
Tradition-bahn- Depesj e



Heft 56/57

Sommer 2006



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

125 Jahre Schmalspur Dampf Sachsen	3
Einladung zur Mitgliederversammlung	3
I. Schmalspurbahn-Festival in Mügeln	5
Der Güterboden im Bf Radebeul Ost – von der Ruine zu einem Schmuckstück	14
II. Schmalspurbahn-Festival in Radebeul	18
III. Schmalspurbahn-Festival in Zittau	31
Vereins- und Schmalspur-Informationen.	37
Arbeitsplan 2006	43

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

Titelbild:

»Saxonia limited brown only« im Löbnitzgrund, 9. Juli 2006.

Rücktitelbild:

Der historische Zug an der Schefflermühle, 8. Juli 2006.

Die Fotos in diesem Heft stammen von:

Rainer Fischer (13), Manja Garten/SSBM (8), Dietmar Hummig (2), Ronny Kretzschmar (18), Attila Kroß (3), Danilo Pietzsch (7), Heiko Prautzsch (1), Jörg Windrich (2), Kay-Torsten Zimmermann (1)
Wir bitten um Verständnis, daß wir wegen der beschränkten Platzverhältnisse auf die Urhebernennung in den Bildunterschriften in diesem Heft verzichten.

Impressum:

Tradition#bahn-Depesj e

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 i. d. R. 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 56/57: 5. September 2006, Heft 58/59: vsl. 1. Dezember 2006

125 Jahre Schmalspur Dampf Sachsen

Des Festjahr »125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen« oder eben – etwas moderner oder »neudeutscher« – wie oben, steht in seinem Zenit. Für unseren Verein ist es mit dem II. Schmalspurbahn-Festival, das vom 7. bis zum 9. Juli 2006 in Radebeul und Moritzburg ausgerichtet wurde, zum größten Teil bereits »gelaufen«, auch wenn wir mit Fahrzeugen und Personalen bei den Veranstaltungen im Erzgebirge und nun wohl doch auch im Vogtland nochmals mit beteiligt sein werden. Wenngleich der Schwerpunkt dieses Heftes natürlich auf »unserem« Festival liegt, wollen wir auf den folgenden Seiten auch auf die Veranstaltungen rund um Mügeln und Zittau eingehen. Vergleiche und Schlüsse werden deren Besucher ja sicher bereits gezogen haben...

Es war wieder ein aufwendiges und sicher großartiges Fest, das in den vergangenen Monaten von den Veranstaltern BVO, VVO, SSB Schmalspurbahnmuseum, VSSB und natürlich TRR gemeinsam vorbereitet wurde. Diese Zusammenarbeit war die Voraussetzung für eine gelungene und wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit vor und während des Festivals, für die Bündelung von eisenbahntypischen und eher -untypischen Angeboten für den Fan und die »Hauptzielgruppe« Familie sowie eine Schmalspurbahn, die alles im wahrsten Sinne des Wortes miteinander verbindet.

Eigentlich waren es gleich drei Veranstaltungen, die unter dem großen gemeinsamen Hut »II. Schmalspurbahn-Festival« stattfanden: das 3. Moritzburger Bahnhofsfest von BVO und VVO, das 2. SSB-Schmalspurbahn-Festival in Radebeul als Namenspate sowie eine Modelleisenbahnaus-

Einladung zur Mitgliederversammlung am Sonnabend, dem 11. November 2006, 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 Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
3. Bericht des Vorstands, Perspektiven und Planungen 2007, Personalverpflegung
4. Bericht der Revisionskommission – Pause –
5. Bericht der Betriebsleitung, Traditionsbetrieb, Dienstplan, Dienstunterricht, Personal- und Fahrzeugfragen, Arbeitseinsätze und Arbeitsgruppen
6. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
7. Anträge an die Versammlung, Beitragsordnung 2007
8. Diskussion
9. Beschlußfassung, ggf. Ausschlüsse gemäß Satzung
10. Schlußwort

Wichtige Anträge an die Versammlung bitte spätestens eine Woche vorher beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle einreichen. Die Einladung ist mit dem Abdruck in der Vereinszeitschrift satzungsgemäß erfolgt und wird nicht in anderer Form wiederholt. Die Mitglieder werden gebeten, sich bei Verhinderung rechtzeitig beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle zu entschuldigen (Telefon 0351/2134461, Fax 0351/2134464 oder eMail: verein@trr.de).

Ab 12 Uhr und nach der Versammlung können die gastronomischen Angebote des Etablissements auf eigene Rechnung genutzt werden.

Der Vorstand

stellung des SMV in Radebeul, welche ursprünglich unabhängig vom Festjahr geplant worden war. Vor allem die terminliche Zusammenlegung zweier auch örtlich getrennter Veranstaltungen mit ähnlicher Grundausrichtung ließ Spekulationen über Erfolg oder Mißerfolg zu. Das Ergebnis dieses Wochenendes aber hat den Planern ihr Konzept bestätigt: In Radebeul konnten etwa 10.000 Besucher registriert werden, in Moritzburg sind ebenfalls etwa 8.000 Gäste »gefühlte« worden; das gemeinsame Zugangebot von BVO und TRR dürften etwa 3.000 bis 4.000 Fahrgäste genutzt haben, um beide Veranstaltungsorte aufzusuchen. Und das bei nicht unbedingt optimalen Bedingungen: drückende Wärme mit einem verregneten Sonnabend-Vormittag und der Fuffi-WM (oder wie das hieß)-Endspiellaune im Hintergrund!

Auch der personelle Aufwand für die drei Festivaltage war enorm: Der Dienstplan sah zusätzlich zu den BVO-Mitarbeitern der Löbnitzgrundbahn, die praktisch alle im Dienst waren, etwa 220 Dienstposten vor, die fast vollständig mit unseren Vereinsmitgliedern, unseren ABM- und ALG-Mitarbeitern sowie freiwilligen Helfern des Schmalspurbahnmuseums besetzt werden konnten. Für alle Beteiligten wird es am 17. November 2006 eine kleine Dankeschön-Veranstaltung im historischen Güterboden geben.

