

---

# Traditionsbahn- Depefche

---



---

**Heft 55**

**Winter 2005/06**

---



---

**Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.**

---

## Inhalt:

Liebe Freunde! . . . . .	3
125 Jahre sächsische Schmalspurbahnen – Claus-Köpcke-Preis 2005 vergeben . . .	5
Bauarbeiten auf dem Löbnitzdackel. . . . .	6
Die neue Gleiskreuzung am Weißen Roß . . . . .	10
Vereinsinformationen . . . . .	13
Wiedergebeurt einer Legende . . . . .	16
Neue Diesellok bei der BVO. . . . .	17
Kalimera, OSE! . . . . .	19
Arbeitsplan 2006 . . . . .	23

*Für die Vereinsmitglieder liegt das Protokoll der Wahlversammlung vom 19. November 2005 bei.*

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

---

## Titelbild:

*Vorweihnachtliche Stimmung in Radeburg am 17. Dezember 2005.  
Foto: R. Fischer*

---

## Rücktitelbild:

*Schnee im OOw - Winter in Radeburg.  
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](mailto: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 2006: 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 55: 30. Januar 2006, Heft 56: vsl. 15. März 2006

---

## **Liebe Freunde!**

Eigentlich sollte dieses Heftchen schon noch neben dem Weihnachtsbaum bei den Mitgliedern und Freunden unseres Vereins liegen. Doch das, was bei anderen, wohl bedeutenderen Hobbyzeitschriften seit Jahren der Fall ist, hat auch uns nun voll im Griff: Der Terminplan war einfach wieder zu sehr gefüllt, um allen Aufgaben vor dem Jahresende gerecht zu werden. Doch hat sich die Verzögerung gelohnt, können so doch die aktuellen Ereignisse des neuen Jahres umgehend einbezogen werden. Allen Leserinnen und Lesern deshalb nachträglich noch alles Gute für 2006.

Am 19. November 2005 begann eine neue Legislaturperiode für den Vereinsvorstand. Die Mitgliederversammlung wählte einen neuen Vorstand, der nunmehr aus sechs Personen besteht. Der überwiegende Teil der Vorstandsmitglieder war bereits in bisherigen Vorständen tätig. Von den drei kandidierenden »Neueinsteigern« erhielt nur einer die erforderlichen Stimmen. Über den Wahlausgang und die personelle Besetzung des neuen Vorstandes lesen Sie bitte auf Seite 14.

Wenn damit auch zu großen Teilen der neue Vorstand gleich dem bisherigen ist, kann sich in Zukunft »hinter den Kulissen« doch etwas ändern. Der Vorstand erhielt die Zustimmung der Mitgliederversammlung, die angestrebte wirtschaftliche Anbindung des Traditionsbetriebes an die Museums-GmbH nach Möglichkeit abzuschließen. Der immense Verwaltungsaufwand für unseren Verein kann sich damit deutlich reduzieren; seine fördernde und damit gemeinnützigkeitswürdige Rolle dagegen stärker in den Vordergrund treten. In den kommenden Wochen werden Vorstand, Betriebs- und Geschäftsleitung arbeitsfähige Strukturen entwickeln und diskutieren.

Zum Teil dürften sich damit auch einige der in der Mitgliederversammlung angesprochenen Kritikpunkte lösen lassen. Doch auch mit neuen Strukturen wird es nur vorangehen, wenn es genug Leute gibt, die diese mit Leben erfüllen. Bislang ruhten viele der Aufgaben des Vereins auf den Schultern Einzelner, anderes blieb liegen, weil sich keiner dafür zuständig fühlte oder dafür – subjektiv oder objektiv – keine Zeit hatte.

Mit umfangreichen Bauarbeiten auf der Löbnitzgrundbahn hat die BVO Bahn GmbH im November 2005 wieder einen großen Schritt hin zu einer intakten Infrastruktur getan. Natürlich kann man sich heutigen Ansprüchen und Bedingungen nicht verschließen, die bei den Hardcore-Schmalspur-Fans oft nicht das geringste Verständnis finden, doch geht die BVO deutlich behutsamer zu Werke, als man das in Vergangenheit bei anderen Schmalspurbahn-Betreibern registrieren konnte. Keine der überkommenen Schmalspurstrecken war vor derartigen Baumaßnahmen noch in dem Zustand wie zu ihrer Eröffnung; wieso sollte also ein subjektiv als »schmalspurtypisch« empfundener Zustand mit deutlichen, ja morbiden Abnutzungserscheinungen, der in den letzten Jahrzehnten zweifellos dominierte und der die Eindrücke vieler Fans beim Zusammentreffen mit ihnen prägte, für alle Ewigkeit zementiert werden? Selbst reine Museumsbahnen, die sich ja eigentlich genau diesem Ziel verschrieben haben, kommen nicht ganz an der heutigen Zeit vorbei. Und eine IK zieht ja heute auch keine Züge mehr...

Doch halt: Der letzten Satz könnte vielleicht bald nicht mehr zutreffen! Inzwischen hat es wohl jeder vernommen, stand es doch sogar als Meldung in der Tagespresse: Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) plant, die erste sächsische Schmalspur-Lokgattung wieder auferstehen zu lassen! Bei der Vorbereitung des Jubiläumsjahres »125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen« reifte die Idee, mit einem Nachbau auf Grundlage der alten Zeichnungen ein bahn- und vereinsübergreifendes Denkmal der sächsischen Verkehrs- und Maschinenbaugeschichte auf die Schienen zurückzuholen. Der VSSB setzt dabei vor allem auf seine Kontakte zur sächsischen Industrie, hofft aber auch auf die Unterstützung der Eisenbahnfreunde.

Erwartungsgemäß spaltete sich die Fangemeinde sofort in Ablehner und Befürworter. Natürlich könnte man für das erforderliche Geld gleich mehrere andere Dinge auf die Bahn bringen. Doch welcher »bahnfremde« potentielle Geldgeber läßt sich schon mit der x-ten wieder aufgepeppelten Neubau (hört, hört!)-IVK (ach ja, wir haben doch selbst eine, die dringend Geld für ihre HU benötigt...) zu einer nennenswerten Spende bewegen. Auch wenn manchem ein Vergleich mit der Dresdner Frauenkirche nicht gefallen mag, es gibt da ja noch den (oder eigentlich sogar die zwei!) Adler oder die Saxonia, die genauso »unecht« sind, wie es eine Nachbau-IK wäre, wie es manches wieder aufgearbeitete »historische« Eisenbahnfahrzeug zumindest zu großen Teilen ist – oder gar ganze Strecken, die es »original« schon gar nicht mehr gab. So sollte man diese Aktion als zusätzliche Attraktion zu den Aktivitäten der regionalen Vereine sehen, die vor allem dazu dienen soll, alle noch oder wieder bestehenden sächsischen Schmalspurbahnen zu erhalten und bei zurückgehender öffentlicher Förderung eine möglichst hohe Eigenerwirtschaftung zu erreichen.

Dazu soll auch eine derzeit von den Verantwortungsträgern diskutierte sogenannte »gesamtsächsische Lösung« dienen, bei der die Organisation der noch im »Regelbetrieb« stehenden Schmalspurbahnen möglichst – wieder – unter einem Dach vereint werden soll und die auch der Rolle der regionalen Vereine gerecht wird. Was wäre denn so schlecht an einer derartigen neuen »sächsischen Landesbahn«?

