 1889, erfolgte die Streckenverlängerung von Alpnachstad nach Luzern. 1903 übernahm schließlich die SBB die Betriebsführung auf der Brünigbahn. Verzögert durch den 1. Weltkrieg wurde erst 1916 die Verlängerung der Bahnlinie von Brienz nach Interlaken in Betrieb genom-

men. Damit war eine Gesamtlänge von 74 km erreicht. Die Umstellung auf den elektrischen Zugbetrieb erfolgte in den Jahren 1941 bis 1942. Die Brünigbahn verwendet das im normalspurigen Netz der SBB übliche Einphasen-Wechselstrom-System mit 15 kV bei 16 2/3 Hz.

Der Bahnhof Interlaken Ost wird gemeinsam von der BLS, der BOB sowie der SBB genutzt. Von hier aus überquert die Bahnlinie zunächst die Aare und verläuft dann entlang des Brienzer Sees. In Brienz besteht Anschluß an die Brienz-Rothorn-Bahn. Die Dampfzahnradbahn (nur Sommerbetrieb) führt auf das 2350 m hohe Brienzer Rothorn. Die Brünigbahn folgt jetzt der Aare bis Meiringen. Der Kopfbahnhof ist der Betriebsmittelpunkt der Bahn mit den entsprechenden Depots und Werkstätten. Von hier aus führt noch eine kurze Stichbahn nach Innertkirchen. Diese verläuft weiter im Tal entlang der Aare. Betreiber dieser Linie ist die Meiringen-Innertkirchen-Bahn (MIB). Für die Züge



der Brüniglinie beginnt ab Meiringen der erste Zahnstangenabschnitt hinauf zum Brünigpaß. Dieser ist mit 1008 m Höhe der Scheitelpunkt der Strecke. Von hier aus geht es über zwei weitere Zahnstangenabschnitte wieder talwärts in Richtung Luzern. In Alpnachstad führt die Bahn am Ausgangspunkt der berühmten Pilatus-Zahnradbahn vorbei. Diese ist mit bis zu 480 Promille die steilste Zahnradbahn der Welt (ebenfalls nur Sommerbetrieb). Im anschließenden Bahnhof Hergiswil mündet die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) in die Brüniglinie. Die Strecke folgt nun dem Ufer das Vierwaldstädter Sees. Kurz vor Luzern benutzt die Bahn gemeinsam mit der normalspurigen Kriens-Luzern-Bahn ein Vierschienengleis und wird so bis zum Hauptbahnhof geführt.

Als Triebfahrzeuge kommen die Gepäcktriebwagen De 110 (früher De 4/4) und Deh 120 (früher Deh 4/6) sowie die Lokomotiv-Baureihe HGe 101 (früher HGe 4/4 II) zum Einsatz.

Die vierachsigen De 110 entstanden aus den sechsachsigen Deh 120. Dabei wurde von den mit drei Drehgestellen ausgerüsteten Triebwa-

gen das mittlere entfernt. Da dieses dem Zahnradantrieb dient, wurden aus den Triebwagen nun reine Adhäsions-Fahrzeuge. Diese verkehren im Regionalverkehr auf den Talstrecken Luzern-Giswil und Meiringen-Interlaken Ost.

Die HGe 101 wurden ab 1989 geliefert und ist eine Gemeinschafts-Beschaffung von FO, BVZ und SBB.

Da die ebenfalls alle meterspurigen Schmalspurbahnen LSE (zwischen Luzern und Hergiswil); BOB (in Interlaken Ost) und MIB (in Meiringen) mit dem Netz der SBB-Brüniglinie verbunden sind und für alle Bahnen die gleichen Normalien gelten, ist hier die gegenseitige Bereitstellung von Fahrzeugen problemlos möglich.

Weitere Informationen über die Brünigbahn gibt's im Internet unter www.bruenig.ch.