Mit dessen Eröffnung am 17. Mai 2006 ist eine weitere, wichtige Etappe im Gemeinschaftswerk rund um das zukünftige Schmalspurbahnmuseum geschafft. Seine und unsere Pläne sowie warum der Güterboden zunächst vor allem als Veranstaltungshalle genutzt wird, erklärt uns in diesem Heft Thomas Joachim, der Geschäftsführer des Eigentümers SSB Immobilien GmbH & Co. KG.

Trotz teilweise kontroverser Diskussion konnte in den vergangenen Wochen eines der wichtigsten Vorhaben, welches unser Verein nunmehr erstmals zu stemmen hat, »auf die Bahn« gebracht werden: die Revision unserer Dampflokomotive. Nach vielfachen und vielfältigen Gesprächen und Abstimmungen können wir nun relativ sicher sein, daß auch im kommenden Jahr eine grüne IVK vor den Traditionszügen zu erleben sein wird! Dies aber erfordert vom Verein einen enormen finanziellen und – vor allem von den Lokmannschaften – auch zeitlichen Aufwand. Unsrer Spendenaktion »Für unsere grüne IVK« findet einen relativ guten Zuspruch, und mit jedem Euro, der auf unser Spendenkonto wandert, wird die Revision der Dampflok ein Stück sicherer.

Es ist nicht unbemerkt geblieben, daß das Heft 56 nicht wie normal im Frühling die Mitglieder und Abonnenten erreicht hat. Die wenigen Kritiker seien daran erinnert, daß auch dieses Heftchen in der Freizeit und zusätzlich zur »üblichen« Vereinsarbeit entsteht. Und wenn sich diese – wie in letzter Zeit leider zunehmend zu registrieren – immer mehr auf einige wenige Personen konzentriert, bleibt bei diesen irgendwann etwas unfertig liegen. Um ein 24-Seiten-Heftchen mit bereits vorgefertigtem Material einigermaßen niveauvoll zu füllen und zu gestalten, sind etwa 20 bis 30 Stunden erforderlich, die dann für andere Verrichtungen fehlen. Anschließend folgen noch Herstellung und Versand. Wer sich also im Verein wieder oder überhaupt stärker und qualifiziert einbringen möchte, sei hiermit nochmals eindringlich dazu eingeladen! Er oder sie trägt damit auch dazu bei, die für viele selbstverständlich gewordenen Leistungen des Vereins auch für seine Mitglieder auf dem gewohnten Niveau zu halten. Die anstehende Mitgliederversammlung wird sicher zu diesem Thema zu diskutieren haben.

Redaktion und Vorstand hoffen, mit diesem Doppelheft den so entstandenen Rückstand wieder etwas gutzumachen. Auch für das Jahresende ist nochmals und in ähnlicher Form ein Doppelheft vorgesehen. Wir denken, damit nicht nur unsere Mitglieder, sondern auch die zahlenden Abonnenten »preislich« zufriedenstellen zu können und bitten um Verständnis.

Rainer Fischer

I. Schmalspurbahn-Festival in Mügeln

Am 21. April 2006 konnte die in den vorangegangenen Monaten wieder verlegte Strecke von Nebitzschen nach Glossen feierlich eröffnet werden. Dem jahrelangen Engagement des Fördervereins »Wilder Robert« und des Glossener Bürgermeisters ist es zu verdanken, daß das Netz der sächsischen Schmalspurbahnen abermals um 2,2 km gewachsen ist. Eine Woche später erlebte Mügeln den Auftakt zum Festjahr »125 Jahre Schmalspur Dampf Sachsen«.

Nachdem bereits 1884/85 die Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz eröffnet wurde, begann 1888 der Bau der Flügellinie von Mügeln über Nebitzschen, Glossen, Mahlis, Wermsdorf und Mutzschen nach Nerchau-Trebsen, wie der heutige Bahnhof Neichen damals hieß. Am 1. November 1888 erfolgte die offizielle Eröffnung für den Personen- und Güterverkehr, nachdem bereits seit Ende September 1888 Güterzüge auf einen

Teilstück gefahren waren.

In den etwa acht Betriebsjahrzehnten überwog der Güterverkehr, der Personenverkehr spielte eher eine untergeordnete Rolle. Der Streckenteil Wermsdorf-Neichen war bereits stillgelegt, als mit dem Sommerfahrplan 1972 auch der Personen- und Güterverkehr zwischen Nebitzschen und Wermsdorf endete und die Gleisanlagen abgebaut wurden.

Am 21. April 2006 erfolgte die Einweihung des auf der alten Trasse wiederverlegten Abschnittes Nebitzschen-Glossen. Den Eröffnungszug nach Glossen bespannte die Mügeln 99 561 gemeinsam mit der 99 516 der Museumsbahn Schönheide. Diese war von 1927 bis 1970 Stamm-Lokomotive des Mügeln Netzes und kam damit nach über 35 Jahren wieder auf ihrer alten Strecke zum Einsatz. Am späten Nachmittag absolvierten hinter ihr auch die Ra-

Eröffnungszug mit 99 516, 99 561 und Maskottchen »Oschgar« in Glossen.



debeuler Oberlichtwagen 970-302 und 970-316 eine Probefahrt nach Glossen für das Gastspiel zum bevorstehenden Festival.

Der Bahnhof Nebitzschen wurde als Abzweig wieder reaktiviert. Nach etwa zwei Kilometern Strecke ist der neue Endpunkt Glossen erreicht. An diesen grenzt die Feldbahnschauanlage Glossen. Auf dem Bahnhofsgelände befindet sich unter anderem noch die imposante Verladeanlage der Feldbahn für aufgebockte regelspurige Güterwagen.

