
Traditionsbahn- Depefche



Heft 54

Herbst 2005



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Liebe Vereinsmitglieder.	3
Wieder `mal »Großer Bahnhof« in Radebeul	4
970-237 wieder im Betriebspark	13
Vereins- und Schmalspurnachrichten	15
Kalimera, OSE!	20
Arbeitsplan 2005	23

Für die Vereinsmitglieder liegt in Ergänzung der Einladung und der Tagesordnung auf Seite 3 die Kandidatenliste und eine Beschlüßvorlage für die Wahlversammlung am 19. November 2005 bei.

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

Titelbild:

*Kleine Zugparade in Moritzburg mit 99 539, MBB 11 und Planlok 99 1761, 9. September 2005.
Foto: R. Fischer*

Rücktitelbild:

*Sonderzug mit Lok MBB 11 in Friedewald, 8. September 2005.
Foto: W. Aehlig*

Impressum:

Traditionsbahn-Zeitschrift

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 54: 22. Oktober 2005, Heft 55: vsl. 10. Dezember 2005

Liebe Vereinsmitglieder!

Die – inzwischen doch recht zahlreichen – Abonnenten unserer kleinen Zeitschrift mögen uns verzeihen, wenn wir uns mit dieser Anrede in diesem Heft vorzugsweise an die Mitglieder unseres Vereines wenden. Auch in unserem Verein stehen Neuwahlen an. Zwar handelt es sich bestimmt nicht um eine Schicksalwahl, die uns in den vergangenen Wochen in anderen Sphären beschert worden sein sollte, doch warten auch bei uns einige altgewohnte Zöpfe auf das Abschneiden.

Der bisherige Vorstand hat in der zurückliegenden Wahlperiode bereits einiges auf den Weg gebracht. Öffentlich sichtbar wurde dies zum Jahresbeginn vor allem mit dem Umzug in die neuen Geschäftsräume in der renovierten Güterabfertigung. Weniger spektakulär, aber vielleicht ungleich wichtiger war die Gründung des SSB Schmalspurbahnmuseums, das als gemeinnützige GmbH und gemeinsame Tochter mit dem Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen dort weitermachen kann, wo unser Verein inzwischen an seine Grenzen stößt. Bereits im vergangenen Jahr hatte der Vorstand den Auftrag der Mitgliederversammlung erhalten, über neue Modelle

Einladung zur Wahlversammlung am Sonnabend, dem 19. November 2003, 13.00 bis ca. 17.00 Uhr, im »Ballhaus Watzke« in Dresden-Pieschen

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Feststellen der Beschlußfähigkeit
2. Wahl des Präsidiums und des Versammlungs- und Wahlleiters,
Wahl der Redaktions- und der Wahlkommission, Protokollkontrolle
3. Bericht des Vorstandes
4. Bericht der Revisionskommission
5. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
6. Traditionsbetrieb, Dienstplan, Dienstunterricht
7. Anträge an die Versammlung
8. Diskussion
9. Beschlußfassung, Entlastung des Vorstandes
10. Erläuterungen zur Wahlordnung
11. Aufstellen und Abschluß der Kandidatenlisten
12. Wahl des Vorstandes und der Revisionskommission
13. Konstituierende Sitzung des Vorstandes und der RK
14. Bekanntgabe der Wahlergebnisse, 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 (Telefon 0351/2134461, Fax 0351/2134464 oder per eMail: verein@trr.de).

Vor und nach der Versammlung können die gastronomischen Angebote des Etablissements auf eigene Rechnung genutzt werden.

DER VORSTAND

nachzudenken, um entstandene rechtliche, wirtschaftliche und personelle Probleme im Traditionsbetrieb lösen zu können. Eine Grundsatzplanung liegt nun vor und kann mit Zustimmung der Mitgliederversammlung die Marschrichtung des neuen Vorstandes bestimmen.

Daß auch unsere Partner nicht untätig sind, davon konnte sich wohl jeder gerade in den vergangenen Wochen überzeugen. Der nicht zu unterschätzende Part der »nichtbetrieblichen« Organisationsarbeit für das 1. SSB Schmalspurbahn-Festival lag in den Händen der Gesellschaft. Der Verein konnte sich weitgehend auf das beschränken, was er am Besten bringen sollte: Eisenbahnbetrieb veranstalten. Und wenn bei den trotz aller Bemühungen aufgetretenen Unzulänglichkeiten die Verpflegungsfrage das wichtigste Streitthema war, dann kann das Ganze doch eigentlich so schlecht nicht gewesen sein...

Der mit Verspätung begonnene Bau am Güterboden hat inzwischen nahezu dramatische Dimensionen angenommen: Das Gebäude ist eingerüstet, das Dach ist zum großen Teil bereits aufwendig saniert, der Fußbodenbereich im künftigen Veranstaltungs- und Museumsbereich nahezu vollständig auf das Ladestraßenniveau freigelegt. Riesige Schuttberge türmen sich auf der Freifläche, in den Mauern sind große Breschen geschlagen worden, die zur Baufreiheit dienen und gleichzeitig schon die späteren Zugänge markieren. Bauherr und zukünftige Nutzer verständigen sich mit Hochdruck über das Nutzungskonzept als Grundlage für den Ausbau.