ATTILA KROSS

*S. 18: HGe 101 961 in Interlaken Ost, 12.3.2003
unten: Deh 120 011 fährt von Meiringen kommend
in Interlaken Ost ein, 14.3.2003 Fotos: A. Kroß*



Termine für Eisenbahnfreunde

PRESSNITZTALBAHN

Fahrtage der Dampfzüge:

- 30. April, 1. Mai: Fahrten in den Mai,
- 5. Mai: Himmelfahrt,
- 14. bis 16. Mai: Pfingstfest,
- 17. Mai: Seniorentag,
- 4. und 5. Juni: Mit Dampf in den Frühsommer,
- 1. Juli: Historische Güterzüge für Fotofreunde,
- 1. bis 3. Juli: Dampf anl. »350 Jahre Jöhstadt«,
- 27. und 28. August: Fahrten zum Schulanfang

Kontakt: IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel./Fax: 037343/8080-7, -9, www.pressnitztalbahn.de

MUSEUMSBAHN SCHÖNHEIDE

Fahrtage der Dampfzüge:

- 23. und 24. April: Bahnhofsfest,
- 14. bis 16. Mai,
- 18. und 19. Juni,
- 16. und 17. Juli,
- 3. und 4. September: Bürstenfest,
- 1. bis 3. Oktober,
- 22. und 23. Oktober,
- 26. und 27. November,
- 10. und 11. Dezember: Nikolausfahrten

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

FICHELBERGBAHN

- 5. Mai: Himmelfahrt,
- 28. Mai: Abendfahrt ins Suppenland,
- 25. Juni: Abendfahrt ins Suppenland,
- vs. 26. Juni: Bahnhofsfest in Oberwiesenthal,
- 9. Juli: Mondscheinfahrt,
- 23. Juli: Mondscheinfahrt,
- 6. August: Mondscheinfahrt,
- 20. August: Mondscheinfahrt,
- 3. September: Abendfahrt ins Suppenland,
- 4. Dezember: Adventsfahrt mit dem Nikolaus,
- 6. Dezember: Nikolaus-Sonderzug nur für Kindergärten und Grundschulen der Umgebung.

DÖLLNITZBAHN

Fahrtage der Dampfzüge:

- 24. April,
- 29. Mai,
- 26. Juni,
- 31. Juli,
- 28. August,
- 25. September,
- 30. Oktober,
- 27. November

Kontakt: Förderverein »Wilder Robert« e.V., Bahnhofstr. 2a, 04769 Mügeln, Tel./Fax: 034362/37541, www.wilder-robert.de

WEISSERITZTALBAHN

14. bis 16. Mai: vorerst letzte Sonderfahrten vor dem Beginn der Arbeiten zum Wiederaufbau der Strecke.

Kontakt: IG Weißeritztalbahn e.V., Dresdner Str. 280, 01705 Freital, Tel./Fax: 0351/641-2701, -1495, www.weisseritztalbahn.de

IV ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

Tage der offenen Tür in Bertsdorf, jeweils von 10.00 bis 16.30 Uhr:

- 14. Mai, 16. Juli, 20. August, 1. Oktober

WALDEISENBAHN MUSKAU

Fahrtage der Dampfzüge:

- 30. April, 1. Mai, 14. bis 16. Mai,
- 4. bis 5. Juni: Draisinentreffen,
- 1. bis 3. Juli: Mondscheinfahrten, Oldtimertag,
- 6. bis 7. August,
- 2. bis 4. September: Tag der Sachsen in Weißwasser,
- 1. bis 3. Oktober: Herbsdampf zum Saisonabschluss

Kontakt: Waldeisenbahn Muskau GmbH, Jahnstr. 53 (Haus A), 02943 Weißwasser, Postfach 1231, Tel./Fax: 03576/20747-2, -3, Waldeisenbahn Muskau e.V., 02932 Weißwasser, Tel./Fax: 03576/241217, 216412, www.waldeisenbahn.de

MANSFELDER BERGWERKSBAHN

Fahrtage der Dampfzüge:

- 30. April und 1. Mai: Frühjahrsdampf,
- 5. Mai: Himmelfahrt,
- 18. Juni: Sonnenwendfahrt,
- 19. Juni: Sommeranfang,
- 20. und 21. August: Int. Modelldampftage,
- 30. Sept. bis 3. Oktober: Schmalspur-Expo und Festtage zum 125-jährigen Bestehen der MBB,
- 10. November: Martinstag,
- 2. bis 4. Dezember: Nikolausfahrten,
- 9. bis 11. Dezember: Adventsfahrten.

