
Traditionsbahn- Depefche



Heft 53

Sommer 2005



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Ein ganz normales Vierteljahr?	3
Ein fast normales Vierteljahr!	4
Das Moritzburger Bahnhofsgebäude strahlt wieder in frischem Glanz	10
Schmalspur-Nachrichten	12
Mit dem historischen Wumag-Triebwagen durch die Sächsische Schweiz	13
Neubau-Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge.	15
Aussichtswagen 970-607	18
Fotowettbewerb zum 1. SSB Schmalspurbahn-Festival.	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:

*Mit der sächsischen Wagengarnitur absolvierte unsere V10C ihre Lastprobefahrt.
Foto: J. Windrich*

Rücktitelbild:

*Ausfahrt eines Zuges nach Crazahl in Hammerunterwiesenthal.
Foto: R. Fischer*

Impressum:

Traditionsbahn-Depeſche

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 53: 5. Juli 2005, Heft 54: vsl. 15. September 2005

Ein ganz normales Vierteljahr?

Das zweite Quartal 2005 ging seinem Ende entgegen; es wurde Zeit für eine neue Ausgabe der Vereinszeitschrift und damit für einen aktuellen »Leitartikel«. Doch auf den ersten Rück-Blick scheint diesmal nichts spektakuläres aus dem Vereinsleben zu würdigen zu sein, so wie wir es die vergangenen Ausgaben immer wieder tun konnten. Vom Museumstag bis zum Gleisbaueinsatz – alles zur Normalität geworden?

Erst nach dem geplanten Redaktionsschluß für dieses Heftchen kamen die Höhepunkte dieser Wochen: Am 28. Juni hat die BVO Bahn GmbH eine wichtige Etappe erreicht: Nach mehrmonatiger Sanierung kann sie das Moritzburger Bahnhofsgebäude wieder eröffnen und damit ihren angekündigten Betriebsmittelpunkt auf der Löbnitzgrundbahn in Betrieb nehmen. Mehrere Baufirmen haben aus dem etwas vernachlässigten Gebäude ein Schmuckstück werden lassen, das neben den erforderlichen Dienst- und Verwaltungsräumen der BVO Bahn GmbH auch den Fahrgästen des Löbnitzdackels mit Service- und Sanitärbereich offen stehen wird.

Das 2. Bahnhofsfest in Moritzburg, vom VVO und der BVO zusammen organisiert und von uns unterstützt, fand am 3. Juli statt. Der Part unseres Vereins war ein erweitertes Sonderzugprogramm. Auf Grund des Zuspruches im Jahr 2003 wiederholten wir aus diesem Anlaß den Pferdetransport im Schmalspur-Güterwagen.

Für »Un-Normalität« sorgte dagegen ein am 18. Juni aufgetretener Lagerschaden an unserer grünen 99 539. Da die schadhafte Achse ausgebaut werden muß, fällt die Lok für einige Wochen und damit gerade für das Bahnhofsfest aus. Der geplante Umlauf wurde kurzfristig umgestellt.

Vor allem der Mai war angefüllt mit »normalem« Traditionsbetrieb. Das diesjährige Karl-May-Fest fand recht zeitig statt und litt unter dem kühlen und regnerischen Wetter. Die Stadt Radebeul hat mit Vorstellungen zu kämpfen, das Fest nur noch aller zwei Jahre auszurichten. Da war die »gefühlte« relativ geringe Besucherzahl in diesem Jahr wohl eher Wasser auf die Mühlen der Zwei-Jahres-Befürworter. Dennoch haben wir unser Fahrtprogramm im inzwischen gewohnten Umfange wieder einbringen können.

Am 4. Juni starteten wir erstmals zu den sonnabendlichen »Verstärkerfahrten« nach Moritzburg. Da sich BVO und VVO zwischenzeitlich für zusätzliche Planzüge in der ursprünglich von uns geplanten Lage verständigt hatten, war der Zuspruch in unseren Zügen eher mäßig. Eine verstärkte Werbung in der Region soll auf unser zusätzliches Angebot hinweisen.

Daß mit dem neuen Betreiber sich auch viele betrieblichen Anforderungen und Abläufe geändert haben, das haben nicht nur die Betriebseisenbahner unseres EVU's inzwischen praktisch erfahren. Dennoch oder gerade deshalb sorgte eine Reihe kleinerer Unzulänglichkeiten dafür, daß unser Oberster Betriebsleiter mit deutlichen Worten auf eben diese hingewiesen hat. Zu Form und Formulierungen mag man stehen, wie man will, der Kern ist: Das Vorschriftenwerk ist dazu da, daß es eingehalten wird. Und da bei oft nur drei, vier Ensätzen als Betriebseisenbahner jährlich sicher keine Normal-Routine einziehen kann, ist es um so wichtiger, die betrieblichen Bestimmungen zu kennen und sich diese vor dem Dienst zu vergegenwärtigen. Denn wenn auch die neuen Betriebsverhältnisse viele Vereinfachungen zum früheren Regime zulassen, Sicherheit und auch Pünktlichkeit müssen gewährleistet bleiben! Zu unserer Normalität gehört im Gegensatz zu den meisten anderen, »unabhängigen« Museumsbahnbetreibern, daß wir einen Infrastrukturbetreiber mit eigenem Betrieb als Partner haben, an dessen Regeln wir uns anpassen müssen. Setzen wir also das uns entgegebene Vertrauen nicht aus Spaß auf's Spiel!

RAINER FISCHER

Ein fast normales Vierteljahr!

Am 10. April 2005 beteiligte sich die Traditionsbahn wieder am nunmehr 5. Radebeuler Museums- und Kulturtag. Erstmals mit dabei war das Schmalspurbahnmuseum, das einen Blick in die unsanierte Güterhalle und die fertiggestellten Räume im GA-Kopfbau gewährte sowie einen kleinen Imbiß durch die Löbnitztschänke, untergebracht im Gepäckwagen des Museumszuges, und eine stimmungsvolle Zwei-Mann-Band organisiert hatte. Unser Verein bot mit Unterstützung der BVO Bahn GmbH den Besuchern wieder das fast schon obligatorische Programm, von Draisinenfahrten auf Gleis 6 bis hin zur Bahnhofsrundfahrt mit 99 713 und dem Aussichtswagen inklusive Besichtigung der Werkstatt. Dort warteten 99 1608 und 99 1789 mit geöffneten Rauchkammertüren auf die Besucher.

In der Stadtbibliothek im Bahnhofsgebäude zeigte Herr Leonhardt zwei Schmalfilme aus den Jahren 1974 bzw. 1980, die von den ersten Jahren der Traditionsbahn handelten und die teilweise in Zusammenarbeit mit der Jugendgruppe der damaligen AG 3/58 entstanden.

Vorgesehen war auch die öffentliche Einweihung des Straßenschildes »Am Alten Güterboden«, wie der zum Museumsgelände gehörende Teil der Ladestraße benannt werden sollte. Doch die deutsche Bürokratie vereitelte dies, da es kein Paragraph zulassen wollte, daß eine nichtgewidmete Privatstraße einen öffentlichen Namen bekommt. So stand das neue Schild, dessen Pfahl übrigens die Stadt gesponsert hatte, einfach nur da – lediglich ein Presseorgan interessierte sich dafür, wieso die angekündigte Namensgebung nicht stattfinden konnte.