Und noch ein Ereignis sei hervorgehoben, auch wenn es nicht unmittelbar mit uns zu tun hat: Der VSSB hat (sich) einen Wunsch erfüllt, den so mancher Schmalspurfreund laut oder leise bereits seit langem hegte, und die 99 606 aus eher unwürdigen Zuständen zurück in ihre sächsische Heimat geholt! Daß diese Lok bei den Carlsfelder Eisenbahnfreunden Unterkunft gefunden hat, spricht für die vereinsübergreifende fördernde Rolle, die der VSSB ja in seinem Namen trägt.

Also: Die Zukunft unserer Arbeit bleibt spannend, und wer sich aktiv an ihrer Gestaltung beteiligen möchte, sollte bereits bei der Wahlversammlung damit beginnen. Wir freuen uns auf eine sachliche Diskussion darüber. Aber reden allein bewegt keinen Stein...

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

Wieder 'mal »Großer Bahnhof« in Radebeul

Vom 8. bis zum 11. September 2005 fand in Radebeul das 1. SSB Schmalspurbahn-Festival statt. Anknüpfend an die Bahnhofsfeste der Traditionsbahn hatte das SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH in enger Zusammenarbeit mit unserem Verein und der BSW-Gruppe Traditionsbahn Radebeul sowie der BVO Bahn GmbH einen Jahreshöhepunkt vorbereitet, bei dem nicht nur die Schmalspurbahn-Fans, sondern auch die »ganz normalen« großen und kleinen Einwohner Radebeuls auf ihre Kosten kommen sollten.

Vorausgegangen waren Wochen nervenaufreibender Vorbereitung und Organisation, die vor allem auf den Schultern von Frau Garten im

Museumsbüro lasteten. In vielen Einzelverhandlungen waren Standflächen zu klären, die Ansprüche der Händler und Aussteller zu bearbeiten, Unterstützung zu finden und vieles mehr, um auf der zur Verfügung stehenden Fläche am Güterschuppen ein Optimum an Möglichkeiten zu bieten.

Durch den schlechten Zustand des Güterbodendaches und einiger Rückschläge bei der Auftragsvergabe wiesen die Bauarbeiten am künftigen Museumsbau ein Stadium auf, die eine vorgesehene Nutzung der Halle unmöglich machte. Kurzfristig sagten zudem fest eingeplante Partner ab, für die nicht immer in der Kürze der Zeit noch gleichwertiger Ersatz zu



Skf und Grüne werden nach Radebeul gebracht. Fotos: R. Fischer





Ow K1942 kommt aus Rittersgrün (oben), inzwischen erst mal Geschichte: 970-237 neben 970-309!





Sonderzug vor Friedewald mit mdr-Aufnahmeteam (oben), Zugparade in Radebeul. Fotos: R. Fischer



organisieren war. Für wichtige Leistungen konnten mehrere Radebeuler Firmen als Sponsoren gewonnen werden.

Die Vorbereitung des »Eisenbahn-Kernbetriebs« mit dem historischen Zugverkehr oblag natürlich der Traditionsbahn, die ihrerseits auf die umfassende Unterstützung der BVO zurückgreifen konnte. Die BVO ließ kurzfristig an der 99 608 eine erforderlich gewordene Kesseluntersuchung ausführen. Vorübergehend war für sie 99 564 als Ersatzlok vorgesehen gewesen, die so auch im Festprogramm erschien. Als Gastlok war die Lok 20 der Mansfelder Bergwerksbahn langfristig vereinbart worden; das Sächsische Schmalspurbahnmuseum Rittersgrün hatte gern eingewilligt, den grauen Güterwagen K1942 nach Radebeul zu verleihen. Leider dauerten die Arbeiten an der MBB 20 länger als geplant, so daß die Mansfelder nur ihre Lok 11 zur Verfügung stellen konnten. Da diese Maschine erstmals auf einer fremden Infrastruktur eingesetzt wurde, mußten noch bis kurz vor ihrem ersten Einsatz unvermeidliche bürokratische und technische Hürden genommen werden. Aus Radeburg wurde der Oberdittmannsdorfer Skl überführt, der damit erstmals seit vielen Jahren wieder in der Öffentlichkeit zu sehen war. Nachdem auch unsere Grüne nach ihrer Reparatur in Oberwiesenthal und einem kurzen Einsatz beim dortigen Bahnhofsfest wieder nach Radebeul zurückkehrte, konnte das Festival beginnen.

Los ging's relativ bescheiden: Am Donnerstag beförderte Lok 11 einen ersten öffentlichen Sonderzug, der aus den Druckluft-Altbauwagen der BVO bestand und um den HH 97-25-54 der IG Weißeritztalbahn als Steckerwagen für die nicht alltägliche Kupplungsadaption erweitert wurde. Unterdessen wurde auf den Gleisen des Bahnhofs Radebeul Ost noch fleißig gewerkelt. In den zurückliegenden Tagen und Wochen war es den ABM- bzw. Alg-Kräften und einigen wenigen Vereinsfreunden gelungen, daß sich alle unsere Fahrzeuge wieder in einem ansehnlichen Zustand befanden. Sogar der in den vergange-

nen Jahren eher vernachlässigte Werkstattwagen konnte ausgebessert und neu gestrichen werden, beide Museumsloks strahlten schwarz-rot, alle Wagen hatten wieder eine Beschriftung erhalten und auch die Grünanlagen wurden ihrem Namen gerecht.