Kontakt: MBB e.V., Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel./Fax: 034772/27640, www.bergwerksbahn.de

VSE

- 24. April: Von der Mulde an die Mulde, Sonderfahrt mit 50 3616 und hist. E-Lok,
- 5. bis 8. Mai: 13. Schwarzenberger Eisenbahntage – 15 Jahre VSE,
- 30. bis 31. Juli: Sommerdampfwochenende im Eisenbahnmuseum,
- 28. August: Elbe-Nostalgie-Dampftag.

Kontakt: VSE, c/o Olaf Gläser, Schloßteichstr. 9, 09113 Chemnitz, Tel.: 0371/3302696, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

LAUSITZER DAMPFLOK CLUB

- 16. April: Cottbus–Eisenhüttenstadt–Frankfurt/Oder–Oderbruch und zurück mit 35 1019,
- 30. April: Cottbus–Guben–Wolsztyn u. zurück mit 03 2204 und 35 1019-5,
- 7. Mai: Cottbus–Berlin–Hamburg und zurück mit 143 001,
- 21. Mai: Cottbus–Dresden–Bad Schandau und Dresden–Cottbus mit 03 204, Bad Schandau–Dresden auf der Elbe mit einem Raddampfer,
- 12. Juni: Cottbus–Frankfurt/Oder–Berlin–Neustrelitz und zurück mit 143 001,
- 18. Juni: Cottbus–Stettin u. zurück mit 03 204,
- 16. Juli: Cottbus–Görlitz–Jelena Gora u. zurück mit Diesellok der AHG und evtl. der PKP, Weierfahrt mit Bussen ins Riesengebirge,

- 13. August: Cottbus–Berlin–Rostock–Warnemünde und zurück mit 143 001,
- 27. August: Cottbus–Forst–Breslau und zurück mit 03 204,
- 3. Sept.: Cottbus–Halle/Saale–Meiningen und zurück mit 03 2204, 03 1010 und 35 1019,
- 24. Sept.: Cottbus–Meißen und zurück mit DampfloK 35 1019

Kontakt: LDCb e.V., Am Stellwerk 552, 03185 Teichland OTNeuendorf, Tel./Fax: 035601/56254, 88736, www.lausitzerdampflokclub.de

SÄCHSISCHES EISENBAHMUSEUM CHEMNITZ-HILBERSDORF

- 16. April: Mondscheinfahrt rund um Chemnitz,
- 17. April: Altraktoren- und Feldbahntreffen, von Hainichen und Frankenberg zur Saisonöffnung im Sächsischen Eisenbahnmuseum
- 23. April: Chemnitz–Dresden–Sebnitz
- 5. Mai: Himmelfahrt nach Holzgau,
- 21. Mai: Dampfsonderfahrt rund um Stollberg,
- 18. Juni: Hist. Brauereifest in Wernesgrün,
- 25. Juni: Spreewald-Express
- 25. bis 28. August: 15. Heizhausfest,
- 27. bis 28. August: Dampfschnupperfahrten,
- 3. Sept.: zu den Meininger DampfloKtagen,
- 25. Sept.: Rotkäppchen-Express nach Freyburg