Geld ist nicht alles, aber ohne Geld ist alles nichts. Da dieser Satz auch für das Vereinsleben zutrifft, bitten wir alle Mitglieder, durch eine möglichst zeitige Überweisung ihres Mitgliedsbeitrages für 2006 unseren Haushalt auch im einnahmenschwachen 1. Quartal liquide zu erhalten!

ROLAN ENDE, RAINER FISCHER

## Beitragsordnung 2006

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 19. November 2005 gelten für das Jahr 2006 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.

## 125 Jahre sächsische Schmalspurbahnen Claus-Köpcke-Preis 2005 verliehen

Bereits zum dritten Male vergab der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen am 12. Januar 2006 den begehrten Preis, der nach dem »Vater der sächsischen Schmalspurbahnen«, Finanzrat Claus Köpcke, benannt ist.

Etwa 50 Nominierungen von nahezu allen sächsischen Vereinen und Bahnbetreibern waren von der Jury zu bewerten gewesen. Erstmals wurde in diesem Jahr ein gesonderter Medienpreis vergeben, der dem Team um Ingo Neidhardt für die fünf bereits erschienenen Bände des »Schmalspur-Albums Sachsen« zugesprochen wurde. Den 3. Preis erhielt der Traditionsverein Rollbockbahn für sein Projekt der Aufarbeitung des Personenwagens 900-304, dessen Wagenkasten auf Initiative der IG Wagen geborgen werden konnte. Der 2. Preis ging an den Förderverein »Wilder Robert« und die Gemeinde Sornzig-Ablass für den auf Hochtouren laufenden Wiederaufbau des Streckenabschnittes Nebitzschen–Glossen. Den 1. Preis bekam die IG Preßnitztalbahn e.V., die sich mit mehreren Einzelprojekten beworben hatte, für ihr Gesamtwerk. Die Laudatio hielt der Stellvertretende Vorsitzende des VSSB, Bodo Finger. Die Preisurkunden wurden überreicht durch den Ministerpräsidenten des Freistaates Sachsen, Prof. Dr. Georg Milbradt, und zwei Nachkommen des Namensgebers.

Die Preisverleihung war eingebettet in die Eröffnungsveranstaltung des Festjahres »125 Jahre sächsische Schmalspurbahnen«. Dazu hatten der VSSB und das Verkehrsmuseum Dresden knapp 200 Gäste in den Konferenzsaal des Hotels Westin-Bellevue in Dresden eingeladen.

Ein im vergangenen Jahr auf Initiative des VSSB gegründetes Vorbereitungskomitee unter der Leitung von Ingo Neidhardt ist seit Monaten dabei, dieses Festjahr als ein gemeinsames Werk aller sächsischen Vereine, Bahnbetreiber

und Museen mit Leben zu erfüllen. Fünf Höhepunkte sollen in den sächsischen Schmalspurbahn-Regionen stattfinden: vom 29. April bis 1. Mai in Mügeln, vom 7. bis 9. Juli in Radebeul und Moritzburg, vom 11. bis 13. August in Zittau, vom 8. bis 10. September im Erzgebirge und schließlich vom 20. bis 22. Oktober in Schönheide und Carlsfeld. In Mügeln, Zittau und bei der eigentlichen Jubiläums-Veranstaltung in Schönheide ist an einen Gasteinsatz unserer grünen IVK gedacht; noch sind dafür aber die Planungen nicht abgeschlossen.

Das Festjahr steht unter der Schirmherrschaft von Ministerpräsident Milbradt. Er betonte in seinem Grußwort seine enge Beziehung zur sächsischen Eisenbahn und würdigte die bis heute anhaltende Bedeutung der sächsischen Schmalspurbahnen.

In ihren Reden wandten sich der Vorsitzende des VSSB, Dr. Andreas Winkler, und Bodo Finger mit deutlichen Worten an die anwesenden Landespolitiker und Verantwortungsträger, daß es 16 Monate nach einem ersten Spatenstich nunmehr endlich tatsächlich losgehen müsse mit dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn und verglichen dies mit den Bauzeiten, die vor 125 Jahren zwischen erstem Spatenstich und erstem Zug vergingen.

Dr. Andreas Winkler verwies auf eine angestrebte ausgewogene und allen regionalen Interessen gerecht werdende »gesamtsächsische Lösung« für die Strecken im Regelverkehr. Nur eine solche Form der Organisation würde es ermöglichen, die erforderliche Effizienz beim Einsatz der weiterhin erforderlichen öffentlichen Mittel zu rechtfertigen.

Ein Paukenschlag gelang dem VSSB mit der Vorstellung ihres Projektes, die Lokgattung IK durch den Nachbau einer Maschine wieder zu beleben. Mehr dazu auf Seite 16.

**RAINER FISCHER**

## Bauarbeiten auf dem Löbnitzdackel

Für November 2005 hatte die BVO Bahn GmbH wieder eine vollständige Streckensperrung eingeplant, um Baufreiheit für Gleisarbeiten zu haben. Vor allem sollte die verschlissene Gleiskreuzung mit der Straßenbahn am Hp Weißes Roß erneuert werden.

Für den Bauzugverkehr kam am 20. Oktober 2005 die blaue L45H-083 aus Oberwiesenthal nach Radebeul. Es sollte zwar eigentlich die L45H-358 in der roten Lackierung á la DR-V100 eingesetzt werden, doch diese war nach einigen Ersatzteilproblemen noch nicht einsatzfähig. Zum Schottertransport war neben dem schon in Radebeul stehenden ehemaligen Mansfelder Selbstentladewagen 02-32 auch der baugleiche 02-36 von der Fichtelbergbahn geholt worden. Auch gehörte der Rollwagen 97-06-83 mit der Auffahrrampe für den Einsatz eines Zweiwegbaggers zum Bauzug. Die beiden grauen HH der Fichtelbergbahn und die Personenwagen 970-565 und 970-557 kamen für den Einsatz im oberen Streckenteil vor der Sperrung nach Moritzburg.

Die Demontage der Gleiskreuzung auf der Meißner Straße begann unmittelbar nach der Sperrung am 24. Oktober 2005, nachdem zuvor der Bauzug aus Radebeul Ost abgefahren war. Hinter der Diesellok lief die kalte 99 1761 mit, die als Ersatzlok für den oberen Abschnitt im Radeburger Lokschruppen untergestellt wurde. Nach dem Rangieren in Radeburg begannen Fahrten zur Lokführerschulung auf der Diesellok zwischen Moritzburg und Radeburg, die bis zum Mittwoch fortgesetzt wurden.

In Moritzburg arbeitete der Gleisbau Bautzen inzwischen am Gleis 2, um diesem sein altes Niveau wiederzugeben. Am Haltepunkt Weißes Roß wurden derweil die Schienen abgeschraubt und durchgetrennt.

Ende Oktober waren an der Meißner Straße alle Straßenbahn- und Schmalspurbahngleise entfernt, nur noch die eigentliche Kreuzung lag da. Der Straßenverkehr schlängelte sich genau

über diese Engstelle, da auch die Brücke über den Löbnitzbach dahinter neugebaut wurde und nur stadtauswärts gefahren werden konnte.

In Moritzburg lagen die ausgebauten Schienen des Gleises 2 bereits neben dem Planum, die Schwellen waren daneben aufgestapelt und das Gleisbett tiefer ausgehoben worden. Der alte Schotter und die verschiedenen Unterschichten waren auf dem Bahnsteig in Richtung Radebeul gelagert. Der neue Schotter lag auf dem anderen Bahnsteigende Richtung Radeburg zusammen mit den als Bahnsteigkanten einzubauenden Betonprofilen.