Am Freitag ging zusätzlich zum nochmals verkehrenden MBB/BVO-Sonderzug der Traditionszug auf die Strecke, was ursprünglich nur als Überführung für die 99 539 nach Radebeul gedacht war. An beiden Tagen war das Fahrgastaufkommen erwartungsgemäß eher gering. Dennoch waren schon die ersten Neugierigen und natürlich die harten Fans anzutreffen.

Am Freitag abend öffnete das Festzelt auf der Ladestraße, das die Radebeuler Löbnitztal-schänke organisiert hatte und betrieb. Und tatsächlich füllte sich nun das Bahnhofsareal zusehends mit Besuchern, so daß schließlich bei einsetzender Dunkelheit die angekündigte Lokomotivillumination auf der Gleisharfe zwischen der Ladestraße und dem Bahnsteig 1 ihr begeistertest Publikum fand.

Der Sonnabend Morgen begann mit einem umfangreichen Sonderzugprogramm, bei dem neben 99 539 und MBB 11 natürlich auch die 99 713 und 99 608 sowie die 99 1761 in Unterstützung der Planlok 99 1789 im Einsatz waren. Neben den meisten Sonderzügen wurden auch die nur bis Moritzburg verkehrenden BVO-Züge mit zwei Maschinen gefahren, um das Umsetzen zu vermeiden und die Wendezeiten zu halten.

Auf der Ladestraße begann am Mittag offiziell das Programm. Neben zahlreichen Eisenbahnvereinen aus Sachsen, der Dresdner Parkeisenbahn und dem Verkehrsmuseum Dresden, die mit Info-Ständen vertreten waren, sorgte ein angemessener Mix aus Händlern und Gewerbetreibenden der Umgebung sowie einigen Kinderattraktionen für ein buntes Marktgeschehen. Im Festzelt spielte die Musik, daneben zog die bekannte Steintalbahn ihre Kreise, dahinter hatten sich historische Straßenfahrzeuge und Motorfreunde eingefunden. Als nicht ganz gelungen stellte sich die Standortwahl unserer



Blick von der Foto-Hubbühne (oben), hinter den Kulissen der Zugparade. Fotos: P. Reichler, W. Aehlig





Gemischter Zug mit Rittersgrüner Ow (oben), Schneeräumfahrt im Sommer. Fotos: R. Fischer





Minibahn und DDR-Kfz (oben), MBB 11 reist wieder ab. Fotos: P. Reichler, R. Fischer



Draisinenstrecke heraus: Auf dem demontierten Normalspurgleisen waren die Gleisjoche zwar relativ problemlos verlegt worden, doch war damit dieser Teil an den Rand des Festgeländes geruscht. So fand auch der dort aufgestellte Oberdittmannsdorfer Skl nicht ganz die Beachtung, die er verdient hätte.

Am Abend wurde die Lokillumination nochmals wiederholt, wobei ein Feuerspucker für zusätzliche Lichteffekte sorgte. Zum Abschluß erklang wieder ein ohrenbetäubendes Pfeifkonzert aus sechs Dampfpeifen in vier unterschiedlichen Tonlagen.

Der Höhepunkt des Sonntags bildete die historische Zugparade am Vormittag. In sechs verschiedenen Bildern ließ unsere Grüne mit den Museumswagen und dem Rittersgrüner Gast-Ow die frühen Jahre der sächsischen Schmalspurbahnen aufleben. Mit dabei war auch 970-237, der nach seiner HU erstmals wieder im Einsatz war und mit seinem sächsischen Anstrich die Fahrzeugspräsentation bereicherte.

Am Nachmittag wurden die Preisträger des ausgelobten Fotowettbewerbes »Schmalspurbahn-Augenblicke« ausgezeichnet. Aus den Händen des Radebeuler Oberbürgermeisters Bert Wendsche und des Vorsitzenden des VSSB Dr. Andreas Winkler konnten zwei der drei ermittelten Preisträger ihre Preise entgegennehmen.

Kurz vor dem planmäßigen Ende des Festivals ging über dem Bahnhofsgelände die durch dunkle Wolken seit längerer Zeit angekündigte Gewitterfront nieder und vertrieb schnell den größten Teil der Besucher. Da die Schleusen die plötzlichen Wassermassen nicht fassen konnten, verwandelten sich große Teile nicht nur der Ladestraße in eine Fluß- und Seenlandschaft; mehrere Aussteller hatten zu tun, ihre Ausstellungsstücke in Sicherheit zu bringen.

Trotz dieses abrupten Endes kann eine positive Bilanz des Festivals gezogen werden: Etwa 8.000 Besucher dürften insgesamt das Bahnhofsgelände durchstreift haben. Dazu hat sicher



der angemessene Eintrittspreis von 2,50 Euro beigetragen, der auch nur Sonnabend und Sonntag erhoben wurde; Kinder hatten gänzlich freien Eintritt. In den 30 Sonderzügen, für die vereinbarungsgemäß auch die BVO-Fahrkarten ausgegeben wurden, konnten über 1.100 Fahrgäste gezählt werden, und auch die Planzüge waren gut besetzt. Auf insgesamt 180 Dienstposten waren 42 Vereinsmitglieder im Einsatz; weitere 50 Helfer kamen aus den Reihen der Gesellschaft und der Alg-Kräfte; die BVO hatte alle verfügbaren Eisenbahner der Löbnitzgrundbahn im Dienst.