Das 1. Schmalspurbahn-Festival fand dann vom 29. April bis zum 1. Mai 2006 statt. Im Einsatz waren die Gastlokomotiven 99 516 der Museumsbahn Schönheide und 99 539 mit zwei Oberlichtwagen der Traditionsbahn Radebeul zusammen mit der 99 561 des Fördervereins »Wilder Robert« und dessen aufgearbeiteten Wagen. Parallel fand und findet in Oschatz die 4. Sächsische Landesgartenschau »Iago 2006« statt, und der wiederaufgebaute Streck-

abschnitt ab Nebitzschen lud natürlich besonders zur Fahrt zur Feldbahnschauanlage nach Glossen ein. Der Streckenabschnitt nach Kemmlitz mußte vor dem Festival wegen Oberbaumängeln leider gesperrt werden, so daß dorthin keine Zugfahrten stattfinden konnten.

Da der Sonnabend am Morgen noch trocken war, sind wir voller Erwartungen angereist.

(Achtung: Negation ein!)

Das Mügeln Bahnhofsgelände war schnell gefunden, denn überall waren Hinweisschilder und Plakate zu sehen. Die Stadt Mügeln und vor allem das Bahnhofsgelände waren dem Anlaß entsprechend herausgeputzt und begrüßten die Gäste mit einem freundlichen Ambiente. Die Parkplätze waren auch sehr gut angelegt und man konnte das Festgelände nach einer Begrüßung durch den freundlichen Einlaß betreten. Die übliche Eintrittsgebühr war ja für das in den

Zifferngleichheit: 99 516 und 99 561 in Mügeln.





Gastspiel in ihrer alten Heimat: 99 516 in Oschatz (oben) und Mügeln.



Vorankündigungen und dem ausliegenden Be-
gleitheft (mit detaillierten Sonderfahrplänen
und den Hinweisen für die Fotofreunde) be-
schriebene Programm nicht unerwartet. Auf
dem Bahnhof gab es neben den auf vielen Festen
anzutreffenden Händlern und Vereinsständen
natürlich noch ein ausreichendes Angebot an
Imbißständen, die in zentraler Lage auch an-
hand der extra für das Festival angefertigten
Hinweistafeln schnell zu finden waren. Auch die
Aufteilung zwischen den Verkaufsflächen und
den Freiflächen vor den gepflegten Bahnhofsg-
ebäuden ließ uns auf sehr schöne Fotomotive mit
den pünktlich ankommenden und abfahrenden
Zügen hoffen.

Wir konnten die auf dem Bahnhofsgelände
gut nachzuvollziehenden Rangierbewegungen
schön fotografieren, da wir uns auch durch die
vorherigen Warnhinweise der Rangierleiter an
das Nicht-Eisenbahnfreunde-Publikum schon
auf den extra für die Fotofreunde angelegten

Standplätzen aufstellen konnten. Nachdem die
Züge rechtzeitig bereitgestellt waren, wurden
die Festivalgäste noch auf die demnächst abfah-
renden Züge hingewiesen und die an den Unter-
weghalten anzutreffenden Attraktionen und
Sehenswürdigkeiten erwähnt. Besonders auf die
Landesgartenschau in Oschatz und die dafür
speziell eingerichteten Pendelfahrten zwischen
Oschatz Hbf und Thalheim wurde hingewiesen.
Die besonderen Fahrpläne waren so gestaltet,
daß die Zugkreuzungen der Dampfzüge und der
Pendelzüge mit den Dieselloks der Döllnitzbahn
gut nachzuvollziehen waren und man immer die
für den geplanten Fotostandpunkt zu erwartenden
Zuggarnituren herauslesen konnte. Es gab
dazu ein übersichtliches Nummernsystem, und
als Ergänzung auf allen Fahrplänen extra noch
Hinweise, die für die verschiedenen Züge die
dazugehörige Lok und das Wagenmaterial be-
schrieben.

Natürlich wollten wir die schönen Zuggarni-

99 539 bei der »Ortsumfahrung« von Schweta





Fast wie früher... bei Nebitzschen (oben) und vor dem Mügelnr Heizhaus.



turen auch auf der Strecke erleben und nutzten dafür Sonntag und Montag zum wiederholten Besuch, da der Sonnabend leider etwas verregnet war. Die Mitfahrt war sehr angenehm. Das Personal war stets sehr höflich und konnte über die Anschlußzüge und die anderen Verbindungen ins Umfeld genauestens Auskunft geben.

Die Wagen waren zwar bei unserer Mitfahrt nicht voll, doch es waren noch genug Reservewagen vorhanden um flexibel auf den wechselnden Bedarf reagieren zu können. Deshalb konnten die Züge auch mit den zur jeweiligen Lok passenden Wagengarnituren auf die Strecke gehen. Es wurden auch besondere Zugkombinationen als Güterzug mit den für die Strecke typischen Rollwagen oder als stilreiner DR-Wagenzug der 60iger Jahre gefahren. Diese Fahrten waren extra für die Fotofreunde angelegt und in einem zu erwerbendem Buchfahrplan mit allen Kreuzungshalten und den Rangierbewegungen an der Strecke ausführlich beschrieben.

Als besonderes Highlight am Sonntag wurde die abendliche Fotoparade vor dem extra aufgeräumten Heizhausumfeld stilgerecht wie zwischen den 60iger und 80iger Jahren vorbereitet und beim optimalen Sonnenstand dem begeisterten Publikum präsentiert. Auch die aus Westdeutschland, Dänemark und Holland angereisten Eisenbahnfreunde waren begeistert, was dieses erfolgreich agierende private Eisenbahnunternehmen alles auf die Beine gestellt hatte, um das Jubiläum würdig zu feiern.