Am 5. November war die Gleiskreuzung am Weißen Roß ausgebaut, der Straßenverkehr ging über ein kurzes neu befestigtes Straßengstück an dieser Stelle vorbei, an der jetzt eine Grube für den Abwasserkanal ausgehoben war, um die beiderseits neugebauten Kanalteile miteinander zu verbinden. Von der Kreuzung in Richtung Radebeul sah man einen im früheren Bettungsbereich gebauten Kanalschacht. Das Planum für die Verschwenkung des Streckengleises in den Bereich der Straßeneinfahrt der Pestalozzistraße war vorbereitet.

In Moritzburg waren nun das Gleisbett durchgehend ausgehoben und ein Stück der Bahnsteigkante aus Betonteilen schon eingebaut. Der alte Schotter wurde abtransportiert. Der Oberkante der neuen Bahnsteigkante lag jetzt deutlich tiefer im Vergleich zu der daneben noch angeschütteten Erde.

Ab 7. November beförderte die Diesellok Schotterzüge von Friedewald Bad in Richtung Moritzburg. Den auf dem Parkplatz des ehemaligen Freibades seit dem vorigen Jahr liegenden Schotter hatte ein kleiner Radlader in die Schotterwagen geschüttet.

Am 12. November war die Grube für den Abwasserkanal in der Meißner Straße noch nicht wieder verfüllt, aber die dahinter liegende Brücke über den Löbnitzbach war betoniert worden. Die Trasse der Schmalspurbahn im Haltepunkt



*Moritzburg mit neuem Gleis 2 (oben) und Schotterzug. Fotos: I. Machner, R. Kretschmar*



wurde neu angelegt. Auch auf der anderen Kreuzungsseite wurde an der Trasse gebaut. Mit Feinsplitt wurde hier die Unterlage der Bettung planiert. Die Straßenbahngleise in Richtung Dresden lagen fast bis an die neue Kreuzung, auf der gegenüberliegenden Seite wurden die alten Schienen gerade erst entfernt.

Im Bahnhof Moritzburg wurden die Schienen auf die Schwellen aufgelegt und verschraubt. Die neue Bahnsteigkante wurde nur am Gleis 2 eingebaut, der Zwischenbahnsteig soll vorerst keine Kante bekommen. Zwischen den Kantensteinen sind einige Lücken für die Kanäle der Weichen- und Signalzüge freigelassen worden. Die Motoren für die neuen elektrischen Weichenantriebe waren bereits angeliefert worden, das historische Stellwerk wird also bald nur noch als Anschauungsstück dienen.

An mehreren Stellen des unteren Streckenteiles zwischen Moritzburg und dem Löbnitzgrund wurde unterdessen der Schotter gereinigt und das Gleis nachgestopft. Dafür waren wieder die beiden Maschinen der aus Stuttgart kommenden metrico GmbH im Einsatz, eine Stopf- und Richtmaschine des Typs 08-75/4ZW von Plasser & Theurer mit integrierter Meßeinheit und eine SSP Junior 75/100 von Plasser & Theurer, Type UNIMA 3 mit Bettungspflug und Bürsteneinheit und dem angeschriebenen Namen »Toffifee«. Mit dem abgesenkten Bürstenteil verteilt diese Maschine den Schotter gleichmäßig. Oberhalb der Bürsten befindet sich ein Förderband, daß den überflüssigen Schotter aus der Mitte an den Rand befördert.

Ab 14. November war der Schotterzug zwischen Berbisdorf und Radeburg und später auch in Richtung Moritzburg unterwegs. Das Schotterladen in den Bauzug fand nun im Haltepunkt Berbisdorf statt.

Unterhalb der Kreuzung am Weißen Roß lag nun die Schotterbettung für das neue Schmalspurgleis. Die Kreuzungsgleise waren bereits zusammengeschweißt, die Schwellen am Schweißstoß wurden eingebaut. Vom 17. bis

zum 21. November mußte die Straße komplett gesperrt werden, damit das Schmalspurgleis weitergebaut werden konnte. Die Gleisjoche wurden zunächst nur provisorisch mit Laschen gesichert. Erst nach dem Stopfen und Richten des Gleises wurden sie verschweißt. Geschottert wurde mit dem Bagger. Vom Ende des Haltepunktes in Richtung Meißner Straße wurde das bis dahin liegengebliebene Bahnsteiggleis einseitig demontiert und mit den Schwellen dann etwas verschoben, um die Verbindung zwischen dem Bogen der Ausfahrt und der Kreuzung als durchgehend gerades Gleis herzustellen.

In diesen Tagen kamen Stopfmaschine und Bettungspflug auf dem Abschnitt Radeburg–Moritzburg zum Einsatz, ehe beide ab 21. November am Weißen Roß arbeiten mußten. In Friedewald Bad war für den unteren Streckenteil unterdessen neuer Schotter angeliefert worden. Die L45H-083 war mit den beiden HH und einem Zweiwegebagger auf dem Rollwagen unterwegs, um den an der Strecke angefallenen Baumverschnitt zu entsorgen.

Die Stopfmaschine und der Bettungspflug brauchten am Weißen Roß mehrere Arbeitsgänge, von morgens bis nachmittags wurde gestopft, gerichtet und nachgeschottert, um die Gleislage zu optimieren. Zwischendurch ist immer wieder mit der Meßeinheit der Stopfmaschine und dem Nivelliergerät nachgemessen worden. Im Kreuzungsbereich wurde noch am Straßenuntergrund gearbeitet, an der Löbnitzbachbrücke wurden Betonschwellen zum Einbau als feste Fahrbahn für die Restlücke des Straßenbahngleises abgeladen. Die Sperrung der Meißner Straße mußte bis zum 30. November verlängert werden, eigentlich sollte am 21. der Verkehr wieder einseitig an der Baustelle vorbei führen. Die Straße war aber noch teilweise aufgedigelt und Kabelkanäle wurden verlegt.

Am 26. November wurden an der Ausfahrt Radebeul Ost parallel zur Hauptbahn und in der Kurve zur Kreuzung Schildenstraße einige Schwellen gewechselt, ehe auch hier mit der Stopfmaschine das Gleis gerichtet wurde.



*Schotterzug bei Radeburg (oben) und Schotterladen bei Friedewald. Fotos: R. Kretzschmar*



In Moritzburg war das Gleis 2 eingeschottet, wurde aber erst in den letzten Tagen der Sperrpause gestopft und gerichtet. Der Bahnsteig wurde provisorisch bis an die Betonkante mit Sand und am Zwischenbahnsteig mit Feinsplitt bis ans Gleis angeschüttet. Ab dem 5. Dezember 2005 wurden die Bauarbeiten im Bereich des Bahnhofsumfeldes in Moritzburg weitergeführt. Hier entstehen zusammen mit der Gemeinde Moritzburg eine neue Bushaltestelle sowie Parkplätze für Busse und Autos. Auch der Bahnsteig am Haltepunkt Weißes Roß ist nur provisorisch mit Splitt bis an die Schiene aufgefüllt worden. 2006 sollen auch hier Bahnsteigkanten, neue Bänke und Lampen aufgebaut werden.

Die Bauarbeiten wurden am 2. Dezember abgenommen, und die L45H-083 fuhr die 99 1761 und alle Güterwagen von Radeburg nach Radebeul Ost zurück. Die beiden Personenwagen verblieben in Radeburg, wo sie auf dem Gleis 8 an der Ladestraße abgestellt wurden.