Erstmals war der Museumstag auf einen Sonntag gelegt worden, was auf einen größeren Besucherandrang hoffen ließ. Trotz des relativ kühlen Wetters konnte dieser auch registriert werden. Wir verkauften wieder über 100 Eintrittskarten, die jeweils einen Erwachsenen und ein Kind zum Besuch aller Angebote in Rade-

beul und Coswig berechtigten. Insgesamt dürften deshalb knapp 500 Besucher auf dem Bahnhof Radebeul Ost gewesen sein; ein durchaus zufriedenstellendes Ergebnis. Für 2006 wollen die Veranstalter kleine Änderungen beim Eintrittskartenverkauf vornehmen, und vielleicht klappt es dann auch mit der historischen Straßenbahn, welche die Pendelbusse zwischen den Einrichtungen eigentlich schon in diesem Jahr unterstützen sollte.

Am Wochenende des 23. und 24. April holten wir die bereits im vergangenen Jahr geplante Exkursion ins Erzgebirge nach. In relativ kleiner Runde reisten wir teilweise bereits am Freitagabend nach Neudorf in die Nähe der Stelle, wo das zur Marke gewordene »Achsöl« in die kleinen Flaschen findet.

Höhepunkt der Veranstaltung wurde die Besichtigung der neuen BVO-Werkstatt in Oberwiesenthal am Sonnabend. Nach zünftiger Anreise mit der Fichtelbergbahn begrüßte uns der Oberste Betriebsleiter der BVO, Hans-Thomas Reichelt, der einen Teil seines freien Sonnabends opferte, um uns durch die Hallen zu führen. Wir waren beeindruckt von den Möglichkeiten, die sich die BVO hier geschaffen hat: In hellen Hallen und Räumen können nahezu alle Arbeiten zur Instandhaltung und Instandsetzung an den Fahrzeugen vor Ort bewältigt werden. Und so zeigte sich uns auch die Radebeuler 99 775, die ihre fällige Revision erhielt und kurz vor Vollendung der Montage stand.

Nach einem kurzen Snack in der Bahnhofs-gaststätte fuhren wir weiter nach Rittersgrün, wo wir uns für eine Besichtigung des Sächsischen Schmalspurbahn-Museums angemeldet hatten. Erstmals waren wir bereits als AG 3/58 im Jahr 1976 kurz nach der Eröffnung in Rittersgrün zu Gast gewesen, und natürlich hat sich inzwischen sehr viel verändert. Der Vorsitzende des Rittersgrüner Vereins, Herr Horn, führte uns durch das gesamte Museum einschließlich des neuen Werkstattbereichs, in dem der Oberlichtwagen



Impressionen vom Museumstag 2005 am Museumszug. Fotos: R. Fischer



979-003 gerade seine Aufarbeitung erfährt. So kamen wir schnell ins Fachsimpeln und stellten übereinstimmend fest, daß zwischen beiden Vereinen trotz unterschiedlicher Bedingungen und vielleicht differdierenden Einzelmeinungen kein Konkurrenzverhältnis entstehen soll.

Wie in der vorherigen Ausgabe bereits angekündigt, kam am 26. April unsere Lok 1 nach ihrer Revision bei der LRT nach Radebeul zurück. Nach Anbringung ihrer vollständigen Beschilderung bzw. Beschriftung konnte sie die Lastprobefahrt ohne größere Probleme absolvieren.

Vom 6. bis zum 8. Mai rief Radebeul wieder zum Karl-May-Festival in den Löbnitzgrund. Bereits die Eröffnungsveranstaltung im Karl-May-Museum am Freitagabend hatte mit den geöffneten Himmelsschleusen zu kämpfen. Dennoch waren sich die Veranstalter ebenso wie die aus Übersee angereisten echten Indianer einig, wieder ein ereignisreiches Wochenende vorbereitet zu haben, das sicher sein Publikum finden würde.

Für den zusätzlichen Pendelverkehr vom Bahnhof Radebeul Ost in den Löbnitzgrund zeichnete bewährtermaßen wieder unser Verein verantwortlich. Der Fahrplan des vergangenen Jahres mußte nur geringfügig modifiziert werden, um den diesjährigen Ansprüchen zu genügen. Neu war, daß die BVO Bahn GmbH die Eintrittskarten auch als Fahrschein auf der Relation Moritzburg–Löbnitzgrund anerkannte – darum hatten wir uns seit Jahren bei DB Regio vergeblich bemüht.

Fast alles, was in Radebeul Räder hat und zugelassen ist, kam am 7. und 8. Mai wieder zum Einsatz. Da die meisten Verstärkungszüge im Haltepunkt Löbnitzgrund endeten, führen diese wieder mit zwei Lokomotiven als »Sandwich«. Dabei kamen 99 539, 99 608 und 99 713 wechselweise vor bis zu elf Wagen zum Einsatz. Die Planzüge der BVO bestanden ebenfalls aus zehn Klassen und waren mit 99 1761 und 99 1789 gleichzeitig bespannt, um die kurzen Wendezei-

ten trotz zu erwartender betrieblicher Erschwer-nisse zu halten. Höhepunkte waren wieder die Zugüberfälle im Löbnitzgrund, bei denen die wegelagernden Waffenträger mit viel Geknalld den Zug zum Halten zwangen.

Das anhaltend unfreundliche Wetter verhinderte einen neuen Besucherrekord. Dennoch begeisterten sich wieder mehrere zehntausend Besucher an den Gestalten und Gedanken Karl Mays, die in Radebeul immer enger eine Verbindung zum wirklichen Leben der amerikanischen Ureinwohner eingehen.

Nachdem die BVO bereits am 23. Mai die Werkstatt Freital-Potschappel, den Bahnhof Freital-Hainsberg und den befahrbaren Streckenteil ab Dippoldiswalde durch eine Unkraut-Spritzeinheit »berieselt« hatte, erfolgte am 24. Mai die Behandlung der Radebeuler Strecke. Zum Einsatz kam dabei unsere V10C vor unserem HH 97-25-53 mit aufgesetztem Tank und Sprengvorrichtung. Vormittags wurden die Bahnhofsgleise in Radebeul Ost beregnet, ehe der Sprengzug um 11.40 Uhr auf die Strecke geschickt wurde.

Am 4. Juni startete unser erster Sonnabend-Verstärker-Verkehr vor dem planmäßigen Sonntags-Traditionszug. Da inzwischen die BVO selbst zusätzliche Züge am Abend eingelegt hatte, die aus den während der geplanten Sperrpause im Herbst einzusparenden VVO-Mitteln finanziert werden, fanden die Reisenden zwischen Moritzburg und Radebeul ein dichtes Zugangebot vor. So verwundert es eigentlich nicht, daß die Züge leerer waren als erwartet. Dies soll eine Plakataktion in den Gaststätten und Einrichtungen in Moritzburg und Umgebung bei den kommenden Fahrtagen nun verbessern. Da die BVO aber über die Beibehaltung der abendlichen Züge nachdenkt, müssen wir wohl unsererseits das Sonnabend-Konzept nochmals überdenken.