Aber auch das Lokpersonal und die Gast-Vereine waren zufrieden mit den Rahmenbedingungen der Veranstaltung. Die Personalverpflegung war gut organisiert und wurde auch mal bei längerer umlaufbedingter Abwesenheit der Lok an die Strecke gebracht. Die sanitären Anlagen waren natürlich auch für die Gäste und das auf dem Gelände tätige Personal in ausreichender Anzahl und wie alles gut ausgedacht

Mit Gmp und Volldampf neben der Döllnitz in Oschatz.





Stimmungsvolle Rauch-und-Dampf-Eisenbahn in Mügeln.



vorhanden. Auch schon im Vorfeld hatte es kaum Probleme aufgrund der langfristigen Vorplanung zwischen den Verantwortlichen der Döllnitzbahn und den angereisten Vereinen gegeben. Es wurde sogar bei der Suche nach Quartieren für die Übernachtungen geholfen. Auch die in der Stadt Mügeln zahlreich vorhandenen Gaststätten waren auf den Ansturm der Festivalgäste vorbereitet, so daß neben dem kurzweiligen Aufenthalt auf dem Bahnhofsgelände auch der Sonntagsausflug in die Innenstadt zum Kaffee und Kuchen kein Problem war. Alles war perfekt organisiert und durchgeplant, so daß auch bei einer kleinen aufgetretenen Unregelmäßigkeit das Publikum kaum etwas davon mitbekam. Alle Personale waren wohl in einem guten Dienstplan eingeteilt, so daß auch die Ablösungen klappten und für die Fahrgastbetreuung immer jemand zur Stelle war.

(Achtung: Negation aus!)

Auf Bitten des Fördervereins blieben die Raabe-Fahrzeuge noch weitere zwei Wochen in Mügeln, um den Fahrverkehr zur Landesgartenschau abzuschichern.

Es sei abschließend darauf hingewiesen, daß die Döllnitzbahn noch immer – bildlich gesprochen! – auf unsicheren Gleisen fährt: Die Querelen zwischen der Geschäftsführung und den Gesellschaftern der DBG sind noch nicht beigelegt, die Zukunft der Bahn nach der Landesgartenschau offenbar ungewiß. Umso mehr muß das Engagement des Fördervereins gewürdigt werden, unter diesen Bedingungen eine Auftaktveranstaltung zu organisieren, die – wie die Bilder beweisen – nicht nur kritisch gesehen werden soll, wie es die vorausgehenden Zeilen suggerieren könnten.

Danilo Pietzsch/Kroß /Fi

99 539 auf Rangierfahrt im Bahnhof Mügeln.





Auch die Dieselloks der DBG waren im Einsatz.



Der Güterboden im Bahnhof Radebeul Ost – von der Ruine zum Schmuckstück

Im Jahr 1903 gebaut, viele Jahrzehnte für den Güterumschlag zwischen Normal- und Schmalspur sowie dem Straßenverkehr genutzt, verfiel der Güterboden nach den Wendejahren zusehends und glich im Sommer 2004 einer abrißreifen Ruine. Heute – zwei Jahre später – ist von der Ruine nichts mehr zu sehen, ein Schmuckstück steht an gleicher Stelle.

Wir, die SSB Immobilien GmbH & Co. KG, haben dieses Projekt realisiert und sind sehr froh, daß damit ein Stück Technikgeschichte an diesem Standort erhalten bleibt und gleichzeitig sichergestellt wurde, daß der historische Güterboden im Bahnhof Radebeul Ost z. B. keinem Gemüsegroßhandel oder Gebrauchtwagenmarkt oder einem Spielcasino weichen mußte.

Am 16. September 2004 begannen die Bau- maßnahmen mit der Entkernung des Kopfbaus

und seinem Neuausbau unter denkmalpflegerischen Auflagen. Nach wenigen Monaten bereits, am 28. Januar 2005, konnte die Fertigstellung dieses ersten Bauabschnittes mit ca. 230 m² anspruchsvollen Büroflächen gefeiert werden. Seitdem ist der Radebeuler Traditionsbahnverein Mieter im Obergeschoß der ehemaligen Güterabfertigung. Die Mieteinnahmen sind für uns eine wichtige Einnahme, um wenigstens einen kleinen Teil der Verbindlichkeiten aus den aufgenommenen Darlehen tilgen zu können.

Zwischenzeitlich haben die Traditionsbahn Radebeul und der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen die gemeinsame SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH gegründet, die für den schrittweisen Aufbau eines Schmalspurbahnmuseums verantwortlich zeichnet. Wir stehen diesem Konzept aufge-

Das erste Fahrzeug kommt auf die neuen Gleise, 11. Mai 2006





Wenige Tage vor der Eröffnung wurde rings um die Halle noch mit Hochdruck gewerkelt.





geschlossen gegenüber und werden es mit unseren Möglichkeiten unterstützen. Gleichwohl aber müssen wir darauf achten, Einnahmen aus der Vermietung der Flächen zu erzielen. Schwerpunkt bildet dabei der historische Güterboden, in dem durch eine multifunktionale Nutzung sowohl fest installierte Museumsstücke langfristig präsentiert werden sollen, als auch Veranstaltungen und Events unterschiedlichster Art und Anspruch in Kombination mit mobilen Museumsstücken (z. B. historische Schienenfahrzeuge, die dringend unter Dach gestellt werden müssen) durchgeführt werden können.

Die Sanierung des großen Güterbodens von September 2005 bis Mai 2006 war durch die harte und lange Winterperiode mehrfach in besonderer Weise erschwert. Wir sind deshalb sehr froh, daß am 17. Mai 2006 die feierliche Einweihung stattfinden konnte. Die Baukosten von ca. einer Million Euro wurden dabei zu 90% überwiegend aus Darlehen und wenigen Eigenmitteln aufgebracht und zu 10% aus Fördermitteln, die aus dem Fonds zur Revitalisierung von Brachflächen stammen und sich aus 30 T Euro von der Großen Kreisstadt Radebeul und 70 T Euro aus Mitteln der EU zusammensetzen.