Die Auslösung der Sicherungsanlage an der neuen Kreuzung aus Richtung Radebeul Ost bestand vorerst noch provisorisch aus einem Schlüsselkasten in der Nähe der Kreuzung Pestalozzistraße/Steinbachstraße. Dort mußte der Zug anhalten und der Zugführer die Einschalttaste betätigen. Der Zug stand dabei kurz vor der Kreuzung und wartete auf das Überwachungssignal zur Fahrtfreigabe, das ähnlich wie bei den Straßenbahnen zwei nach oben zeigende Lichtbalken hatte. Die Meißner Straße war vorerst

nur in landwärtiger Richtung auf dem Planum der Straßenbahngleise befahrbar, die Straßenbahn soll erst im Jahr 2006 wieder fahren.

Für die feierliche Übergabe der Kreuzung am 3. Dezember 2005 brachte die 99 713 den Traditionszug als Leerfahrt nach Friedewald Bad und nach der Kreuzung mit dem Planzug zum Weißen Roß zurück. Hier waren inzwischen Landrat Arndt Steinbach, BVO-Geschäftsführer Roland Richter und VVO-Geschäftsführer Knut Ringat eingetroffen, die dann gemeinsam das Band zur Freigabe des neuen Gleisabschnittes durchschnitten.

Die BVO hat in der Sperrpause etwa 1,1 Mio Euro verbaut, allein 850 000 Euro waren für die Kreuzung am Weißen Roß erforderlich. Die Finanzierung erfolgte durch das Land Sachsen, den Verkehrsverbund Oberelbe, die BVO Bahn GmbH sowie für den Bereich der Meißner Straße durch die Stadt Radebeul.

Die Züge fahren über den Bahnübergang jetzt wesentlich leiser. Das früher an jedem Rad zu hörende laute Klacken ist verschwunden. Eine Hälfte der alten Kreuzung ist für das Schmalspurbahnmuseum gesichert worden.

Die L45H-083 kehrte am 5. Dezember nach Oberwiesenthal zurück. An der neuen Sicherungsanlage wurde weiter gebaut. Ihre Prüfung und Abnahme konnte am 18. Januar 2006 erfolgen, wofür unsere V10C als »auslösendes Element« zum Einsatz kam.

DANILO PIETZSCH/FI

---

## Die neue Gleiskreuzung am Weißen Roß

Die Gleiskreuzung auf der Meißner Straße in Radebeul besteht seit 1899 und wurde letztmalig im Jahre 1988 durch die DVB AG komplett erneuert. Da sich die Kreuzung im öffentlichen Straßenraum der Stadt Radebeul befindet, sind an dieser Stelle sowohl für die Schmalspur- als auch für die Straßenbahn Schienenrillen erforderlich. Die für die jeweilige Bahn bestehende Vorschriftenlage erzeugt hier unterschiedliche Rillentiefen und -breiten. An den acht Herz-

stücken der Kreuzung haben sich bisher die 17 mm tiefen und 24 mm breiten Rillen der Straßenbahngleise mit den 40 mm tiefen und 60 mm breiten Rillen des Schmalspurgleises gekreuzt. Daraus ergab sich zwangsläufig, daß jeder Radatz der Straßenbahn in die kreuzende Rille der Schmalspurbahn »hineinfiel«. Obwohl für die Straßenbahn in den letzten Jahren wegen der starken Abnutzung der Kreuzung die maximale Fahrgeschwindigkeit mit 10 km/h zugelassen



*Nach ihrer Freigabe befährt der Traditionszug die Gleiskreuzung auf der Meißner Straße. Fotos: D. Pietzsch*





war, ergab sich eine erhebliche Körperschallbelastigung der Umwelt, sprich jeder Radsatz verursachte ein kleines Erdbeben, über welches die Anlieger alles andere als erfreut waren. Außerdem konnten manche Straßenbahnfahrer im Dunkeln das Schild der Langsamfahrstelle nicht genau erkennen...

Wegen des fortgeschrittenen Verschleißzustandes und im Zusammenhang mit den Ausbauplänen der Meißner Straße war eine Erneuerung der Kreuzung unumgänglich geworden. Die Aktivitäten dazu gehen bis in das Jahr 2001 zurück. Die beteiligten Bahnen, damals noch die DB Netz AG und die DVB AG, waren sich einig, daß eine bloße Erneuerung unter Beibehaltung der technischen Parameter an

dieser Stelle nicht zeitgemäß ist. Als erstes wurde untersucht, ob es technisch und nach Lage der Vorschrift möglich ist, eine Kreuzung mit acht Herzstücken, die jeweils als straßenbahntypische reine »Flachrillenherzstücke« ausgeführt werden, zu realisieren. Bei dieser erfolgt die Befahrung der Herzstücke so, daß nur die Spurkränzkuppen der Radsätze im Rillengrund der Flachrillen laufen und die Radsätze gewissermaßen in der Schiene abheben.

Eine Anfrage beim Eisenbahnbundesamt ergab jedoch, daß dies keine Zustimmung des EBA finden würde, da die Verwendung von Flachrillen im Bereich von Eisenbahngleisen durch die bestehende Vorschriftenlage nicht abgedeckt ist. Damit schied diese Variante von vornherein aus. Im Zuge der weiteren Untersuchungen durch die DVB AG zeigte es sich, daß die Anwendung von Tiefrillenherzstücken bei dem bestehenden Kreuzungswinkel von über 35 Grad insbesondere durch die schmalen Räder der Straßenbahn ebenfalls nicht zielführend sein würde. Es wurde erkannt, daß aus Sicht einer sicheren Spurführung diese Kriterien aber dennoch nur mit einer Tiefrillenherzstückkreuzung erfüllbar sind. Der Weg dorthin führte nur über eine Verringerung der Herzstückwinkel mit Winkelgrößen kleiner 21 Grad. Diese Verringerung, also Straßen- und Schmalspurbahn kreuzen sich in einem wesentlich flacheren Winkel, wurde durch Variantenuntersuchung untersetzt: Umtrassierung nur der Straßenbahn, Umtrassierung der Schmalspurbahn und der Straßenbahn und Umtrassierung nur der Schmalspurbahn.

Obwohl für die Straßenbahn die Verwendung kleinerer Radien und die Einflechtung von S-Bögen in die Trassierung technisch keine Probleme bereitet, ergaben sich im Bereich Weißes Roß zahlreiche Gründe gegen diese Variante. Zur Problemlösung wurde schließlich mit DB Netz und der Großen Kreisstadt Radebeul abgestimmt, die Schmalspurbahn im Knotenpunktbereich so umzutrasieren, daß die Kreuzung mit der Straßenbahn in einem kleineren Schnitt-



*Die neue Kreuzung vorgefertigt in Reick (S. 12) und eingebaut am Weißen Roß. Fotos: Fröhlich, Pietzsch*

winkel erfolgt. Der Vorteil der Lösung besteht darin, daß für die Kreuzung Tiefrillenherzstücke verwendbar sind, es bei einer alleinigen Umtrassierung der Schmalspurbahn bleibt, die Straßen- und die Straßenbahnachsen im Bestand verbleiben können sowie die Verbreiterung der Lößnitzbachbrücke nur minimal notwendig ist. Die BVO Bahn GmbH, die 2003 die Gleisanlagen zur Nutzung übernommen hatte, stimmte dieser Lösung zu. Unter Hinzuziehung des LfB und der Anlagenverantwortlichen der BVO wurde die Kreuzung technisch noch »fein geschliffen«.