Am 18. Juni wurde mit einem Sonderzug aus V10C und dem Aussichtswagen 970-312 die Wiederinbetriebnahme unserer Diesellok vereinsintern gefeiert. Zuvor war 99 539 mit einem



99 775 in der BVO-Werkstatt Oberwiesenthal (oben), V10C wieder zu Hause. Fotos: R. Fischer, J. Windrich





*Arbeiten und Feiern im Verein – nur teilweise ist der teilnehmende Personenkreis kongruent.
Fotos: R. Fischer, H.-J. Rosner*

Charterzug auf die Strecke gegangen. Bei ihrer Rückfahrt bemerkte das Lokpersonal einen Lagerschaden, der noch am gleichen Tag im Radeburger Lokschuppen untersucht wurde. Es stellte sich heraus, daß die betroffene Achse ausgebaut und bearbeitet werden muß. Da dies derzeit in Freital-Hainsberg nicht möglich ist, vereinbarten wir mit der BVO, die Maschine am 5. Juli nach Oberwiesenthal zu bringen. Sie fiel damit für die geplanten Fahrten zum BVO-Bahnhofsfest am 3. Juli aus. Die Betriebsleitungen der BVO und unseres Vereins mußten den bereits geplanten Lokumlauf an diesem Tag nochmals überarbeiten.

Bei einem außerplanmäßigen Gleisbaueinsatz am 23. Juni gelang es den sechs in Radeburg angetretenen Freunden, die schon vor längerer Zeit freigelegten sieben Schwellen im Gleis 5 zu wechseln und das Gleis nach einem ersten Stopfgang weiter befahrbar zu halten. Bei sengender Hitze wurde außerdem das Gleis 1 mit Altschotter verfüllt, um für die am 5. Juli bevorstehende Verladung von 99 539 über die

Rampe eine ebene Fläche für den Transporter zu schaffen.

Das Bahnhofsfest am 3. Juli sah bei bestem Sommerwetter und strahlendem Sonnenschein wieder sehr viele Besucher. Ein besonderer Anziehungspunkt war natürlich das renovierte Bahnhofsgebäude. Aber auch die Plan- und die Traditionszüge waren gut besetzt. Die um mehrere Klassen verstärkten Planzüge zog 99 1761. Anstelle der »Grünen« kam 99 608 vor dem sächsischen Zug zum Einsatz. 99 713 bespannte die DRG-Garnitur, die mit dem Aussichtswagen, 970-433, einem BVO-Traglastler, unserem GGw und OO sowie dem Hainsberger HH ergänzt wurde. Als Schlußlok nach Radeburg war die V10C am Zug, die damit den eigentlich der 99 608 zugeordneten Part übernahm und den Pferdetransport von Radeburg zurück nach Moritzburg brachte. Das Ein- und Ausladen der Vierbeiner klappte auf der bereits bewährten und überarbeiteten mobilen »Viehrampe« völlig ohne Fehltritte!

RAINER FISCHER



(Nicht nur) Tiere mit großen Köpfen im Pferde-Sonderzug am 3. Juli 2003. Fotos: D. Pietsch, I. Machner



Das Moritzburger Bahnhofsgebäude strahlt wieder in frischem Glanz

Am 28. Juni 2005 konnte das renovierte Empfangsgebäude des Bahnhofs Moritzburg offiziell wiedereröffnet werden. Aus diesem Anlaß hatten die BVO Bahn GmbH und der Verkehrsverbund Oberelbe zu einer kleinen Feierstunde nach Moritzburg geladen; stilvoll brachte der Traditionszug mit 99 608 die geladenen Gäste von Radebeul nach Moritzburg. Die aus dem Erzgebirge angereisten Teilnehmer waren mit einem Reisebus der BVO vorgefahren, der an beiden Seiten attraktiv, farbig und großflächig Werbung für die Fichtelbergbahn einerseits und die Löbnitzgrundbahn andererseits durch die Lande fährt.

Bei knalligem Sonnenschein kam der Sonderzug um 14.00 Uhr in Moritzburg an. Dort begrüßte der Moritzburger Bürgermeister Georg Reitz die Gäste. Anschließend lobten der Geschäftsführer des VVO, Knut Ringat, und der Vorsitzende des Zweckverbandes und Meißner Landrat, Arndt Steinbach, das Engagement der BVO Bahn GmbH. Beide verwiesen auf neue Erfolge im touristischen Geschäft, die am und um den Löbnitzdackel herum sichtbar werden. Die Sanierung des Bahnhofsgebäudes sei dabei ein weiterer Meilenstein. Inzwischen könne man wochentags durchschnittlich 600 Reisende auf der Schmalspurbahn zählen, an den Wochenenden und Feiertagen seien bis zu 1000 Fahrgäste unterwegs.

Anschließend ging der Geschäftsführer der BVO Bahn GmbH, Roland Richter, auf die Sanierungsarbeiten ein. Insgesamt wurden nach der erzwungen langen Winterpause in nur 20 Wochen von 26 Firmen Bauleistungen im Wert von 440 000 Euro erbracht; ein großer Teil dieser Summe wird durch den Freistaat und die Denkmalpflege gefördert.

Im Mittelbau zieht wie geplant die Betriebsleitung der Löbnitzgrundbahn ein. Die Wartehalle mit dem Servicezentrum in der ehemaligen Fahrkartenausgabe wird auch weiterhin Mittel-

punkt des Fahrgastflusses bleiben. Die markante grüne Abfahrtstafel, die unser Verein bereits vor einem Jahr aufgearbeitet hatte, fand dort auch wieder ihren Platz. Vor die Stellwerkstechnik ist eine schützende Glasfront aufgebaut worden, so daß die Hebelbank stets sichtbar ist. Im Nebengebäude sind moderne Toiletten entstanden, welche die Gemeinde betreiben wird. Im Güterschuppen waren die Arbeiten noch im vollen Gange; dort wird bald ein Bistro einziehen. Stolz verwies dessen Betreiber auf das tadellos hergerichtete Original-Dachgebälk, das dem Raum sein stimmungsvolles Flair verleiht.

Die Gemeinde Moritzburg ist derzeit noch mit umfassenden Arbeiten an der Schloßallee und der Freifläche am Bahnübergang beschäftigt; im Herbst soll auch das unmittelbare Bahnhofsumfeld neugestaltet werden: Vorgesehen sind eine Stellfläche für mehrere Reisebusse, etwa 40 Pkw-Parkplätze sowie Fahrradständer.

Alle Redner betonten die gute Zusammenarbeit mit unserem Verein. Schließlich würdigte Knut Ringat auch die Beschäftigten der Löbnitzgrundbahn, vor allem Anke Neubert und Mirko Froß, die mit ihrer Arbeit in der Betriebsleitung unter ungünstigen und behelfsmäßigen Bedingungen die Löbnitzgrundbahn in den zurückliegenden Monaten in die BVO integriert hatten.

Dann durchschnitten Roland Richter, Knut Ringat und Georg Reitz das obligatorische Band an der Wartehalle und gaben die neuen Anlagen zur Besichtigung und Benutzung frei.

Bis zur Rückfahrt des Traditionszuges um 15.30 Uhr blieb außerdem noch etwas Zeit, dem im Festzelt aufgebauten Buffet zuzusprechen.