Nun gilt es, die Refinanzierung dieser Investition abzusichern. Dabei kann ein traditioneller Museumsbetrieb wohl nur einen kleineren Teil beisteuern. Mit Veranstaltungen wie dem Schmalspurfestival, dem Nachtflohmarkt, den angekündigten Dia-Vorführungen und dem geplanten Weihnachtsmarkt müssen Gelder ein-

gespielt werden, um Zins und Tilgung der aufgenommenen Darlehen zahlen zu können. Der historische Güterboden hat mit seiner jetzigen technischen Ausstattung und seinem Ambiente günstige Voraussetzungen zur Durchführung derartiger Veranstaltungen. Die Anfragen von Unternehmen und Organisationen nach Events in und am historischen Güterboden nehmen zu.

Wir hoffen sehr, daß es gelingt, im Rahmen der geplanten Stadtentwicklung rund um den Bahnhof Radebeul Ost, aber auch entlang der gesamten Schmalspurstrecke über Moritzburg bis hin nach Radeburg, Touristen anziehen.

Das schafft Arbeitsplätze im Güterboden, im Museum und in der Region – eine wichtige Voraussetzung, um die nächsten Projekte anzugehen. Da ist z. B. die Gleisanbindung an das Netz der Schmalspurbahn herzustellen, und nördlich vom Güterboden soll im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Sidonienstraße eine Fahrzeughalle entstehen, die weitere historische Fahrzeuge aufnehmen wird, um sie vor Witterung und Vandalismus zu schützen.

Dieses »Kleinod sächsischer Technikgeschichte« ist aber nur dann umsetzbar, wenn sich alle dafür engagieren.

Weitere Informationen zum Nutzungsangebot des historischen Güterbodens sind im Internet zu finden unter www.eventlokation.de.

Thomas Joachim



Eröffnungsveranstaltung am 17. Mai 2006, OB Wendsche bei seinem Grußwort (oben), Ehrengäste



II. Schmalspurbahn-Festival in Radebeul

Die monatelangen Vorbereitungen auf das zweite Radebeuler Schmalspurbahn-Festival, das gleichzeitig die zweite der im Festjahr »125 Jahre Schmalspur Dampf Sachsen« geplante regionale Veranstaltung sein sollte, erreichten in der ersten Juliwoche ihren Höhepunkt. In Zusammenarbeit zwischen den Veranstaltern BVO, VVO, VSSB, Schmalspurbahnmuseum und unserem Verein waren die Grundlagen geschaffen und das Festival mit seinen zwei Veranstaltungsorten Moritzburg und Radebeul in der Öffentlichkeit bekannt gemacht worden. Gerade bei der gezielten Werbung zahlte sich der gemeinsame Auftritt aller Veranstalter vor Presse, Funk und Fernsehen aus, denen gleich ein ganzes Paket präsentiert werden konnte. So war die Resonanz, den unser Festival schließlich vor allem in der regionalen Presse fand, sehr beachtlich.

Die Planung des Radebeuler Festgeländes, also der (fast) gleislosen »non-rail-Abteilung«, lag wiederum in den bewährten Händen von Frau Moldenhauer und Frau Garten, die sich mit Händlern und Vereinen über Standplätze, Auf- und Abbauzeiten und nicht zuletzt finanzielle Vorstellungen einigen mußten. Nach Abschluß der Bauarbeiten am Güterboden stand diesmal auch eine attraktive und wesentlich umfangreichere Fläche zur Verfügung als noch im vergangenen Jahr. Durch die Sponsoringleistungen einiger regionaler Unternehmen konnte so abermals ein anspruchsvolles Festgelände mit allem Drum und Dran vom Einlaß bis zum Festzelt aufgebaut werden. Um die gastronomische Versorgung kümmerte sich wie im vorigen Jahr das Team der Radebeuler Löbnitztalschänke, das Festzelt sponserte eine namhafte Brauerei aus dem südwestlichen Zipfel Sachsens.

Probefahrt der Museumswagen an der Schefflerrmühle, 23. Juni 2006.





Ankunft des Wilsdruffer Postwagens am 12.6.2006 (oben), nach der Probefahrt von 970-309, 4.7.2006.



Als Gastfahrzeug war in diesem Jahr der Wilsdruffer Postwagen vereinbart und nach Radebeul geholt worden, der in seiner roten Farbgebung besonders hervorstach. Passend zu diesem war als Rahmenthema »Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen« angesagt worden. Dazu wurde eine Ausstellung von Bahnpostbelegen vorbereitet, und für Sonntag war eine Sonderbahnpostbeförderung vorgesehen, für die es einen besonderen Entwertestempel und eine gestaltete Postkarte gab.

Rechtzeitig zum Festival konnte auch die Revision an unserem Oberlichtwagen 970-309 abgeschlossen und das Fahrzeug wieder in Betrieb genommen werden. Mehr dazu weiter hinten in diesem Heft.