Die Fertigung dieser Gleisanlage erfolgte im Sommer 2005 in der Weichenwerkstatt der DVB AG in Dresden-Reick. Den Einbau in Radebeul

erledigte die Dresdner Gleis- und Straßenbau GmbH. Am 2. Dezember 2005 führte die BVO die offizielle Inbetriebnahme durch. Nachdem inzwischen auch die Halbschrankenanlage fertig gestellt und bahnamtlich abgenommen werden konnte, ist vorgesehen, am 24. Februar 2006 den Straßenbahnverkehr aufzunehmen.

Die neue Trassierung der Schmalspurbahn mit ihren S-Bögen vor und nach der Kreuzung ist sicherlich für den Eisenbahnfreund etwas gewöhnungsbedürftig. Der Fahrgast wird hiervon kaum etwas wahrnehmen. Freuen dürften sich die Fotografen, da sich durch den neuen Kreuzungswinkel ganz neue Fotomotive für die Regel- und Sonderzüge ergeben.

ROLAND ENDE

---

## Vereinsinformationen

- Zum 31. März 2006 wird der Beitrag für das Jahr 2006 fällig. Wir bitten alle Mitglieder, ihren Beitrag rechtzeitig zu entrichten, um dem Verein über die traditionell einnahmeschwachen Monate am Jahresanfang zu hel-

fen. Für die Überweisungen bitte nur das Konto 3 000 025 099 bei der Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00, nutzen und im Zahlgrund den Namen und die Mitgliedsnummer angeben!

## Spendenstand »Für unsere grüne IVK«: 4.418,26 Euro

Gespendet haben im 2. Halbjahr 2005:

Alfermann, Felix

Bogenschütz, Claus

Chares, Michael

Ende, Roland

Engst, Michael

Fischer, Rainer

Gunkel, Karsten

Liebschner, Klaus

Meyer, Günter

Press GmbH

Schöne, Hans-Ullrich

Schörner, Wolfgang

Schreiber, Timo

Seifert, Stefan

Wagner, Wolfram

Walter, Gerhard

Walther, Christoph

- Zur Mitgliederversammlung am 19. November 2005 sind die Herren Roland Ende (1. Vorsitzender), Rainer Fischer (2. Vorsitzender), Rico Walter (3. Vorsitzender), Jürgen Medak (Schatzmeister), Heiko Prautzsch (Mitglieder) und Karsten Köhler (Technik) in den Vorstand und in die Revisionskommission die Herren Rainer Fiedler, Andreas Schmidt und Jörg Windrich gewählt worden.
- Herr Heiko Prautzsch hat am 5. Dezember 2005 seinen Rücktritt vom Vorstandsamt bekanntgegeben und seinen Entschluß mit nicht erfüllten Erwartungen begründet. Der Vorstand hat daraufhin in seiner Sitzung am 9. Januar 2006 Herrn Rene Leder in den Vorstand kooptiert. Er wird sich vor allem um Fragen der Mitgliederbetreuung kümmern.
- Im Lokschuppen Radeburg arbeiten die Lok-



*In der tiefstehenden Abendsonne des 2. Dezembers 2005 bringt die V10C die kalte 99 586 nach Radeburg.  
Foto: R. Walter*

## Freifahrtregelung 2006

1. Mitglieder der Vereine Traditionsbahn Radebeul e.V., Buxtehude-Harsefelder Eisenbahnfreunde e.V., Deutscher Eisenbahn-Verein, Bruchhausen-Vilsen, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Tübingen, Freunde des Deutschen Dampflok museums, Neuenmarkt-Wirsberg, IG Preßnitztalbahn e.V., Jöhstadt und Museumsbahn Schönheide e.V. können bei allen Fahrten des Traditionszuges zwischen Radebeul Ost und Radeburg Freifahrt genießen. Sie erhalten gegen Vorlage des Mitgliedsausweises im Voraus in der Geschäftsstelle oder am Gepäckwagen kostenlos einen Fahrausweis. Ein Anspruch auf Sitzplatz besteht nur bei bestätigter Vorbestellung.
2. Nähere Angehörige bzw. ihnen Gleichzustellende können einmal im Jahr Freifahrt erhalten. Rechtzeitige Vorbestellung der Fahrausweise ist im Regelfall erforderlich. Für bestimmte Fahrten, deren hohe Auslastung es nicht zuläßt, kann die Annahme von Freifahrtwünschen eingeschränkt oder abgelehnt werden (z. B. Ostern, Nikolaus o. ä.)
3. Mit bestimmten Fahrten verbundene Sonderleistungen (z. B. Speisen, Getränke, Geschenkbeutel für Kinder o. ä.) sind ggf. zu bezahlen.
4. Die Mitfahrt im Dienstabteil ist nur ausnahmsweise zulässig, wenn der Leiter der Fahrt zugestimmt hat. Der Genuß alkoholischer Getränke im Dienstabteil ist verboten.
5. Auf Freifahrt mitfahrende Vereinsmitglieder der Traditionsbahn Radebeul e.V. können bei Vorliegen dringender Umstände vom Leiter der Fahrt erforderlichenfalls zu Hilfeleistungen bei der Durchführung der Fahrt herangezogen werden.
6. Jeder freifahrende Fahrgast muß bei Fahrtantritt im Besitz eines gültigen Fahrausweises sein.
7. In den Zügen der BVO Bahn GmbH gelten Freifahrausweise gemäß vorstehender Regelung nicht.

Radebeul, 30. Mai 2005

Roland Ende, 1. Vorsitzender

- personale an der Revisionsverlängerung von 99 539. Sie soll ab den Osterfahrten wieder zur Verfügung stehen.
- Während der Sperrpause konnte am 2. Dezember 2005 die 99 586 mit der V10C von Radebeul in den Radeburger Lokschruppen überführt werden. In den kommenden Wochen wird der Kessel von 99 586 entrohrt und eine Befundung seines Zustandes erfolgen.
- Am 15. November 2005 wurde das Gerippe unseres Einheits-GGw 97-13-75 nach Radebeul Ost gebracht. Er mußte seinen bisherigen Standort auf dem DVB-Werkplatz in Dresden-Reick verlassen, weil dort umfangreiche Baumaßnahmen begannen. Eine zu erneuernde komplizierte Nietverbindung zwischen Sprengwerk und Langträger, die für den Transport nur provisorisch verschraubt wurde, verhinderte bislang weitere Arbeiten.
- Die Arbeiten am Wagenkasten des Oberlichtwagens 970-309 gehen zügig weiter. Anfang Januar konnte mit der Montage der zum größten Teil neu angefertigten Außen- und Innenverkleidung begonnen werden, nachdem Tischlermeister Gubisch mit unseren ABM-Mitarbeitern im vergangenen Jahr alle Eck- und Seitenwandsäulen und einen Teil des Oberrahmens erneuert hatte. Das Fahrzeug wird damit voraussichtlich im März 2006 für die erforderlichen Arbeiten am Fahrwerk nach Marienberg in die BVO-Werkstatt gehen.
- Unsere kleine Ausstellung im Güterschruppen Radeburg wurde bis zum Jahresende geräumt. Die Ausstellungsstücke sind derzeit zwischengelagert und sollen zum größten Teil im Schmalspurbahnmuseum im Radebeuler Güterboden wieder präsentiert werden.