RAINER FISCHER

*



Wiedereröffnung des Moritzburger Bahnhofsgebäudes – nur echt mit Geweih. Fotos: R. Fischer



Schmalspur-Nachrichten

- Am 16. Juni 2005 hat die BVO erstmals den in Freital-Potschappel zum Fahrradwagen umgebauten KD 974-500 auf der Lößnitzgrundbahn eingesetzt. Das Zugführerabteil wurde entfernt und der vergrößerte Laderaum mit neuen Wandverkleidungen und Gurten versehen. Es können etwa 40 Fahrräder transportiert werden. Zusammen mit dem Laderaum des normalen Gepäckwagens ergibt sich damit eine Kapazität von etwa 60 Rädern pro Zug. Beim ersten Einsatz war das Fahrzeug noch ohne BVO-Logo; eine deutliche Kennzeichnung als Fahrradwagen soll demnächst angebracht werden.
- Die Dresdner Dampfisenbahn AG hat den leerstehenden Wohnteil des Radeburger Bahnhofsgebäudes an Privat verkauft. Der Käufer hat bereits mit Sanierungsarbeiten begonnen, wovon die neuen Fenster künden.
- Der Baubeginn auf der Weißeritztalbahn verzögert sich auf Sommer 2006, da noch immer unklar ist, ob für den Wiederaufbau ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Sollte dies der Fall sein, ist unklar, ob die bereitstehenden 20 Millionen Euro ausreichen. Deshalb wollen sich VVO und BVO zunächst auf die Wiederinbetriebnahme des unteren Abschnittes konzentrieren.
- Im April 2005 erklärte der seit 1996 bestehende kommunale Zweckverband Döllnitzbahn, welcher 74,9 % der Anteile der Döllnitzbahn-Gesellschaft mbH hält, den Rechtsanwalt Albert Pfeilsticker zum neuen Geschäftsführer der DBG, weil der bisherige Geschäftsführer Gerhard J. Curth noch immer kein schlüssiges Betriebskonzept vorgelegt habe und die Döllnitzbahn schnell gerettet werden müsse. Die Deutsche Regionaleisenbahn, mit 25,1 % im Besitz der Sperrminorität, lehnte diese Berufung ab; Curth blieb im Handelsregister eingetragen und hielt sich weiter für den amtierenden Geschäftsführer. Trotzdem wollte Pfeilsticker zum 1. Mai die Einstellung des Betriebes verfügen. Durch eine elfmonatige Betriebsunterbrechung bis April 2006 und die eingesparten Bezuschussungskosten von über 400.000 Euro sollte die Strecke zwischen Oschatz und dem Gartenschaugelände in Ordnung gebracht werden. Der geldgebende Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig gab dazu seine Zustimmung, stellte die Zahlungen an die DBG für die Nahverkehrsleistungen ein, und Pfeilsticker reichte außerdem einen Insolvenzantrag beim Amtsgericht Leipzig ein. Am 31. Mai legte Curth das geforderte Betriebskonzept vor, das von 300 Reisenden statt bisher 150 täglich ausgeht. Das Amtsgericht lehnte den Insolvenzantrag daraufhin ab, da es Pfeilsticker nicht als rechtmäßig bestellten Geschäftsführer ansah. Seit dem 1. Juni bedient die DBG mit einem eingeschränkten Fahrplan nur noch den Schülerverkehr. Die Dampfzugfahrten des Fördervereins finden wie geplant weiterhin jeden letzten Sonntag im Monat statt; an den anderen Sonntagen werden diese Züge als touristisches Angebot durch DBG-Dieselloks gezogen. Sonnabends verkehren derzeit keine Züge. Die Sanierung der Stützmauer und der Brücken im Oschatzer Stadtgebiet soll im Sommer erfolgen. Die DBG habe die erforderlichen Mittel dafür, selbst wenn es keine finanzielle Unterstützung durch die Flußmeisterei gebe.
- Im Mügeln Lokschuppen arbeitet der Förderverein »Wilder Robert« weiter an seinem Klappdeckelwagen 97-25-18 und dem GGw 97-15-02; die HU am Tonnendach-Gepäckwagen 974-369 konnten inzwischen abgeschlossen werden.
- Die für den 9. Juli 2005 geplanten Diesellokfahrten des Interessenverbandes Zittauer Schmalspurbahnen e.V. mit 199 013 sind auf den 20. August 2005 verschoben worden.
- Im Zuge des Abrisses der Papierfabrik Wilschthal sind Mitte Mai 2005 auch die auf



Mit dem historischen Wumag-Triebwagen der BHEF in die Sächsische Schweiz

Sonnabend, den 6. August 2005

Dresden–Arnsdorf–Dürrröhrsdorf–Neustadt(Sachs.)–Sebnitz–Bad Schandau–Dresden

Voraussichtlicher Fahrplan (Änderungen vorbehalten!):

Dresden Hbf ab 9.30, Zustieg auch in Dresden-Freiberger Str. und Dresden-Neustadt möglich

Sebnitz an 12.40, ab 14.48

Dresden Hbf an 16.35

Besuch des Modelleisenbahnmuseums Tillig oder des Kunstblumenmuseums möglich!

Rückfahrt ab Bad Schandau oder Kurort Rathen auch mit Dampfschiff möglich!

Fahrpreis: normal 30,- Euro

Teilnehmer BHEF-Fahrt 20,- Euro

Vereinsmitglieder TRR 15,- Euro

Anmeldung und Fahrkarten: Traditionsbahn Radebeul e. V., Tel. 0351/2134461
oder Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 0351/ 4211868 oder 0160/ 9083 4961

deren Betriebsgelände gelegenen Gleise der Anschlußbahn abgebaut worden.

- Die IG Preßnitztalbahn e.V. hat vom 3. bis zum 5. Juni 2005 ihre neue Fahrzeug- und Ausstellungshalle feierlich eingeweiht.
- Die Fristen der 99 542 der Preßnitztalbahn sind abgelaufen, so daß die Maschine vor einem weiteren Einsatz erst wieder eine Hauptuntersuchung erhalten muß.
- Nach ihrer Reparatur bei der MaLoWa absolvierte 99 516 der Museumsbahn Schönheide am 8. April 2005 ihre Lastprobefahrt auf der Mansfelder Bergwerksbahn. Am 19. April kehrte sie nach Schönheide zurück. Die umstrittenen roten Schneepflüge waren in das übliche schwarz verwandelt worden. Vier Wochen später aber verschreckte man eingeleichtete Fans durch aufgeklebte gelb-

schwarze »Warnstreifen« an diesen, so daß sich die Grundsatzdiskussion zum Thema »bunte Schneepflüge und (nicht-)zahlende Eisenbahnfans« abermals entzündete.

- Am 18. April 2005 begannen mit dem symbolischen Beiseiteschieben eines Prellbockes im Bahnhof Gernrode die Arbeiten zur Streckenverlängerung nach Quedlinburg. Bis zum 20. Mai wurde das Gleis im Bereich Gernrode umgebaut; wenn die weiteren Genehmigungen vorliegen, sollen die Bauarbeiten im Spätsommer fortgesetzt werden.
- Vom 30. April bis zum 8. Mai 2005 weilte die 99 561 des Fördervereins »Wilder Robert« zum Gasteinsatz beim Pollo in der Prignitz.
- Die Geschäftsführung der Mecklenburgischen Bäderbahn Mollie GmbH möchte 2006 einen Plan aus der Eröffnungs-

zeit der 900-mm-Bahn wieder aufnehmen und diese über Kühlungsborn hinaus nach Rerik verlängern. Ein Doberaner Ingenieurbüro habe bereits entsprechende Unterlagen erstellt, die dem Wirtschaftsministerium in Schwerin vorliegen. Für die 7,8 km lange Verlängerung entlang der Ostseeküste rechnet man mit Kosten von 13 Millionen Euro und der Unterstützung des Landes.