Aus den kleinen Fehlern der Veranstaltung haben Geschäftsführung und Vereinsvorstand inzwischen erste Schlüsse für das 2. Festival gezogen, das im kommenden Jahr schon am ersten Juli-Wochenende und zeitgleich mit dem VVO-Bahnhofsfest in Moritzburg stattfinden soll, eingebettet in die Aktivitäten zum 125. Jubiläum der sächsischen Schmalspurbahnen.

RAINER FISCHER

970-237 wieder im Betriebspark

Nach fast zwei Jahren umfassender Aufarbeitung erfolgte am 31. August 2005 die Abnahme des großenstrigen Personenwagens 970-237. Als 435K beschriftet und mit dem ab 1910 verwendeten königlichen Wappen der Staatseisenbahnverwaltung versehen, bereichert er nach überstandener akribischer Prüfung durch den Wagensachverständigen des LfB nun unsere sächsische Garnitur.

Sein Wagenkasten entstand nahezu neu, erhalten blieben lediglich das Dach und der Grundrahmen mit Fußboden, wobei letztere mit Sicherheit bereits bei der »Bebleichung« vor vier Jahrzehnten erneuert worden waren.

Die Inneneinrichtung konnte mit originaler Ofenaufstellung zwischen den Trennwänden wieder an den Ursprungszustand angeglichen werden. Die Rauchabzüge auf dem Dach sind ein aufwendiger Nachbau der originalen Saug-

hauben. Für beides standen alte Zeichnungen zur Verfügung, nach denen die Radebeuler Bau- schlosserei und Stahlbaufirma M. Winkler die Ausführung übernahm. Zwei Doppelbänke entstanden neu; lediglich auf die Klappsitze im kleinen Abteil wurde aus Materialgründen verzichtet. Trotz unvermeidlicher Kompromisse vermittelt der Wagen stimmig das Flair der Jahre vor dem 1. Weltkrieg. Kleinere Restarbeiten, die das Erscheinungsbild abrunden, werden in den nächsten Wochen noch vorgenommen.

Für die Kosten der Revision hätte man mehrere Mittelklasseautos kaufen können! Damit hat 970-237 nahezu den selben finanziellen Aufwand gefordert wie vor vier Jahren 970-302, der bei kleineren Dimensionen, aber in ähnlichem Umfang und vollständig durch Fremdleistungen wieder erstand.

RAINER FISCHER



970-237 bereit zur Probefahrt am 31. August 2005. Foto: R. Fischer



Wagenburg an der Radebeuler Ladestraße (oben), Blick in die Baustelle Güterboden. Fotos: R. Fischer



Vereins- und Schmalspurinformationen

- Als neue Mitglieder unseres Vereins begrüßen wir die Herren Danilo Pietzsch und David Lazarek aus Radebeul.
- Die im vorangegangenen Heft angekündigte Sonderfahrt mit dem Triebwagen der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunde am 6. August 2005 wurde zu einem vollen Erfolg. Triebwagen und Beiwagen waren bei der Rundfahrt durch die Sächsische Schweiz gut besetzt. Am folgenden Tag waren die Buxtehuder Eisenbahnfreunde, mit denen uns seit vielen Jahren eine gegenseitige Vereinsmitgliedschaft verbindet, Fahrgäste im planmäßigen Traditionszug.
- Die Reparatur der 99 539 in Oberwiesenthal konnte erfolgreich abgeschlossen werden; die Achse hatten die Dresdner Verkehrsbetriebe überarbeitet. Der Schaden verursachte erhebliche ungeplante Kosten, die den Vereinshaushalt zusätzlich belasteten.
- Während 970-237 im September erstmal wieder öffentlich eingesetzt wurde, erlebte der Oberlichtwagen 970-309 gleichzeitig seine letzten Plandienste. Bereits am 13. September wurde er unserer Werkstatt zugeführt, wo sofort die Demontage des Wagenkastens begann. Die Befundung ergab, daß wie erwartet sein Gerippe weitgehend neu erstehen muß, Dach und Rahmen sind mit Reparaturen zu erhalten. Spätestens bei der Aufarbeitung des Wagens in Perleberg vor 25 Jahren sind bereits viele Holzelemente erneuert worden, so daß wohl nur noch seine Ecksäulen tatsächlich aus dem Jahr 1900 stammten.
- Im Oktober 2005 übernahmen wir vom Förderverein »Wilder Robert« den gedeckten Güterwagen 97-11-55 und das Untergestell eines Gw, der im Bahnhof Mügeln als Schuppen überdauert hatte. Drehgestelle und Heberleinbremse des 97-11-55 werden zur Komplettierung unseres 97-13-06 verwendet, so daß dessen Drehgestelle mit Saugluftbremse für die vorgesehene Aufarbeitung eines GGw für den Traditionszug zur Verfügung stehen werden. Der Wagenkasten von 97-11-55, der sich in einem eher schlechten Zustand befindet, wird ebenso wie der neben ihm aufgestellte von 97-09-77 gegen weiteren Zerfall gesichert aufbewahrt.
- Am 10. Oktober 2005 begann eine Radeburger Dachdeckerfirma mit der dringend gewordenen Sanierung des Lokschuppendaches. Auch hier zeigten sich die Schäden größer als erwartet.
- Vom 29. Juli bis zum 3. August 2005 mußte die BVO-Planlok 99 1789 schadhaft abgestellt werden und 99 713 mit der Saugluftgarnitur für sie einspringen, da auch 99 1761 zur Reparatur war. Als es am 31. Juli mit 99 713 kurzzeitig Probleme gab, bespannte unsere V10C ein Moritzburger Planzugpaar. Die Diesellok war erst am Vortag von Radeburg überführt worden, was gleichzeitig zur Streckenrevision und -freischneidung nach einem nächtlichen Unwetter genutzt wurde.
- Am 2. August 2005 traf die Hainsberger Altbaulok 99 1746 in Radebeul ein. Hier erhielt sie die fällige Kesselfrist. Ihre Probefahrt am 31. August wurde für einen abendlichen Arbeitszug genutzt, der Resthaufen der vergangenen Gleisarbeiten im Lößnitzgrund einsammelte. Anfang September übernahm sie den Plandienst.
- Am 28. August 2005 nahm der Kesselprüfer den Kessel der 99 608 ab, so daß die Maschine wieder mindestens drei Jahre im Einsatz stehen kann. Bei der Abnahmefahrt war ein französisches Fernseheteam anwesend. Da auch an der bislang in Dippoldiswalde eingesetzten 99 564 die Kesselfrist abläuft, wurden am 30. September beide Maschinen ausgetauscht.
- Nach ihrem Einsatz beim 125jährigen Jubiläum der Mansfelder Bergwerksbahn traf 99 1775 am 6. Oktober 2005 wieder in Radebeul ein. Die Maschine hatte in Oberwiesenthal