- Die Arbeiten am Radebeuler Güterboden gehen voran. Nachdem das Dach fertiggestellt werden konnte, begannen die Arbeiten im Fundament- und Fußbodenbereich. Für die beiden Gleise mußten neue Streifenfundamente eingebracht werden, und an den Grundmauern der Schuppenwände waren Sanierungen erforderlich. Nach den Betonarbeiten begannen die Arbeiten an den alten Ladeluken, die wegen des abgesenkten Fußbodenniveaus zum großen Teil als Fenster dienen werden. Im November 2005 kam die lang erwartete Zusage über 75 000 Euro aus europäischen Fördertöpfen für den Bau; die

Stadt Radebeul stockte diese um 25 000 Euro auf. Die Dachsanierung allein hat allerdings diese Fördersumme bereits übertroffen. Ende Januar wurden die Schienen im Hallenbereich eingebracht. Ab März 2006 soll der Veranstaltungsbereich eingeschränkt nutzbar sein. Für Juli 2006 plant der SMV eine große Schmalspur-Modellbahnausstellung. Da die beiden Hallengleise erst später mit dem Gleisnetz verbunden werden können, sollen die Museumswagen nun erst nach dieser Ausstellung und damit nach dem 2. SSB Schmalspurbahn-Festival in ihr neues Domizil einziehen.

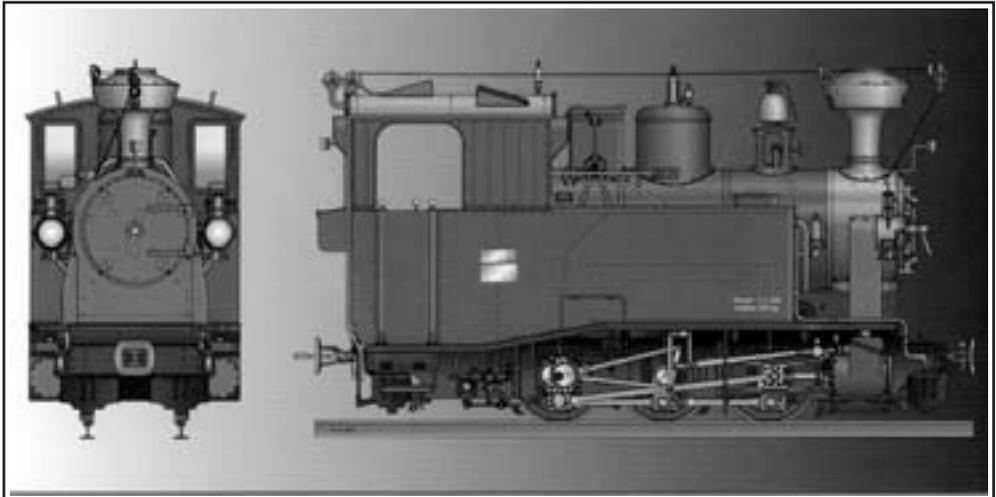
---

## Wiedergeburt einer Legende oder: Zurück in die Zukunft

Damit hatten wohl kaum jemand der knapp 200 Gäste der Festveranstaltung zum sächsischen Schmalspurbahn-Jubiläum gerechnet: Unter dramatischen Klängen wurde der Blick frei auf eine gezeichnete IK in Originalgröße. Der VSSB hat sich vorgenommen, den 44 Exemplaren der ersten sächsischen Schmalspur-Lokgattung, 114 Jahre nach Auslieferung der

letzten Serie und 42 Jahre nach der Verschrottung der letzten Lok, eine weitere Maschine als Nachbau folgen zu lassen! Die bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen nicht mehr vergebene Nummer 54, welche die neue Lok tragen soll, würde diesem besonderen Umstand Rechnung tragen.

Die dreiachsigen Maschinen der ursprüng-



*So könnte sie bald auf den Gleisen stehen: die 45. IK mit der Betriebsnummer 54. Zeichnung: VSSB*

lich als H.V TK (sprich: »ha-fünf-tee-ka« = Hartmann - dreiachsige - Tenderlok - Kleinspur) bezeichneten Gattung waren bis zum Erscheinen der erfolgreichen IVK das Rückgrat der sächsischen Schmalspurbahnen und blieben es auf manchen Strecken bis in die 1920er Jahre. Mit nur drei Achsen zog sie Züge mit 30 beladenen Achsen und Zuglasten bis 120 t – günstige Steigungsverhältnisse vorausgesetzt. Die Entgleisungsfreudigkeit der Vorderachse konnte man durch Einbau einer Klien-Lindner-Hohlachse erfolgreich bekämpfen, doch blieb es bei vier als IbK bezeichneten Maschinen (Das »b« stand im Bezeichnungsschema der K. Sächs. Sts. E. B. für bewegliche Achse). Kurz nach Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erfüllte sich für die meisten IK ihr Lokomotiv-Dasein; nur einige nach dem 1. Weltkrieg im wiedergegründeten Polen verbliebene Maschinen gelangten 1939 für einige Jahre in den Reichsbahn-Bestand.

Die Nr. 12 überlebte in Schmiedeberg als Werklok sogar bis 1964. Fritz Hager kam damals mit Günter Meyer nur wenige Wochen zu spät, als er mit der Bewahrung der historischen Fahrzeuge begann und sich nach dieser Maschine erkundigen wollte. Wolfram Wagner und Christoph Walther widmeten ihr 1979 eine der ersten Publikationen der Traditionsbahn; und schon Mitte der 1980er Jahre gab es – damals kaum zu verwirklichende – Gedanken zum Nachbau einer IK.

In Vorgesprächen mit Fachmännern des Dampfloswerks Meiningen, das die Endferti-

gung übernehmen soll, sowie mit dem LfB des Freistaates Sachsen hat man die grundsätzliche Machbarkeit und auch die Genehmigungsfähigkeit eines Nachbaus bereits abgeklärt.

Ein Kostananschlag geht von 1,5 Millionen Euro aus. Es sind zehn Bauabschnitte vorgesehen, so daß die Realisierung schrittweise erfolgen kann. Diese stellt sich der VSSB als Gemeinschaftsaufgabe vor, für die vor allem sächsische Unternehmen des Maschinen- und Fahrzeugbaus gewonnen werden sollen, um traditionelle Technologien und handwerkliche Fähigkeiten zu bewahren. Auch die Mithilfe der Vereine und Bahnbetreiber ist ausdrücklich willkommen. Während der Festveranstaltung konnten so bereits drei sächsische Unternehmen ihre »Stifter-Actien« aus den Händen des sächsischen Ministerpräsidenten in Empfang nehmen, die der VSSB für größere Spenden vergibt. Unter den ersten Spendern ist auch die Schmiedeberger Gießerei.

Für die Spenden wurde ein Sonderkonto eingerichtet: Kontonummer 4 00 090 020 bei der Dresdner Bank AG, Filiale Dresden, BLZ 850 800 00, Verwendungszweck: I K. Die Spender werden gebeten, dem VSSB ihre vollständige Anschrift mitzuteilen, damit eine Spendenquittung zugesandt werden kann. Aktuelle Informationen über den Projektfortschritt werden auf der Website des VSSB [www.ssb-sachsen.de](http://www.ssb-sachsen.de) veröffentlicht. Auch ein Informationsdienst, der »IK-REPORT«, wird darüber berichten, der über das Internet kostenfrei zu abonnieren ist.

**RAINER FISCHER**

---

## Neue Diesellok bei der BVO

Mit der Übernahme der Weisseritztalbahn kam auch die in Freital-Hainsberg abgestellte Lxd2-358 zur BVO Bahn GmbH.