- Am 25. Mai 2005 sind die Reisezugwagen 970-395 und 970-399, die zum gemeinsamen Fahrzeugpool der BVO Bahn GmbH und der Rügensch Kleinbahn gehören, von der Fichtelbergbahn kommend wieder auf der Insel eingetroffen. Eine Woche später folgten auch 970-324 und 970-416, so daß die RüKB für ihr Saisongeschäft wieder über vier zusätzliche Wagen verfügt. 99 784 kehrte nach ihrer HU in Meiningen am 1. Juni 2005 nach Rügen zurück. Seit dem 20. Juni 2005 steht die private Lok »Nicki + Frank S.« mit schwarzem Anstrich und als 99 4652 beschildert vor dem Traditionszug im planmäßigen Einsatz auf dem Streckenteil Putbus–Binz. Die ebenfalls in Privatbesitz befindliche Lok »Aquarius« hatte am 3. Juni 2005 Fristablauf. Nachdem sie bereits als Exponat für das Deutsche Technikmuseum in Berlin gehandelt wurde, erhält sie nun doch eine HU und wird anschließend wieder auf der RüKB eingesetzt werden. Für den 10. September 2005 plant die RüKB aus Anlaß des 110jährigen Jubiläums ein Bahnhofsfest in Putbus.
- Die Lok »Franzburg« des DEV war am 26. Juni 2005 wieder in ihrer alten Heimat: Die 1894 für die Franzburger Kreiskleinbahnen gebaute Maschine erinnerte auf einem Transporter unter Dampf mit Gebimmel und Gepfeife im Festumzug zum 750. Jubiläum der Stadt Barth an die Kleinbahnzeit, die für die 99 5606 im Jahre 1968 zu Ende war.
- Mitte Mai 2005 traf bei der Langeooger Inselbahn der erste von zwei Neubauwagen ein,

die in Berlin bei den Fahrzeugwerken Miraustraße (FWM) entstanden sind. Der zweite Wagen folgte Ende Juni an die Nordsee. Beide Wagen bieten Platz für Rollstühle und Fahrräder; vor allem für letztere reichte ein seit 1995 vorhandener Spezialwagen nicht mehr aus. Ihre äußere Form erinnert an die typischen Weyer-Wagen der Frühzeit.

- Nach Informationen des Jeverschen Wochenblattes erwägt DB Autozug als Betreiber der Schiffahrt und Inselbahn Wangerooge (SIW) den Verkauf der Inselbahn. Damit würde sich die DB AG von ihrer letzten Schmalspurbahn trennen, obwohl diese seit Jahren schwarze Zahlen schreibt.
- Die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) plant auf der Selfkantbahn am 3. und 4. September 2005 wieder ein »Inselbahn-Wochenende«, an denen man besonders die elf Fahrzeuge, die von den Inselbahnen Borkum, Langeoog und Sylt stammen, präsentieren möchte.
- Das Regierungspräsidium Tübingen als höhere Denkmalschutzbehörde hat am 6. Juni 2005 die Sachgesamtheit »750-mm-Schmalspurbahnssystem in Württemberg« bestehend aus der Schmalspurstrecke Warthausen–Ochsenhausen (Öchsle) und dem authentischen Fahrzeugmaterial in das Denkmalsbuch eingetragen, da es sich bei dieser um ein Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung handelt. Das Fahrzeugmaterial muß sich derzeit nicht unbedingt auf dem Öchsle befinden. Veränderungen des Standortes der nicht auf dem Öchsle befindlichen Loks dürfen nur mit Genehmigung der Denkmalschutzbehörde erfolgen, wobei die Strecke Warthausen–Ochsenhausen gemäß Begründung der Denkmaleigenschaft der »natürliche« Standort jeglichen württembergischen Fahrzeugmaterials ist.

ZUSAMMENGESTELLT
NACH INFORMATIONEN AUS DEM INTERNET

Neubau-Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge

Vor wenigen Wochen wurden die im Bahnhof Radebeul Ost abgestellt gewesenen Transportwagen im Zuge des Rückbaus der nicht mehr benötigten Normalspurgleise zerlegt. Alle elf Fahrzeuge befanden sich nach über einem Jahrzehnt ungehinderter Korrosion trotz zusätzlicher »Malereien« in einem mehr oder weniger stark angegriffenen Zustand.

Bereits zu Beginn des Jahres 1976 hatte die Hauptverwaltung der Wagenwirtschaft des Ministeriums für Verkehrswesen der DDR (HV W) festgestellt, daß die im Einsatz befindlichen Transportwagen – meist entstanden durch den Umbau alter Güter- und sogar Personenwagen – stark überaltert und durch Neubauten zu ersetzen waren. Dafür sah man den Umbau aus vorhandenen Flachwagen der Gattung Ks vor, die an die Erfordernisse eines Schmalspurwagen-Transportes angepaßt werden sollten. Bereits zu Beginn der Planungsarbeiten war klar, daß für die Schmalspurlokomotiven Transportwagen mit anderen Parametern als für Transportwagen für die Schmalspurwagen vorzusehen waren. Außerdem mußten die Transportwagen für eine universelle Nutzbarkeit an die vorhandenen Verladerampen und Spurweiten angepaßt sein und sollten keine Lademaßüberschreitung mehr darstellen.

Die Versuchs- und Entwicklungsstelle (VES-W) in Delitzsch erhielt zu Beginn des Jahres 1977 von der HV W die Vorgaben zur Entwicklung neuer Transportwagen, die bereits für November 1977 die Übergabe eines Musterwagens vorsahen. Die VES-W kam zu dem Ergebnis, daß für den Umbau Wagen der Gattung Rs in Frage kämen, welche die DR in relativ kleiner Serie 1968 aus Jugoslawien beschafft hatte. 80 Umbauwagen würden genügen, den ab 1980 geplanten Transportbedarf für Schmalspur-Reisezugwagen, -Güterwagen und Rollfahrzeugen zwischen den Netzen und zu den Ausbesserungswerken zu decken. Damit diese Wagen bereitgestellt werden konnten, mußten auf Forderung des Hauptstabes für die operative Betriebsleitung der DR (HBL DR) zusätzlich zum Plan 1980 weitere 200 Res-Wagen im Raw Eberswalde produziert werden.

Die Werkabteilung Malchin des Raw Eberswalde, das für die Instandsetzung der Transportwagen zuständig war, lehnte im Herbst 1977 den Umbau der Wagen in seiner Zuständigkeit aus technologischen und Kapazitätsgründen ab. Außerdem wäre auf Grund der dort vorhandenen Schiebebühnen ein Wagen mit mehr als 8 m Achsstand nicht instandhaltbar. Die HV W verwies deshalb ausdrücklich darauf, daß die Ersatzstellung der Transportwagen als zentrales Problem im »Maßnahmeplan zur Perspektive der im Netz der DR verbleibenden Schmalspurbahnen« aufgenommen und vom Stellvertreter des Generaldirektors B der DR bestätigt worden war. Dieser sah vor, die Umbaudokumentation bis Ende 1977 dem Raw Eberswalde zu übergeben und bis Ende 1980 zwei Musterwagen fertigzustellen. Nach entsprechender Erprobung sollte der Serienumbau ab 1982 erfolgen. Bis dahin sei eine Ausmusterung der noch vorhandenen Transportwagen nur noch dann vorzunehmen, wenn der technische Zustand die weitere Erhaltung unmöglich mache.