Bereits vor der Entscheidung, das Festival zeitgleich mit dem Moritzburger Bahnhofsfest von BVO und VVO im Juli stattfinden zu lassen, war mit dem SMV eine Modellbahnausstellung im Güterboden vereinbart worden. Das Thema

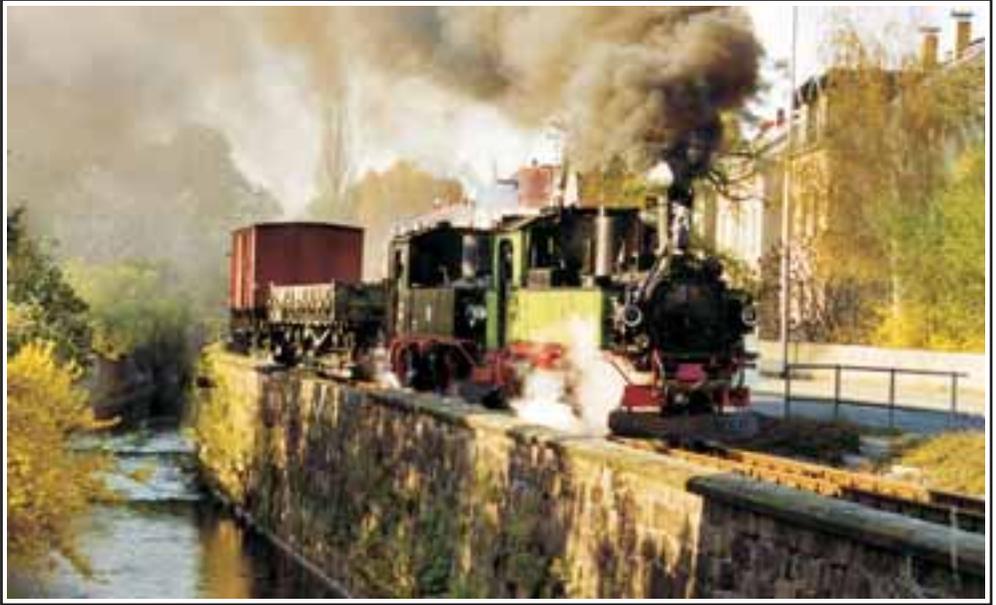
»Schmalspurbahnen im Modell« paßte aber nur zu gut zum Festival, so daß den meisten Besuchern das »Duale System« erst bewußt wurde, als sie am Eingang zum Güterboden nochmals Eintritt zahlen mußten.

Die Betriebsleitungen der BVO und der Traditionsbahn hatten einen anspruchsvollen Fahrplan ausgearbeitet, der mehrere Höhepunkte und den Einsatz von sechs Dampfloks vorsah. Unsere Diesellok durfte nur bei einem einmaligen Zugeinsatz am Freitag mitspielen und stand sonst für Rangierarbeiten in Radebeul und als Ersatzlok parat. Um diesem straffen Programm gerecht zu werden, sah der Dienstplan an den drei Tagen insgesamt etwa 200 Dienstposten vor; neben den üblichen betriebsdienstlichen Aufgaben waren zusätzliche und unverzichtbare Verrichtungen vom Aufsichtspersonal bis hin zur Nachtwache abzusichern.

Nach dem Aufbau des Festzeltes konnten die meisten Händler und Vereine am Freitag vor-

Geschlossene Vorbeifahrt bei der Lokparade in Radebeul, 7. Juli 2006.





99 539 als Vorspannlok an der Döllnitz (oben) und am Eingang des Lago-Geländes, 30. April 2006.





Zugaufstellung in Moritzburg, 7. Juli (oben), Museumszug bei Bärnsdorf, 8. Juli 2006.





DRG/DR-Garnitur mit 99 564 im Lößnitzgrund (oben), Postzug bei Moritzburg, 9. Juli 2006.





Doppelausfahrt in Bertsdorf (oben), Traditionszug nach Oybin, 13. August 2006.



mittag anreisen und ihre Plätze beziehen. Auf Wunsch war die Anmietung einer hölzernen Marktbude möglich, ansonsten stand den eingeladenen Vereinen der Standplatz grundsätzlich kostenlos zur Verfügung.

Das Zugprogramm begann mit einem Diesellokomotiv nach Moritzburg, wo dieser sich mit dem Ausrücker aus Radeburg mit der 99 539 und dem Planzug traf. Nach der Ankunft des Ausrückers in Radebeul mußte der erste Ausfall verzeichnet werden: Ausgerechnet der grüne Oberlichtwagen 970-302 war wegen eines stark erwärmten Achslagers auf das Abstellgleis zu schieben. Der »endgültige« grafische Zugbildungs- und Rangierplan (in Farbe!) war so zum ersten Male operativ zu ändern, nachdem die abendliche Untersuchung ergab, daß die Achse aufgearbeitet werden müsse.

Während die einen so im Schotter lagen, konnten sich die Besucher im Festzelt an einer Nebenfahrzeug- und Lokparade erfreuen. Jede

der sechs Dampflokomotiven 99 539, 99 564, 99 608, 99 713, 99 1761 und 99 1789 defilierte erst einzeln am Festzelt vorbei, ehe sie alle als gekuppelte Einheit zwischen »Rampe« und Gleis 6 pendelten.

Der Sonnabend morgen begann mit der nächsten Ausfallmeldung: 99 608 hatte tatsächlich »über Nacht« ein undichtiges Rohr bekommen und fiel so vollständig aus. Auch der Lokumlauf wurde nun kurzfristig umgestellt. Da die meisten Züge ohnehin mit zwei Lokomotiven geplant waren, blieb der Fahrplan unverändert und der Lokausfall von den meisten Besuchern unbemerkt. Allerdings war damit die geplante Präsenz einer Dampflok im Bahnhof Moritzburg nur noch eingeschränkt realisierbar.

Nach der offiziellen Eröffnung des Festgeländes um 10 Uhr fuhren die geladenen Ehrengäste nach drei kurzen Ansprachen im Festzelt mit dem Planzug nach Moritzburg, wo sich die offizielle Eröffnung für das Moritzburger Fest-

Abendliche Besucher in Radebeul, 7. Juli 2006.





Festival-Schnappschüsse auf der Ladestraße.



gelände wiederholte. Dort hatten VVO und BVO zusammen mit der Gemeinde Moritzburg ein Festgelände vorbereitet, das auch die Bewohner der umliegenden Orte an die Bahn locken sollte.