Die Lokomotive gehört wie ihre blau-gelbe Schwestermaschine zur Reihe L45H. Diese Maschinen wurden in größeren Stückzahlen und mehreren Spurweiten für verschiedene osteuropäische Schmalspurbahnen gebaut.

Die Lxd2-358 verließ mit der Fabriknummer 20850 die Werkhallen der Bukarester Fabrik »23. August« im Jahr 1969. Sie war für die ober-schlesischen 785-mm-Schmalspurbahnen bestimmt. Das vierachsige Fahrzeug hat die Achsfolge B'B' und wird von einem Lizenzbau des Maybach-Mercedes-Motors MB-836 angetrieben. Der 6-Zylinder-Reihenmotor erzeugt



*L45H-358 im Werkstattbereich des Oberwiesenthaler Lokschuppens, Oktober 2005. Fotos: St. Schwarz*

mit Turbolader eine Leistung von 450 PS, die mittels Hydraulikgetriebe übertragen wird. Die Länge der Maschine beträgt 10 240 mm, die maximale Breite 2 300 mm und die maximale Höhe 3 100 mm.

Die Abnahme und die Indienstellung bei der PKP erfolgten am 28. Januar 1970. Ihre Probefahrt absolvierte die Lokomotive auf der Strecke Rozbark–Gliwice Tr. (Rossberg–Gleiwitz) und zurück. Die PKP bezeichnete die Maschine als Lxd2-358. Von 1970 bis 1990 wurde die Lok auf den Oberschlesischen Schmalspurbahnen von Rudy (Ruda) aus eingesetzt. Danach war sie bis 1994 in Bytom Karb Wask. (Beuthen/Karft) stationiert. Von 1994 bis 2002 kam sie dann wieder in Rudy zum Einsatz.

Im Jahr 2002 wurde die Lxd2-358 von der BRG Servicegesellschaft mbH erworben. Nach der Umspurng von 785 mm auf 750 mm traf sie

im November 2002 in Freital-Hainsberg ein. Die BVO übernahm im Juli 2004 auch diese Lok und ließ sie im Dezember 2004 in ihre Fahrzeugwerkstatt nach Marienberg zur Aufarbeitung bringen. Nach Fertigstellung kam sie Ende Juli 2005 auf die Fichtelbergbahn. In Oberwiesenthal erfolgten ab Spätherbst 2005 noch Rest- und Einstellarbeiten, die Probefahrten sowie das Zulassungsverfahren für die Lok.

Die Maschine wird in 2-Mann-Bedienung gefahren. Ein Kamera-System wie die Schwestermaschine L45H-083 erhielt sie nicht. Die Lok trägt einen roten Anstrich mit umlaufendem weißen Zierstreifen, ähnlich dem Erscheinungsbild der DR-Diesellokomotiven. Die BVO bezeichnet sie unter Beibehaltung der alten Ordnungsnummer als L45H-358.

STEFAN SCHWARZ/KR

## Kalimera, OSE

### Eine Reise mit der schmalspurigen Eisenbahn auf Peloponnes, Griechenland, Teil 2

Eines habe ich mir beim Kauf einer Fahrkarte im Zug angewöhnt: Geduld! Die Station Achaia, wo ich meine Zugreisen beginne, ist erst ab Mittag mit Personal besetzt, so daß ich meine Fahrkarte immer im Zug löse. In Richtung Patras und Athen habe ich nicht mehr darauf bestanden, sofort einen Fahrschein zu bekommen. Warum, dies später in diesem Bericht.

In Athen war ich zweimal, einmal als Ausflug über das Reisebüro und das zweite Mal mit der Eisenbahn.

Sonnabend, 26. Juni 2005, knapp vier Stunden Fahrt mit dem Bus nach Athen, Besuch der Akropolis und der Altstadt. Leider kommen wir aber nicht am Zentralbahnhof vorbei. Dafür kann ich mir die U-Bahn-Station »Syntagma« und die futuristische neue Straßenbahn an der Endhaltestelle der Linien 4 und 5 am Parlament ansehen. Auch die O-Buslinie Nr.9 kreuzt den Platz Syntagma.

Interessant ist die U-Bahn-Station: Der Zugang in der ersten Ebene mit Ausstellung von Grabfunden vom Bau der Station sowie einer Begräbnisstätte und einer künstlerisch gestalteten große Uhr in Form eines Rades. In der zweite Ebene die Strecke nach Antonios mit älteren Fahrzeugen, und in der dritten Ebene die Strecke zum Flughafen Athen mit Neubaufahrzeugen. Eine Fahrt mit der U-Bahn kostet zwischen 0,70 Euro und 1,00 Euro.

Auf der Fahrt mit dem Bus konnte ich von oben auf die Eisenbahn schauen und teilweise den Streckenverlauf beobachten. Dabei stellte ich fest, daß die Eisenbahn umgebaut wird. Von Athen aus Richtung Halbinsel (Loutraki/Korinthos) erfolgt eine Umspurung in Regelspur mit zweigleisiger Neutrassierung. Noch wird aber auf der eingleisigen Schmalspur gefahren.

2. Juli 2005, Zugfahrt von Achaia nach Athen mit dem Intercity 23, Abfahrt 8:33 Uhr. Fahrt-



Schmalspurbahnhof in Athen. Fotos: P. Reichler



Athen: Bereitstellung ICE Alex I. (oben), zweigleisige Gemeinschaftsstrecke nach Pireas. Fotos: P. Reichler



zeit nach Athen: 4 Stunden und 16 Minuten mit zwölf Zwischenhalten und bei durchschnittlich 100 km/h, laut und viel hupend wegen zahlreichen beschrankten und unbeschränkten Bahnübergängen.

Die Intercitys sind Triebwagen mit 1. und 2. Klasse und einer Bistro-Verkaufsstelle als Großraumwagen. Wieder das Thema »Fahrkartenkauf im Zug«: Sofort ist der Schaffner da, korrekt gekleidet. Fahrkarte nach Pireas (Piräus Port), meinem eigentlichen Ziel.. Kollege nickt und verschwindet. Nach Patras Personalwechsel, neuer Kollege, gleiches Spiel. Er erklärte mir, daß der Zug nicht nach Pireas fahre, ob Afina (geschrieben Afnai, die landessprachliche Bezeichnung für Athen) O.K. wäre. Ich nicke. Weit nach Rion bringt er den Fahrschein, wieder handgeschrieben. Von Rion nach Athen kostet es bei 50% Ermäßigung 2,50 Euro plus Zuschlag von 4,70 Euro (Fahrkarte am Schalter von Athen nach Achaia 2,80 Euro und Zuschlag mit Platzreservierung inklusive 6,20 Euro).

Es kommt eine Zugreinigerin, um die Scheiben der Übergangstüren zu putzen, WC zu reinigen und dann Müll im Wagen einzusammeln, und das mehrmals während der Fahrt. Zwischendurch erscheinen außer dem Zugbegleiter auch Mitarbeiter einer Sicherheitsfirma und irgendwann auch ein mobiler Verkauf, schön mit Bauchladen, um einen Imbiß, aber keine Getränke anzubieten. Dazu muß man in den Verkaufswagen gehen.