Während im Jahre 1980 insgesamt 58 Transportwagen vor allem aus der Rbd Dresden nicht der WA Malchin zur planmäßigen Untersuchung zugeführt worden waren und damit bei einigen Wagen die letzte Untersuchung über vier Jahre zurücklag, standen andererseits beladene Transportwagen mehrere Wochen an den Betriebsmittelrampen und blockierten den Umlauf. Der Bahnhof Radebeul Ost wurde Ende 1982 in einer Beratung der HV W dabei als negatives Beispiel aufgeführt! Weitere Wagen waren im Raw Görlitz gebunden, da dort aus Gleisgründen die zugeführten Rollfahrzeuge bis zur Arbeitsaufnahme auf den Transportwagen verbleiben mußten. Bei einem Teil der Wagen hatten die nutzenden Dienststellen keine



Transportwagen Dresden 750545 entstand wahrscheinlich auf dem Untergestell eines offenen Güterwagens. Dieser Bauart entspricht 943 5539, der heute in Vereinsbesitz ist. Foto: Sammlung R. Fischer

Kenntnis über deren gegenwärtigen Standort: Von den 20 Transportwagen der Rbd Magdeburg waren so nur sechs tatsächlich im Rbd-Bezirk vorhanden, die anderen waren seit Jahren dort nicht mehr aufgetaucht! Insgesamt war von 83 Transportwagen nur ein Viertel tatsächlich für Raw-Zuführungen nutzbar. Darunter wiederum litt die Planerfüllung in den Schmalspur-Ausbesserungswerken.

Am 24. Juni 1980 erfolgte im Bahnhof Freital-Hainsberg die Erprobung des ersten Musterwagens 80 50-973 5550-9 für 750 mm Spurweite. Bei Auflaufversuchen mit einem ausgemusterten Schmalspur-Reisezugwagen als Ladung ergaben sich Änderungen u. a. an der Spannvorrichtung und den Radvorlegern. Da die überarbeiteten Konstruktionsunterlagen erst im Herbst 1980 dem Raw Eberswalde vorlagen, sah man den Bau des 2. Musterwagens für Fahrzeuge mit 900 mm und 1000 mm Spurweite noch 1980 als nicht mehr möglich an.

Unterdessen begann die HV W mit der Bedarfsermittlung für den Serienumbau 1982/83. Die Rbd Dresden meldete Ende 1981 bei gleichbleibender Streckenlänge und einem Be-

stand von etwa 435 Schmalspurfahrzeugen einen Bedarf von 40 Wagen zur Zuführung in die Ausbesserungswerke sowie weiteren sechs Wagen von den Netzen in die Ausbesserungstellen (WAS). Ein Jahr später korrigierte man nach »nochmaliger gewissenhafter Prüfung« den Bedarf auf nur noch 38 Transportwagen. Die Rbd Cottbus forderte neun Transportwagen, davon einen mit 1000 mm Spurweite für den Anschlußbetrieb in Cottbus. Die Rbd Magdeburg hielt für die Harzbahnen zehn Transportwagen für erforderlich. Die HV W sah daraufhin insgesamt 74 Wagen zum Umbau vor. Ende 1982 wurde der Bedarf schließlich auf 49 Wagen mit 750 mm und 17 Wagen mit 900 mm und 1000 mm Spurweite festgelegt, da die Rbd Dresden einen noch geringeren Bedarf nachmeldete.

Erst im Juni 1981 war die geänderte Spannvorrichtung erprobungsreif. Für den als Erprobungsträger zu benutzenden Schmalspur-Reisezugwagen forderte das Institut für Eisenbahnwesen, Sektion Fahrzeuge und Werkstätten, Außenstelle Delitzsch des Zentralen Forschungsinstituts des Verkehrswesens (ZFIV-IfE, Sektion 4), das aus der VES-W her-



1999 stand der Loktransportwagen 973 5511 (Krupp, 1930) noch in Radebeul Ost, dahinter seine jüngeren »Kollegen« aus dem DR-Umbauprogramm. Foto: R. Fischer

vorgegangen war, die Anbringung von vier Seilhaken an den Langträgern in Höhe der Hauptquerträger. In diese wurde die weiterentwickelte Spanneinrichtung der Transportwagen mittels einer Schraubekupplung eingehängt. Der Muster-Transportwagen war mit sechs beweglichen und sechs festen Radvorlegern sowie vier Spanneinrichtungen mit Ketten und Lochschienen ausgerüstet worden. Außerdem waren die Radsätze mit 1000 mm Laufkreisdurchmesser gegen solche mit nur 920 mm zu tauschen, um im beladenen Zustand das Lichtraumprofil einhalten zu können.

Da zu dieser Zeit in Perleberg kein ausgemustertes Wagen mehr stand, wurde die Rbd Dresden beauftragt, einen Wagen ihrer Netze mit den Seilhaken auszurüsten, zumal die Erprobung ohnehin wieder in Freital stattfinden sollte. Dort wartete auch der erste Musterwagen auf die Dinge, die da kommen sollten. Erst zu Beginn des Jahres 1982 wurden in Eberswalde die erforderlichen Änderungen an ihm vorgenommen. Am 29. April 1982 konnten dann in Freital-Hainsberg erneute Versuche stattfinden. Beim Auflaufen von zwei Ekkm-Wagen mit 62 t

Gesamtmasse auf den stehenden Transportwagen mit 12,4 km/h verbogen sich die Langträger des aufgeladenen Schmalspurwagens, der nur mit Festbindeösen und nicht mit den geforderten Seilhaken ausgerüstet war, und auch die Radvorleger wurden leicht beschädigt. Die Befestigungskonzeption wurde abermals überarbeitet und gleichzeitig die Anbringung der Seilhaken mit Versteifung der Langträger an allen Schmalspur-Reisezugwagen angeordnet. Der Musterwagen wurde für eine überwachte Erprobung bis zum 31. Juli 1982 für die Zuführungen der Rbdn Dresden, Cottbus und Greifswald zur WA Perleberg freigegeben.

Der Umbau des zweiten Musterwagens für 900 mm und 1000 mm Spurweite begann im Frühling 1982. Abweichend vom ersten Musterwagen wurden seine Drehgestelle der Bauart Niesky gegen solche der Bauart Y25 Cs getauscht und die Ergebnisse der Erprobung der Spannvorrichtungen flossen ein.

Am 19. April 1982 erfolgte eine Zählung der noch vorhandenen Transportwagen. Dabei wurden 74 Wagen für Schmalspurwagen ermittelt, acht weitere Wagen waren nicht auffindbar, ein

weiterer war zur Ausmusterung vorgesehen. 21 Wagen waren durch ihren technischen Zustand ausmusterungsreif.