L45H 083 kommt in Radebeul Ost an (oben), Wagenkasten 97-30-01 in Mügeln. Fotos: R. Fischer



- eine Revision und Druckluftbremse erhalten. Am 10. Oktober war sie erstmals im Einsatz.
- Da auch an 99 1789 im November 2005 die Kesselfrist abläuft und die Maschine mehrere Fahrwerksmängel aufwies, wurde sie am 6. Oktober nach Oberwiesenthal gebracht.
 - Vom 24. Oktober bis zum 2. Dezember 2005 bleibt die Löbnitzgrundbahn vollständig gesperrt und wird im Schienenersatzverkehr betrieben. In dieser Zeit wird die Kreuzung mit der Straßenbahn am Weißen Roß ausgewechselt, was eine umfangreiche Neutrassierung der Schmalspurbahn und einen neuen Bahnsteig mit sich bringt. In Moritzburg wird das Gleis 2 wieder auf das normale Niveau abgesenkt und gleichzeitig der Bahnsteig erneuert. Außerdem wird in Zusammenarbeit mit der Gemeinde die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes begonnen werden. Schließlich wird die BVO kleinere Gleisarbeiten im Radebeuler Stadtgebiet vornehmen. Für den Bauzugverkehr, der von Radeburg aus eingerichtet wird, kam am 20. Oktober die L45H-083 der Fichtelbergbahn nach Radebeul, da sich ihre rote Schwester, die eigentlich für die Löbnitzgrundbahn gedacht ist, noch etwas störrisch zeigte.
 - Seit Ende Juli 2005 wird an der Wiederherstellung des 1972 stillgelegten Streckenteils Nebitzschen–Glossen gearbeitet. Der Förderverein »Wilder Robert« trägt das im Rahmen des Programms LEADER+ geförderte Projekt zusammen mit der Gemeinde Sorzig-Ablaß, die Grundstückseigentümerin ist. Für den späteren Betrieb steht die Döllnitzbahn als EVU bereit. Bis Mitte Oktober war das Planum von der Ausfahrt Nebitzschen bis kurz vor die ehemalige Haltestelle Glossen freigeschoben und für die Gleisverlegung vorbereitet; eine Brücke wurde abgebrochen und die alten Widerlager saniert.
 - Im Sommer 2005 barg der Förderverein »Wilder Robert« den Kasten des zweiachsigen Gepäckwagens 97-30-01, der vorerst als Haltestellengebäude in Glossen dienen soll.
 - Der Förderverein »Historische Westsächsische Eisenbahnen« hat Ende Juli 2005 mit der Sanierung des Empfangsgebäudes im Bahnhof Schönheide Süd begonnen.
 - Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen hat vom DB Museum Nürnberg die dort seit 1993 ausgestellte Lok 99 606 erworben. Am 13. Oktober 2005 erfolgte die spektakuläre Verladung in Nürnberg, und am Folgetag wurde sie in Carlsfeld dem Förderverein »Historische Westsächsische Eisenbahnen« als Leihgabe übergeben. Der Vorsitzende des VSSB, Dr. Andreas Winkler, verwies in seinen Begrüßungsworten auf den symbolischen Wert der Rückkehr dieser Lok mit Blick auf das bevorstehende Festjahr »125 Jahre sächsische Schmalspurbahnen« und versprach, daß sie nach einer mittelfristig angestrebten betriebsfähigen Aufarbeitung auch auf anderen Schmalspurstrecken zu erleben sein wird.
 - Ende August begannen die verschobenen Bauarbeiten im Bahnhof Bertsdorf, weshalb auf den Zittauer Schmalspurbahnen bis zum 10. Dezember 2005 ein eingeschränkter Fahrplan gilt. Bei den Bauarbeiten kommt auch 199 013 vor Arbeitszügen zum Einsatz. Nachdem die Anlagen der Jonsdorfer Bahnhofseite komplett abgerissen worden waren, begannen Mitte Oktober die Neuverlegung der Gleise und Weichen.
 - Der Aufsichtsrat der SOEG hat beschlossen, den Geschäftsführerposten an den Eisenbahnjournalisten Ingo Neidhardt zu vergeben, der seit einigen Jahren im Bahnhofsgebäude Jonsdorf eine Pension betreibt. Grund zur Ablösung der bisherigen Geschäftsführerin Ursula Kückler seien Differenzen zwischen dem Landkreis und der Kreisnahverkehrsgesellschaft. Nachdem trotz heftiger öffentlicher Anfeindungen auch die Gesellschafterversammlung zugestimmt hat, wird Ingo Neidhardt am 1. Dezember 2005 seine vorerst bis 2008 befristete Tätigkeit aufnehmen.