Für 11:12 Uhr wurde in Radebeul Ost die Abfahrt eines »historischen Zuges« vorbereitet: 99 539 durfte mit dem größten Teil der Zweiachser des Museumszuges wieder auf die Strecke! Wegen des Ausfalls der »Steckerklasse« 970-302 mußte dieser »Museumszug« etwas umgestaltet werden, so daß die beiden Personenwagen 970-316 und ersatzweise 970-237 für die »zuschlagpflichtigen Mitfahrer« durch den Gepäckwagen 970-103 vom historischen Zugteil getrennt waren. Optische Attraktion dieser Fuhrre waren der Hw und der graue Ow, die zur Verbesserung ihrer Spurführung eine ganz besondere Ladung erhalten hatten: In Anlehnung an ein historisches Vorbild war die Idee eines Transports von Kirchglocken entstanden. Da uns die Fehlgüsse der Frauenkirche nicht zur Verfügung standen, fanden wir im erst kurz zuvor ausgebauten Geläut der Coswiger Peter-Pauls-Kirche einen adäquaten Ersatz. Auch während ihrer Standzeit an der Radebeuler Ladestraße sorgten sie für interessierte Blicke und Fragen.

Leider begann das Wetter sich ausgerechnet zu dieser Zeit von einer Seite zu zeigen, die in den vorangegangenen und auch den noch folgenden Wochen kaum zu registrieren war: Es regnete! Dennoch setzte sich der »Museumszug« pünktlich in Bewegung, und irgendwann kam die Sonne und mit ihr die gewohnte Hitze wieder.

Unterdessen pendelte die mit BVO-Wagen verstärkte DRG-Garnitur mit der 99 564 und der 99 713 im Wechsel zwischen Radebeul und Moritzburg. Der stete Fahrgastwechsel auf den Wendebahnhöfen sorgte für verständlichen Streß bei unserem Fahrpersonal, das so ganz und gar nicht zum Spaßmachen kam. Dienst ist halt Dienst und...

Unsere auf dem Radebeuler Bahnsteig plazierte mobile Fahrkartenausgabe mit der »guten

Seele der Geschäftsstelle«, Frau Kissig, die am Festival-Wochenende zudem ihren Geburtstag »feierte«, sorgte dafür, daß die Fahrgäste auf die Züge »verteilt« werden konnten und wohl auch alle eine Fahrkarten besaßen – eine Abfertigung der Planzüge nur durch das Zugpersonal hätte sicher zu beachtlichen Verspätungen oder Fahrgeldausfällen geführt. Im Vorfeld hatten wir uns mit der BVO auf die Anschaffung gemeinsamer Edmonsonscher Fahrkarten zum BVO-Tarif für derartige Gemeinschaftsveranstaltungen geeinigt; der Erfolg des Wochenendes bestätigte diese Entscheidung.

Auf der Ladestraße herrschte meist dichtes Gedränge vor den Ständen der Vereine und der Händler, in der Güterabfertigung und im Festzelt sorgten kleine und große Künstler für die Unterhaltung derer, die sich nicht so sehr vom dampfenden Eisen angezogen fühlten. Unsere Draisine ratterte auf dem provisorisch verlängerten Gleis des Güterbodens, und gleich daneben stand die schwerste betriebsfähige Straßendampfwalze Deutschlands erstmals wieder öffentlich unter Dampf. Auf der noch etwas schütterten neuen Wiese an der Güterabfertigung zog die Steintalbahn ihre Kreise, überholt und überragt von den Köpfen der Kinder-Reitponys.

Gleich drei Fernseheteams bannten die Attraktionen des Wochenendes in Pixel: Während sich die Zuschauer des MDR-Sachsenspiegels noch am Abend Appetit für den Sonntag holen konnten, sammelten die Kameracrews der Eisenbahnromantik und der Bahnzeit ihr Material für spätere Sendungen.

Am Abend sorgte wohl das grassierende Fußballfieber dafür, daß sich das Festgelände zusehends lichtete. So fand die Dampflok-Illumination in geänderter Aufstellung am Lokschuppen diesmal nur verhaltenes Interesse und der Sonnabend ein ruhiges Ende.

Der Sonntag begann gleich nach Öffnung des Festgeländes mit einem kurzen Pendel des sächsischen Zuges nach Moritzburg. Am Vormittag wurde noch eifrig die Post für die Sonder-



Andrang im Festzelt bei Clown Riddle (oben) und in der Modellbahnausstellung im Güterboden.



bahnpostbeförderung gesammelt. In einem herrlich bunten Postzug – jedes der fünf Fahrzeuge hatte eine andere Farbe – ging diese um 14:03 Uhr dann auf die Strecke und wurde im Wilsdruffer Postwagen mit dem Nebenstempel versehen. Bahnpostexperte Wolfram Wagner hatte diesen in Anlehnung an die früher verwendeten Bahnpoststempel vorbereitet. Zusammen mit Jürgen Müller, der in der Güterabfertigung seine sehenswerte Belegsammlung zur Geschichte der Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen ausstellte, war er während der Fahrt eifrig beim Bearbeiten der Sendungen, die dann der Deutschen Post übergeben und mit dem Sonderstempel entwertet wurden.

Der Moritzburger Festivalhöhepunkt des Sonntages kam unterdessen aus Radeburg gefahren: In einem kurzen Güterzug hatten auch dieses Jahr wieder vierbeinige Fahrgäste mit großen Köpfen und buschigen Mähnen Platz gefunden. Unter lebhafter Aufmerksamkeit wurde dieser Pferdetransport auf dem Moritzburger Bahnsteig wieder entladen. Gestaltet wurde der Transport zusammen mit Susanne Hofmann und Hardy Schuldt von der E. T. Ranch, die uns ihre Pferde kostenlos zur Verfügung stellten.