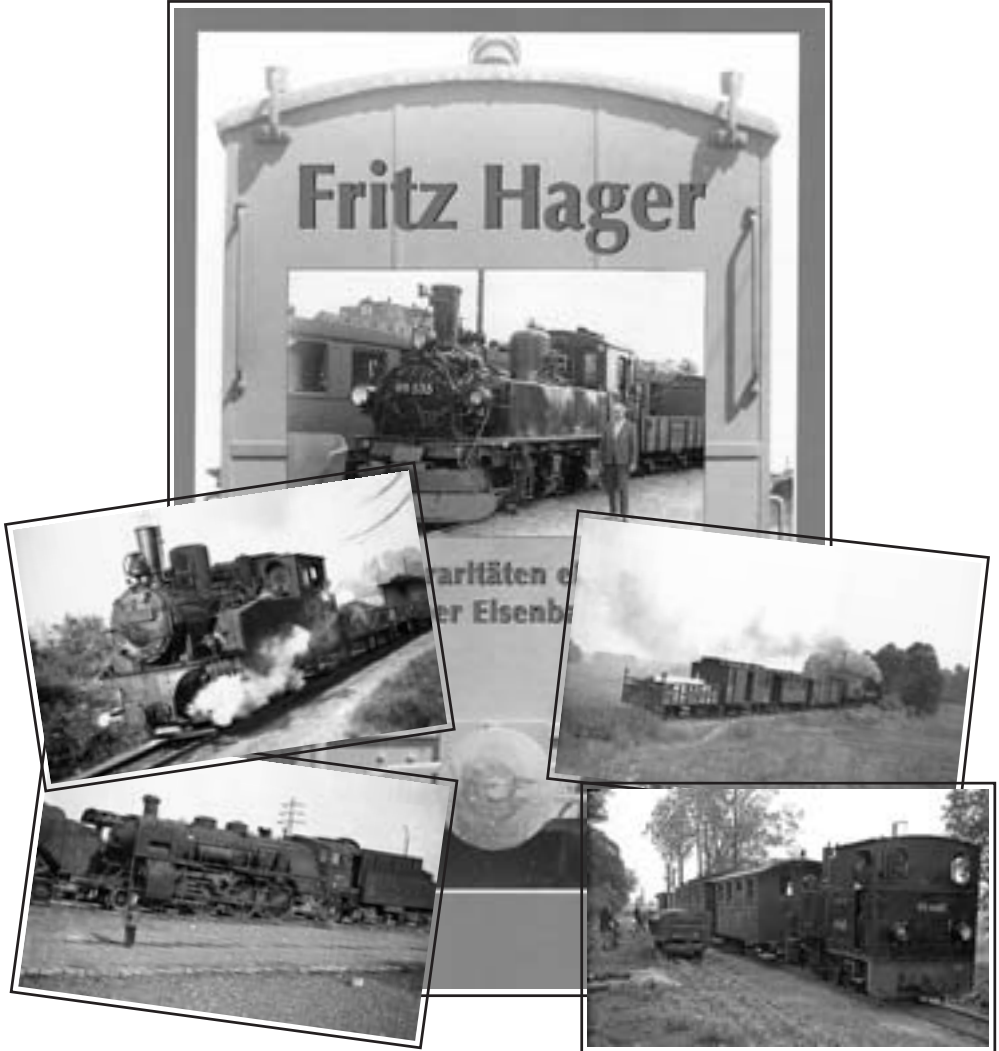
Kontaktadresse: SEM e.V., An der Dresdener Eisenbahnlinie 130c, 09131 Chemnitz, Tel./Fax: 0371/49327-65, -73, www.sem-chemnitz

OSTSÄCHSISCHE EISENBAHNFREUNDE

- 22. bis 24. April: Sonderzüge zum Sebnitzer Blumenfest,
- 29. April bis 8. Mai: 15 Jahre Verein OSE,
- 21. und 22. Mai: Dampfzug nach Boleslawice und Legnica,
- 5. bis 7. August: Pendel zum Rothenburger Sommerfest,
- 1. Oktober: Pendelzüge Löbau–Ebersbach–Rumburk–Dolní Poustevna

Kontakt: OSE e.V., Maschinenhausstr. 2, 02708 Löbau, Tel./Fax: 03585/219378

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 (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 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 / 2 13 44 62

April	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz: »Rund um den Güterboden«
	Sa	9.	lt. Dstpl.	Radebeuler Museumstag
	Sa	16.	13 - 16	Mitgliederversammlung
	Sa/So	23./24.		Exkursion ins Erzgebirge
Mai	Do	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa	7.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	So	8.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	So	15.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Pfungstdampf«
	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
Juli	Sa	2.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Verstärkerfahrten«
			9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
August	Sa	16.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Verstärkerfahrten«
			9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Fr	19.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Mondscheinfahrt«
September	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Verstärkerfahrten«
			9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	4.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vogelscheuchenfest«
Do-So	8.-11.	lt. Dstpl.	I. SSB Schmalspurbahn-Festival	
	Sa	17.	9 - 18	Arbeitseinsatz