Bodo Finger und Dr. Andreas Winkler vom VSSB bei der Übergabe von 99 606 an den FHWE-Vorsitzenden Marco Drosdeck (v. r. n. l.). Fotos: R. Fischer

- In Lindenberg haben die Gleisbauarbeiten zur Verlängerung der »Pollo«-Museumsbahn begonnen. Aus planerischen und finanziellen Gründen kann der Endbahnhof nicht auf dem Gelände des alten Bahnhofs angelegt werden; die Museumsbahn wird etwa 200 m eher enden. Mit der Eröffnung der Verlängerung rechnet man erst 2007. Bereits Himmelfahrt 2006 will die Museumsbahn aber den Stückgutwagen 97-51-76 aus dem Jahr 1915 aufgearbeitet haben. Im September 2005 weilte der Personenwagen 970-788 zum Jubiläum der Rügensch Kleinbahnen leihweise wieder in seiner alten Heimat.
- In Putbus beging die Rügensch Kleinbahn am 10. September 2005 ihr 110jähriges Bestehen. Den 6500 Besuchern wurden viele Veränderungen im Fahrzeugpark präsentiert: Von der Eisenbahnbetriebs-Gesellschaft Prora konnten die vier bei der MaLoWa aufgearbeiteten Modernisierungswagen

970-251, -497, -502 und -503 erworben werden. Ebenfalls von der EBG gekauft wurden die Rügenwagen 971-211 und 971-214, den noch in Mansfeld befindlichen 971-212 möchte die RüKB ebenfalls übernehmen. Auch die vor einigen Jahren auf die Insel zurückgeholte 99 4631 wechselte ihren Besitzer. Damit hat Herrmann Schöntag als neuer Eigentümer der RüKB auch fast alle Fahrzeuge übernommen, mit denen die EBG den von seinem Vorgänger van Engelen bekämpften zusätzlichen Betrieb auf der Bäderstrecke abwickeln wollte. Fremde Wurzeln hat dagegen die aus Österreich stammende und als 99 4603 dem Publikum präsentierte Krauss-Lokomotive aus dem Jahre 1908, die an die bauähnlichen Vulcan-Maschinen der RüKB erinnern soll. Auch aus Österreich stammt ein zweiachsiger Haubendachwagen, der seinen pommerschen Kollegen gar nicht so unähnlich zu sein scheint.

Kalimera, OSE

Ein Reisebericht von der schmalspurigen Eisenbahn auf Peloponnes, Griechenland

Zwei Wochen Sonne, Meereswasser und Eisenbahn-Urlaub! Selten, daß man bei der Bahn im Sommer 15 Tage Urlaub zusammenhängend bekommt, mußte auch begründen, warum ich das beantragt hatte. Hatte ich doch durch Zufall gelesen, daß eine Schmalspurbahn mit 1000 mm die größte Halbinsel Griechenlands umrundet und daß eine 750-mm-Zahnradbahn in das Aroania-Gebirge führt. Nun, meinem Chef sei es gedankt, und ab ging es nach Hannover, leider werden vom Osten aus keine Flüge nach Peloponnes angeboten.

Am Rande des Dorfes Kato Achaia, eigentlich eine Kleinstadt mit Bahnstation »Achaia«, ca. 3 km entfernt das Hotel am Golf von Patra. Auch hier wieder meine Erfahrungen von Mallorca: meide Straßen, man kennt keine Fußgänger am Straßenrand. Daher die Bahnstation gesucht und einen Fußweg entlang der Bahn zum Bahnhof gefunden.

Griechenland hat ein fast subtropisches Klima. Es scheint die Sonne, es weht ein Wind, hohe Luftfeuchtigkeit. Die ersten Tage also zum Eingewöhnen – um die Mittagszeit rennt kein Mensch einer Eisenbahn hinterher, und dort erst recht nicht.

Da ja ein Erholungseffekt erzielt werden soll, muß ein Plan her. Also: drei Tage Sonne, dann Zahnradbahn Diakofto–Kalavrita, dann wieder Sonne, dann immer abwechselnd historische Kultur (Akropolis, Athen, Delfi und Olympia) und Eisenbahn (Museum Kalamata, Hafen von Piräus mit Bw und Patras) und zum Schluß noch einmal Sonne.