Der zweite Musterwagen 80 50-977 5500-5 wurde, beladen mit einem Doberaner Personenwagen, am 2. Februar 1984 in Delitzsch abgenommen und wies mehrere technische Mängel auf. Außerdem wies der Vertreter des Raw Görlitz auf die Gegebenheiten in den dortigen Werkstatthallen hin, die nicht geeignet seien, die 20 m langen Wagen aufzunehmen. Sogar die Konzeption und die Erforderlichkeit des Umbau von Rs-Wagen zu Transportwagen überhaupt wurde in Frage gestellt!

Am 4. Juli 1984 fand im Bahnhof Wernigerode eine zweite Abnahmeberatung statt. Die restlichen technischen Probleme konnten geklärt werden, so daß die Serienfreigabe erfolgte. Die Görlitzer Probleme waren durch Umladen der Rollwagen auf Werkwagen zu lösen; das Raw Görlitz sollte dafür mehrere ausgemusterte alte Transportwagen erhalten. Der Musterwagen sollte im Anschluß an die Serie auf deren Stand gebracht werden.

Gleichzeitig war der Bedarf durch Einstellung des Cottbuser Anschlusses und eine überarbeitete Transporttechnologie auf 49 Wagen für 750 mm – davon 38 für die Rbd Dresden – und 13 Wagen mit 900 mm und 1000 mm Spurweite abermals korrigiert worden. Und schon im August 1984 reduzierte die Rbd Dresden nach Umspurgung des Schönfeld-Wiesaer Anschlusses ihre Forderung nochmals auf 35 Wagen. Der laufende Umbau der 750-mm-Wagen wurde nach Vorliegen der endgültigen Dokumentation für die 900-mm/1000-mm-Bauart unterbrochen, um für die anstehende Rekonstruktion der Reisezugwagen der Harzquerbahn ausreichend neue Transportwagen einsetzen zu können.

Als Anstrich war für die Transportwagen schwarz festgelegt worden. Ende 1984 stellte das Raw Eberswalde den Antrag, die neuen Drehgestelle im angelieferten rotbraunen Anstrich einbauen zu dürfen, da ein nochmaliger Anstrich in schwarz »auf Grund der angespann-

ten Farbsituation nicht verantwortet« werden könne. Mit Zustimmung der HV W wurden damit die Wagen der Umbaujahre 1984/85 mit rotbraunen Drehgestellen in Dienst gestellt.

Die Situation der Transportwagen für Schmalspurwagen hatte sich 1985 somit endlich entspannt. Doch für Lokomotivtransporte standen dem Raw Görlitz weiterhin nur 14 Loktransportwagen zur Verfügung. Dies waren:

5 zweiachsige Wagen mit 8,4 m Ladelänge, Baujahre 1894/98, für 99.151, 99 4532

1 vierachsiger Wagen mit 10,8 m Ladelänge, Baujahr 1920, für 99 1713, 99.463, 99.480

4 vierachsige Wagen mit 10,2 m Ladelänge, Baujahr 1930, für 99.173, 99.177

1 vierachsiger Wagen mit 11,2 m Ladelänge, Baujahr 1958, für 99.232, 99.233

1 vierachsiger Wagen mit 11,2 m Ladelänge, Baujahr 1928, für 99.610

2 vierachsige Wagen mit 11,2 m Ladelänge, Baujahr 1958, für 99.590, 99 6001, 99.723

Während die alten IVK-Transportwagen nach ihrer Umrüstung auf Rollenlagerradsätze immerhin noch 15 Jahre einsatzbereit zu halten waren, standen der VIK-Transportwagen sofort und die Wagen der Baujahre 1928 und 1930 nach vier Jahren zur Ausmusterung an.

Auch mit Hinblick auf den geplanten Einsatz umgebauter Diesellokomotiven der Baureihe 110 auf der Harzquerbahn war im Jahre 1985 ein Neubau von Loktransportwagen dringend geworden. Spätestens 1987 wäre eine Entscheidung fällig, da dann mit der Vorbereitung einer Rekonstruktion der fünf abgängigen Loktransportwagen begonnen werden müßte. Im Sommer 1985 beauftragte die HV W das IfE mit der Aufstellung Technischer Forderungen für die Ersatzbeschaffung. Dabei sei zu prüfen, ob analog wie bei den Wagentransportwagen ein Umbau vorhandener Güterwagen in Frage kommt.

Das IfE legte im März 1987 einen Forderungskatalog für den Umbau von vierachsigen Loktransportwagen aus sechsachsigen Flachwagen der Gattung Samms mit 13,5 m Ladelänge vor. Dieser berücksichtigt alle noch bei der DR



Binnen weniger Tage vollendete sich das Schienenleben der in Radebeul abgestellt gewesenen Transportwagen. Fotos: D. Hummig

eingesetzten Dampflok-Bauarten als auch die Dieselloks 199 005 bis 199 007, 199 010 und 199 301, die Triebwagen 187 001 und 187 025 und die Drehgestelle der umgebauten BR 110. Das Untergestell sollte Ladegleise mit 750 mm und 1000 mm Spurweite erhalten; die 900-mm-Loks könnten auch auf dem 1000-mm-Gleis zu transportiert werden.

Das Raw Eberswalde rüstete im Jahr 1987 zwei der neuen Wagen-Transportwagen für den Transport von Drehgestellen der »Harzkamele« um, die dem Bw Wernigerode-Westertor zugeteilt wurden. Im März 1988 wies die Arbeitsgruppe »Staatliche Leiter Schmalspurbahnen« auf die dringend gewordene Neubeschaffung der Loktransportwagen hin. Um die Lage etwas zu stabilisieren, erwog das Raw Görlitz noch im Mai 1992 den Umbau der vorhandenen Transportwagen auf KE-Bremse. Die Zentralstelle Wagentechnik in Delitzsch verwies nochmals auf den inzwischen konstruktiv fertig bearbeiteten Umbau der Samms-Wagen, der kurzfristig zu realisieren sei. Doch die Zeiten hatten sich nun grundlegend geändert: die Eisenbahn transportierte die Fahrzeuge auf der Straße.



Bezeichnend für das sang- und klanglose Finale: Im Sommer 1999 und nochmals drei Jahre später veröffentlichte DB Netz eine Suchanzeige in den Geschäftlichen Mitteilungen, in welcher der Eigentümer von 17 Transportwagen gesucht wurde, die im Bereich des Bahnhofs Zittau abgestellt waren. »Sollte die Zugehörigkeit der Wagen bis zum 30. November 2002 nicht abschließend geklärt sein, werden die Wagen außerhalb der DB AG zum Kauf angeboten.« Gemeldet hat sich wohl keiner mehr...

RAINER FISCHER

Aussichtswagen 970-607

Seit dem 17. August 2004 steht auf der Fichtelbergbahn Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal ein neuer offener Aussichtswagen für den Einsatz bereit. Dieser wurde auf dem Rahmen des Reko-Reisezugwagens KB 970-607 aufgebaut.

Im Jahre 1926 lieferte die Waggonfabrik Werdau den Wagen als Traglastenwagen der 4. Klasse mit der Betriebsnummer 711K der noch gültigen sächsischen Nummernreihe aus. Kurz darauf wurde er von der RBD Dresden umgezeichnet und fortan mit der Nummer K1064 geführt. Als der Wagen 1952 durch die zuständige Unterhaltungswerkstatt Raw Chemnitz erfaßt wurde, erhielt er die Nummer 7.1064. Zu diesem Zeitpunkt war Freital-Hainsberg der Heimatbahnhof des Wagens, und dort blieb er auch in den folgenden Jahren.