An Kreuzungsstellen, wo kein örtliches Personal vorhanden ist, stellt der Schaffner die Weichen für die Zugkreuzung. Einen Zugführer wie bei uns gibt es nicht. Ein anderer Mitarbeiter ist für die Technik zuständig. Die IC-Züge sind vollklimatisiert, doch die Technik hat ihre Tücken. Während der Fahrt »steigt« also die Klimaanlage aus und es kommt keine kühle Luft mehr aus der Decke. Der Schaffner kommt, macht die beiden einzigen Fenster auf, die Zugluft tut gut. Wenig später erscheint der Techniker, hält geschäftig die Hand an die Decke, ob Luft kommt. Ja, sie kommt, aber sehr, sehr we-

nig. Fenster zu. Ergo: wieder Schwitzen. Wieder Fenster auf, Techniker kommt und macht mit verbissener Miene Fenster zu, daß paßt den Fahrgästen natürlich nicht und es wird erstmal laut diskutiert. Fenster bleibt zu, man kann ja in einen anderen Wagen gehen- aber man hat ja dafür keine Platzkarte und irgendwann funktioniert die Technik wieder. Dann fällt sie erneut aus und so weiter bis zum Ziel. Im Übrigen habe ich die Mitreisenden als höfliche Menschen kennengelernt. Da ich keine Platzkarte hatte, habe ich mich einfach hingesetzt, Reservierungsschilder gibt es ja nicht. Später kommt ein junges Pärchen für die Plätze, natürlich aufstehen und neuen Platz suchen, sie merken aber, daß ich Ausländer bin und wollen auf ihren Platz verzichten, obwohl noch genügend Platz vorhanden ist.

Langsam nähern wir uns der Station Korinthos an der Nahtstelle zwischen Peloponnes und dem Festland. Nach Abfahrt vom Bahnsteig neuer Halt im Betriebsfeld des Bahnhofes um Wasserfassen für die Wagen. Hier sehe ich auch eine rostige Dampflok mit Schlepptender. Auch nach Ausfahrt von Rion Richtung Athen standen rechts im Busch mehrere verrostete Triebwagen.

Damit zum Thema Rost oder besser gesagt: Was passiert mit ausgemusterten Fahrzeugen? Nichts! Schon in Achaia rosteten im Gebüsch gedeckte Güterwagen vor sich hin. Es scheint üblich zu sein, ausgemusterte Fahrzeuge entweder auf ein nicht mehr benötigtes Gleis oder einfach neben den Gleisen abzustellen, egal ob Personen-, Güter- oder Triebwagen.

Wir nähern uns nun Athen. Man kann schon die Neubaustrecke teilweise parallel der Schmalspur sehen. Am Ortseingang von dem Endziel dieser Fahrt geht es laut hupend durch die Straßen der Millionenmetropole. Und pünktlich kommen wir auf dem Schmalspurbahnhof an. Das Gebäude im Stil des frühen 20. Jahrhunderts ist sehr gut erhalten und gepflegt. Der Bahnhof besitzt vier Gleise und zwei Bahnsteige, was dem Zug- und Reiseaufkommen vollkommen genügt. Über eine Brücke außerhalb



*Schalterhalle und Bahnsteig des Schmalspurbahnhofs in Athen Foto: P. Reichler*

des Bahnhofes gelangt man zum Zentralbahnhof der Regelspur, welche in Richtung Thessaloniki führt. Hier fährt auch der Diesel-ICE, zum Beispiel der ICE 72 »Aristotelis« nach Alex/L (Alexandroupolis), die Privatbahn »Proastia-kos« nach Chalkida (Strecke 5A/B) und die Züge in Richtung Flughafen ab.

Ich habe beobachtet, daß die Aufsicht das Abfahrtsignal so lange erteilt, bis der Zug den Bahnsteig vollständig verlassen hat. Nach Besichtigung der beiden Bahnhöfe wollte ich doch mal schauen, wie weit es zum Betriebswerk ist, es soll sehr interessant sein. Dieses Unterfangen habe ich nach einer halben Stunde Fußmarsch an der Gemeinschaftstrasse Schmal-/Regelspur in der Hitze aber aufgegeben. Jedenfalls fahren Züge nach Pireas, wie es auch an den elektronischen Fahrtsichtungsanzeiger, wechselnd in Kyrillisch und Latein, zu lesen war.

In dem Buch »Athen zwischen Sage und Geschichte« vom Verlag Haitalis habe etwas von

einer Zahnradbahn (»Teleferik«) zum Hügel Lykabetos (Likavitos) gelesen. Leider reicht die Zeit nicht mehr dafür.

Für die Rückfahrt hole ich mir am Schalter eine Fahrkarte, natürlich auf den FIP-Ausweis mit 50% Ermäßigung. Das war wieder ein Problem: Wie kann ich dem doofen Computer eine solche Fahrkarte entlocken? Nach einigem Hin und Her mit Hilfestellung anderer Kollegen kam doch alles aus dem Drucker. Nun ging es zurück in Richtung Achaia mit einer über vier Stunden langen Fahrt auf der landschaftlich schönen Strecke am Ufer der Halbinsel entlang.

Nachtrag: Laut Internet-Gemeinde (Archiv von [www.blockstelle.de](http://www.blockstelle.de) vom 25. August 2005) soll der Peloponnes-Bahnhof in Athen geschlossen und das Gleis in Pireas abgebaut sein. Die Verfasser der Beiträge sind sich aber selbst nicht sicher, ob oder ob nicht gefahren wird.

*(Fortsetzung folgt)*

PETER REICHLER

Auf Grund der aktuellen Terminplanung hat der Vorstand in Übereinstimmung mit der Satzung beschlossen, im Jahr 2006 nur eine Mitgliederversammlung einzuberufen. Diese wird voraussichtlich am 11. November 2006 stattfinden.

## Terminplan 2006 (1. und 2. Quartal)

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

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

<b>Januar</b>	Sa	7.	9 - 17	Arbeitseinsatz, Kellerentrümpelung
	Sa	28.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Zitterpartie am Fasanenschl.«
<b>Februar</b>	Sa	4.	9 - 17	Arbeitseinsatz Grundreinigung der T-Wagen
	So	26.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karnevals-Zubringer«
<b>März</b>	Sa	4.	9 - 17	Arbeitseinsatz: Aufrüsten T-Zug, Reinigung 99 791
<b>April</b>	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz: Frühjahrsputz der Geschäftsstelle
			anschl.	Angrillen
	So	9.	lt. Dstpl.	Radebeuler Museumstag
	Fr	14.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karfreitags-Ausflugspendler«
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	16.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Osterhasenexpress«
	29.-1.5.			Schmalspurfestival Mügeln *
	So	30.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Walpurgisfahrt«
<b>Mai</b>	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz:
				Frühjahrsputz im Lokschuppen Radeburg
	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Do	25.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa, So	27.,28.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
<b>Juni</b>	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	4.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Pfungstsonntagsfahrt«
	Sa	17.	9 - 18	Arbeitseinsatz

\* Umfang der Beteiligung noch nicht geklärt

### Neu im Souvenirangebot:

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Buch »De Rollbock Reichenbach–Oberheinersdorf«, Verlag Jacobi, 29,90 Euro</li> <li>• Buch »Schmalspur-Album Sachsen«, Band V, Team Neidhardt, 45,00 Euro</li> <li>• DVD »Mit Volldampf durch das sächsische Elbland«, BVO, 16,95 Euro</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Glühweintassen »Sachsen unter Dampf«, 2,50 Euro</li> <li>• Kalender BVO 2006, schmal oder groß, nur noch 3,00 Euro</li> </ul> <p style="text-align: center;"><i>Erhältlich in der Geschäftsstelle, per Internet oder beim SV-Verantwortlichen.</i></p> |
|---|---|