Zweifel hatte ich an Ort und Stelle über die Spurweite. Wie herrlich optische Täuschung funktioniert, habe ich zu Hause dann festgestellt. Also, für 1000 mm kam es mir zu breit vor und auch die Fahrzeuge waren ziemlich groß. Also messen! Wie aber, wenn kein Metermaß



Zahnradlok DK 8003 als Denkmal in Diakopto. Fotos: P. Reichler



Blick ins Bw Diakopto (oben), Zwangshalt auf freier Strecke (unten). Fotos: P. Reichler



vorhanden. Daher einen Schuh vor den anderen, ergibt drei Schuhe der Größe 46 und noch etwas darüber. Mit Meterband später nachgemessen: 1000 mm!

Meine erste Fahrt sollte nach Diakopto zur 750-mm-Zahnradbahn gehen. Frohen Mutes, schnellen Schrittes – nie wieder – und dadurch herrlich durchgeschwitzt am Bahnhof Achaia angekommen. Komischerweise liefen dort alle in Zivil herum. Einer kam auf mich zu, den fragte ich mit etwas Englisch nach den Zug. Seine Antwort: Streik! Ein internationales Wort. Es war Freitag, der 24. Juni 2005.

Nur gut, daß ich mir einen Tag Reserve gelassen hatte. Denn am Sonnabend lief alles nach griechischer Gewohnheit. Sonnabend, wieder am Bahnhof. Alles zu. Mir war es warm, und eine böse Ahnung erschlich mich, so daß es noch wärmer wurde. Ungeduldig schaute ich in die Richtung, wo der Intercity, mit welchen ich reisen wollte, herkommt. 8.33 Uhr sollte er fahren.

Doch der Zug kam, wenn auch leicht verspätet, und damit die Erfahrungen eines Fahrkartenaufkaufes im Zug. Dies ist mit Geduld verbunden. Sofort nach dem Zustieg war der Schaffner da. »Please ticket to Diakopto!« Eigentlich nicht schwer oder? Der Schaffner in Zivil, nur mit einer Zange bewaffnet, nickt und geht. Es tut sich nichts. Ungeduldig fragte ich kurz vor Patra nach der Karte, ich werde es nie wieder tun. Er hat sich verrechnet, zwar nur um 10 Cent, aber man sah dem Mann den Stress an. Auch noch FIP, 50% Ermäßigung! Hatte ich mit 10 bis 15 Euro gerechnet, waren es 3,70 Euro inklusive des IC-Zuschlages von 2,60 Euro.

Patra, Personalwechsel. Neuer Schaffner, diesmal korrekt in sommerlicher Dienstbekleidung, locht meine handgeschriebene Karte, fragt: »Diakopto?« Ich nicke und alles fährt zufriden. Nach einer Stunde und zwanzig Minuten IC in klimatisierten Wagen Ankunft in Diakopto.

Sofort zum Fahrkartenschalter, um eine Karte nach Kalavrita zu kaufen. Da ich auch zurück wollte, mußte ich sagen, mit welchem Zug. Es

werden nur soviel Fahrkarten verkauft, wie Platz im Zug ist. Ich habe nicht gewagt, meinen FIP-Ausweis vorzulegen. Das Teuerste ist die Platzkarte, sie kostet in jede Richtung 2,10 Euro. Die Fahrkarte selbst Hin und Rück kostet 2,60 Euro. Sie kommen wie alle Fahrkarten am Schalter mittlerweile aus dem Computer. Es war noch Zeit, das kleine Betriebswerk der Zahnradbahn anzuschauen, mit Genehmigung eines ehrwürdig aussehenden Eisenbahners in Arbeitskleidung. Er verstand nur griechisch, aber ein Fotoapparat sagt alles. Sehr groß ist es nicht, und Besonderheiten waren auch nicht zu sehen. Die vorhandene betriebsfähige Dampflokomotive steht in Kalavrita im Schuppen.

Dafür waren auf dem Bahnhof gleich vier Dampflokomotiven zu bestaunen. Die Lok DK 8003 steht auf einem Sockel restauriert als Denkmal. Hinter Gitter, aber im schlechten Zustand in einer Art Park neben einer Bushaltestelle gammeln die DK 8002, DK 8004 und DK 8005 vor sich hin.

Doch nun zum Abenteuer Zahnradbahn. Sie hat eine Spurweite von 750 mm, gefahren wird mit einer fest zusammengekuppelten diesel-elektrischen Einheit von Steuerwagen, antriebslosem Generatorwagen und Triebwagen. Der Fahrer sitzt im in einer kleinen Kanzel, im Triebwagen gibt es einen Vorraum mit Steuerabteil. Streckenlänge 22 km, Höhenunterschied 714 m, insgesamt 3,6 km Zahnstange nach System Abt bei Steigungen zwischen 33 und 145 Promille, Höchstgeschwindigkeit 35 km/h, auf den Zahnstangenabschnitten Schritt. Mehrere Tunnel und Galerien werden durchfahren und auch eine 30 Meter lange Stahlbrücke. Eröffnet wurde die Bahn am 10. März 1896. Ende der fünfziger Jahre des 20. Jahrhunderts wurde der Dampflokomotivbetrieb eingestellt. Seit dem verkehren die Triebwagenzüge, die insgesamt 60 Personen Platz bieten. Fahrzeit 67 Minuten mit einem Zwischenhalt in Mega Spileo.