Während dieser Zeit erfuhr der Wagen einige Umbauten. So erhielt er mit der neuen Nummer 970-607 im Jahr 1959 im Rahmen einer Hauptuntersuchung in Raw Karl-Marx-Stadt eine Außenverkleidung aus Blech und Sitze mit Flachpolstern. Grundlegend änderte sich das Erscheinungsbild des Wagens im Jahr 1983 anläßlich einer Aufarbeitung im Rahmen einer Schadgruppe R 4 in der Werkabteilung Perleberg. Bei dieser erhielt er ein Wagenkastengerippe aus Stahl, Klappfenster und eine modernisierte Inneneinrichtung, behielt aber sein altes Dach. In diesem Zustand war der Wagen in Cranzahl bis zum März 2002 im Einsatz.

Im Jahre 1998 hatte der Landkreis Annaberg die Schmalspurbahn Cranzahl–Kurort Oberwiesenthal übernommen und die BVO Bahn GmbH mit der Betriebsführung auf der Fichtelbergbahn beauftragt. Zu den übernommenen Fahrzeugen gehörte auch der Wagen KB 970-607. 2002 wurde er auf Grund seiner schlechten Substanz abgestellt.

Auf der Fichtelbergbahn setzte die BVO Bahn GmbH bis 2001 den Aussichtswagen 970-310 des Schmalspurmuseums Rittersgrün ein, der anläßlich des 100. Streckenjubiläums

bei der Preßnitzalbahn eine Revision erhalten hatte. Da der Wagen bei den Reisenden einen regen Zuspruch fand, reiften Überlegungen über den Aufbau eines eignen Fahrzeuges. Da beim abgestellten Wagen 970-607 umfangreiche Arbeiten am Wagenkastengerippe, an der Außenverkleidung und dem Dach erforderlich geworden waren, wurde er für den Umbau zu einem offenen Aussichtswagen ausgewählt.

Am 28. Mai 2003 traf der Wagen in der Werkstatt für Nutzfahrzeug- und Schienenfahrzeuginstandhaltung Marienberg der BVO Verkehrsbetriebe GmbH ein. Schrittweise erfolgte die Demontage des kompletten Wagens. Nachdem am Untergestell die erforderlichen Reparaturen und Revisionsarbeiten beendet waren, begann der Neubau eines Wagenkastens. Die Seitenwände entstanden als Fachwerkkonstruktion aus Vierkant-Hohlprofil, auf die anschließend die Außenbekleidung aufgeklebt wurde. Im Innenraum wurden 35 Sitzplätze auf Sitzen aus Stahlrahmen mit Holzlattung geschaffen. Um den uneingeschränkten Einsatz des Wagens zu ermöglichen, erhielt er eine Heizleitung und elektrische Beleuchtung. Die Beleuchtung ist unter drei Sitzbänken angeordnet und macht einen Einsatz z. B. auch bei den beliebten Mondscheinfahrten möglich.

Nach Abschluß aller Arbeiten und Überführung nach Oberwiesenthal fand am 17. August 2004 die Probefahrt des Wagens statt. Da bei dieser keine Beanstandungen auftraten, steht den Reisenden der Fichtelbergbahn seit diesem Tag wieder ein offener Aussichtswagen zur Verfügung. Der Einsatz des Wagens erfolgt während der Frühjahrs- und Sommermonate in den Planzügen der Fichtelbergbahn. Informationen über den Betrieb des Wagens können im Souvenirladen in Oberwiesenthal 037348/151-0 erfragt werden.

STEFAN SCHWARZ/FI



970-607 noch in Marienberg (oben) und 2005 im Zug in »Hammer«. Fotos: St. Schwarz, R. Fischer



FOTOWETTBEWERB

„Schmalspurbahn-Augenblicke“

Das SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul ruft alle Eisenbahn- und Fotofreunde anlässlich des 1. SSB Schmalspurbahn-Festivals vom 8. bis zum 11. September 2005 zu einem Fotowettbewerb unter dem Thema „Schmalspurbahn-Augenblicke“ auf.

Die eingereichten Bilder werden während des Festivals den Besuchern vorgestellt und sollen den Betrachtern alltägliche oder besondere, historische oder zeitgemäße, kleine oder große stimmungsvolle Momente aus dem Betrieb der Schmalspurbahnen - nicht nur - in Sachsen vermitteln. Eine Jury aus Vertretern des Kuratoriums des SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul wird die Bilder begutachten und Preise für die besten Motive vergeben. Die Entscheidung der Jury ist verbindlich, ein Rechtsweg ist ausgeschlossen. Alle Einreicher werden zur Preisverleihung am Sonnabend, dem 10. September 2005, nach Radebeul eingeladen.

TEILNAHMEBEDINGUNGEN:

Jeder Teilnehmer kann sich mit bis zu sechs Einzelbildern beteiligen. Die Bilder sollten Formate zwischen 200 x 300 mm und 400 x 600 mm aufweisen. Bildserien werden als ein Bild gewertet, wenn sie sich nach den Vorgaben des Einsenders auf einer Fläche von maximal 800 x 1200 mm unterbringen lassen. Alle Fotos sind deutlich und dauerhaft mit dem Namen des Urhebers, einem Bildtitel und ggf. einer Nummer zu kennzeichnen. Außerdem ist der Sendung eine Bildliste mit vollständigen Angaben zum Urheber (Name, Adresse, Telefon oder E-Mail) und den Bildern (Titel, Aufnahmeort und -zeitpunkt) beizufügen.

EINSENDUNG

Die Bilder sind bis zum 1. August 2005 einzusenden an:

SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH
Am Alten Güterboden 4k
01445 Radebeul

Für Verluste oder Beschädigungen auf dem Postwege wird durch den Veranstalter keine Haftung übernommen.

NUTZUNG

Sofern der Einsender dem nicht ausdrücklich widerspricht, gehen die eingesandten Bilder in den Besitz des SSB Schmalspurbahnmuseums Radebeul über und dürfen im Rahmen der Ausstellungstätigkeit honorarfrei verwendet werden; die Urheberrechte bleiben unberührt. Für eventuelle Veröffentlichungen, die über die unmittelbare Museumstätigkeit hinausgehen, wird das SSB Schmalspurbahnmuseum in jedem Fall die Zustimmung des Urhebers einholen.

Die Teilnehmer erkennen mit der Einsendung die Bedingungen des Wettbewerbes an und bestätigen, daß sie sich im Besitz der Urheberrechte an den Bildern befinden und die Rechte abgebildeter Personen nicht verletzt werden.

Terminplan 2005 (3. und 4. 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

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« Sonderfahrt Wumag-Triebwagen Achtung, Arbeitseinsatz fällt aus!
	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«
Oktober	Do-So	8.-11.	lt. Dstpl.	I. SSB Schmalspurbahn-Festival
	Sa	17.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	2.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Schloßfahrt«
November	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Zillefahrt«
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	29.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Abfischen«
	So	30.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Abfischen«
	Do	5.	9 - 18.	Arbeitseinsatz
Dezember	Sa	19.	13 - 16	Mitglieder- und Wahlversammlung
	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	4.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Adventsfahrt«
	Di	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrten«
	Sa	17.		Weihnachtsfeier