Alles steht am Bahnsteig, die Abfahrtszeit naht, nur kein Zug ist da. Auf einmal hört man ein leises Brummen, es schiebt sich der Zug an

den Bahnsteig, Einsteigen? Fehlanzeige! Der Zug wird in das Depot gefahren und es kommt ein neuer. Wo ist der Wagen 2? Der Schaffner zeigt es. Plätze nummeriert. Die Abfahrtszeit wird überschritten, keiner ist unruhig außer einem verrückten Deutschen. Kurz nach 12.00 Uhr geht es ab. Nun hatte ich das Pech, hinter dem Generatorwagen Platz zu nehmen. Ein Wechsel in die 1.Klasse war nicht möglich, da der Zug voll ist. Die mitreisenden Griechen alle sehr freundlich, den Deutschen per Handzeichen auf Sehenswürdigkeiten (steile Wände, tiefe Schluchten, herrliche Farbenpracht der Blüten, reißendes Gewässer) hingewiesen und es wurde Gebackenes herumgereicht. Damit ich besser fotografieren konnte, stellte ich mich in den Vorraum, wo mir ein Bahnmitarbeiter Platz machte, da hier alles voller Kisten mit Schienenmaterial stand, das dann an einer Baustelle unterwegs abgeladen wurde.

Der Zug wird langsamer, bis er zum Stehen kommt. Hektik bei den Bahnmitarbeitern. Man schaut und vermutet so manches, war doch gerade mal eine halbe Stunde Fahrzeit vergangen. Plötzlich rückwärts. Na, denke ich, will der Zug Schwung holen? Es geht zurück an eine geeignete Stelle zum Aussteigen! Zug kaputt! Im vorderen Zugteil waren ebenfalls ein paar Deutsche, des Griechischen mächtig. Diese sprachen mit dem Schaffner, er sagte, entweder zurücklaufen oder warten auf Gegenzug, Gegenzug?

Während ich meine Fotos von Zug, Landschaft und sonst etwas machte, verging die Zeit. Alle waren unbekümmert, nur das Zugpersonal machte so einen richtigen hilflosen Eindruck: Ihr Zug ist kaputt! Nach über dreißig Minuten brummte es aus Richtung Diakofto. Kein Gegenzug, sondern ein Ersatzzug kam an. Kuppeln und Einsteigen und ab ging es bis zur nächsten Ausweichstelle. Ich hatte schon bei der Ankunft beobachtet, daß große Kanister in den »kaputten« Zug umgeladen wurden. In der Ausweichstelle, nach dem Abkuppeln und Umfahren hantierte man mit diesem Kanister auf dem Generatorwagen. Ein Schelm, der Böses denkt!

Nun zügig den Berg hinauf und links und rechts der Strecke Fotos gemacht. In Kalavrita mit 45 Minuten Verspätung angekommen. Was soll es!

Der Bahnhof ist sehr schön gestaltet, im Warteraum mit Fahrkartenschalter alte Fotos aus der Dampflokezeit. Die bereits erwähnte Dampflok im Schuppen konnte ich nicht begutachten, alles verschlossen und vergittert. Im Ort selber auf Schritt und Tritt die Erinnerung aus dem zweiten Weltkrieg, viele Mahnmale und auch ein »Museum of Holocaust«. Die Menschen aber sind sehr freundlich.

Auf der Rückfahrt wenig spektakuläres. Dafür eine Fahrt in der 1.Klasse, mit einer Fahrkarte 2. Klasse. Die Klassen sind nur Attrappe, obwohl es einen Unterschied doch gibt: Stoffbezüge statt Leder und einen schönen Fahrerblick.

Pünktlich wieder am Ausgangsbahnhof angekommen und bei einer leicht genervten Fahrkartenverkäuferin für die Rückfahrt nach Achaia die Fahrkarte geholt. Warum leicht genervt? Weil doch so ein verrückter deutscher Eisenbahner mit seinem „FIP-Ausweis“ da steht.

Fortsetzung folgt!

PETER REICHLER



Terminplan 2005/06 (4. und 1. Quartal)

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

Meldungen für den Dienst im Traditionsbetrieb bitte montags bis freitags zwischen 8 und 16 Uhr über die Geschäftsstelle, Tel. 03 51 / 2 13 44 62

Oktober	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	2.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Schloßfahrt«
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Zillefahrt«
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	29.		Traditionsbetrieb »Abfischen« entfällt!
	So	30.		Traditionsbetrieb »Abfischen« entfällt!
November	Do	5.	9 - 18.	Arbeitseinsatz
	Sa	19.	13 - 16	Mitglieder- und Wahlversammlung *
Dezember	Sa	3.	9 - 17	Arbeitseinsatz, ab 13 Uhr in Radeburg
	So	4.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Adventsfahrt«
	Di	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrten«
	Fr	16.		Weihnachtsfeier, Details und Anmeldung zur Wahlversammlung
Januar	Sa	7.	9 - 17	Arbeitseinsatz, Kellerentrümpelung
Februar	Sa	4.	9 - 17	Arbeitseinsatz Grundreinigung der T-Wagen
	So	26.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karnevals-Zubringer«
März	Sa	4.	9 - 17	Arbeitseinsatz

*** Besondere Mitteilungen beachten!**