Die etwa 10.000 Besucher, die allein in Radebeul registriert werden konnten, waren

eine Anerkennung und Bestätigung für unsere Arbeit. Daß eine derartige Veranstaltung von den Ausrichtern ein Höchstmaß an Einsatz erfordert, die weit über das hinausgeht, was man gemeinhin als erholsame Hobbytätigkeit bezeichnen kann, dürfte jedem bewußt sein, der sich bereits an vorangegangenen Festen aktiv beteiligt und sich – trotzdem – auch diesmal wieder in den Dienstplan eingeschrieben hatte. Ein gewisses Maß an Selbstdisziplin und Beachtung bewährter Regeln wie ein akkurates Auftreten der Uniformträger ohne Zigarette und Fotoapparat gehören einfach dazu, wenn wir den relativ hohen Anspruch vor unserem Publikum auch in Zukunft halten wollen.

Als die letzten Besucher planmäßig gegangen waren und das letzte Faß Bier im Festzelt geleert werden mußte, waren die meisten Strapazen aber schon fast wieder vergessen. Insgesamt herrschte Zufriedenheit auf dem sich leerenden Platz. Dennoch war zu hören, daß im »non-food-Bereich«, vor allem dem der Eisenbahn-Souvenire und -Artikel trotz der gestiegenen Besucherzahl im Vergleich zum Vorjahr oft deutlich weniger umgesetzt werden konnte – lag's nur an den Umständen der Zeit?

Rainer Fischer

Alle an der Ausgestaltung des

II. Schmalspurbahn-Festivals 2006

aktiv beteiligt gewesene Vereinsmitglieder, Eisenbahner und Helfer laden wir zu einer

Dankeschön-Veranstaltung am Freitag, den 17. November 2006

ab 18 Uhr im historischen Güterboden Radebeul Ost ein.

In geselliger Runde werden wir Gelegenheit haben, das vergangene Festival Revue passieren zu lassen und uns schon wieder ganz langsam auf das III. Festival 2007 einzustimmen.

*BVO Bahn GmbH, BL Löbnitzgrundbahn
SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH, Geschäftsführung
Traditionsbahn Radebeul e.V., Vorstand und Betriebsleitung*

Vereinsmitglieder, die an der Veranstaltung teilnehmen möchten, melden sich bitte bei der Mitgliederversammlung am 11. November 2006 bzw. bis 10. November 2006 in der Geschäftsstelle an.



Eröffnungsreden in Bertsdorf (oben), Eröffnungszug in Oybin, 11. August 2006.



III. Schmalspurbahn-Festival in Zittau

Nur wenig Zeit blieb den Fahrzeugen des »Saxonia limited«, sich von den Strapazen des Radebeuler Festivals zu erholen oder gar (im Falle von 970-302) zu kurieren: Ab 7. August 2006 gingen 99 539 und die Wagen 975-103, 970-237, 970-302 und 970-316 auf die Reise nach Zittau, wo sie eine wichtige Gastrolle zum III. Schmalspurbahn-Festival spielen sollten.

Das Zittauer Festival war als Veranstaltungsmix geplant: Hauptstandorte waren natürlich die Bahnhöfe der Zittauer Schmalspurbahnen, wo SOEG und IVZ zusammen das Festprogramm gestalteten. Mit eingebunden wurden aber auch das private Eisenbahnmuseum des »Eisenbahnfleischers« Frey in Seifhennersdorf, der Zittauer Modellbahnclub und die Pension »Zur Bimmelbahn« im Bahnhofsgebäude Jonsdorf. Daß deren Betreiber Ingo Neidhardt zwischenzeitlich zum Geschäftsführer der SOEG

wurde, dürfte – nicht nur – das Verhältnis SOEG-IVZ und damit die auch Festival-Vorbereitungen wesentlich beeinflusst haben.

Ebenfalls in die Vorbereitung einbezogen waren tschechische Eisenbahnfreunde, die sich um die Wiederbelebung der schmalspurigen Strecke der Friedländer Bezirksbahn bemühen, die im böhmischen Hermsdorf unmittelbaren Anschluß nach Zittau und damit an das sächsische Schmalspurnetz hatte.

Am 11. August 2006 wurde das III. Festival mit einem Sonderzug »durchs Gebirge« mit viel lokaler und überregionaler Prominenz eröffnet. Zum Einsatz kam die Radebeuler Garnitur, die in Bertsdorf als stimmungsvolle Kulisse für das obligatorische Durchschneiden des grün-weißen Bandes diente. Beim Aufenthalt in Oybin konnte im Bahnhofsgebäude eine Ausstellung des Zittauer Malers K. W. Weber eröffnet wer-

Fotoapparate bereit zur Doppelausfahrt am Stellwerk in Bertsdorf...





... und dann los: Doppelausfahrten in allen Varianten.



den, der hier einen Teil seiner Gemälde zum Thema Schmalspurbahn präsentierte.

Im Bertsdorfer Güterschuppen, der nun zum »Reich« des IVZ gehört, umrandete eine Fotoausstellung zum Thema Friedländer Bezirksbahn die offizielle Eröffnungsveranstaltung. Anschließend brachte der Eröffnungszug die Gäste zurück nach Zittau.

Für das Wochenende wurde der Fahrplan erweitert. Den zusätzlichen Verkehr bewältigte vor allem der Traditionszug, der um 10 Uhr in Zittau abfuhr und nach mehreren Pendelfahrten im Gebirge dort um 19:41 Uhr wieder ankam. Vor den SOEG-Zügen kamen 99 735, 99 749 und 99 787, teilweise im Doppelpack, zum Einsatz. Im Zugverband war neben den hölzernen Traglastern und dem Barwagen der SOEG auch der neue Aussichtswagen 970-375 anzutreffen. Die Diesellok 199 013 lud in Bertsdorf zu Mitfahrten ein. Ein Bustransfer mit einem H6 sorgte für die Verbindung der Ausstellungsorte.

Auf dem Stumpfgleis zwischen den Bertsdorfer Bahnsteigen hatten die tschechischen Eisenbahnfreunde ihre von der Döllnitzbahn übernommene HF-Diesellok T36 002 (ex DBG 199 034, ex IGP 199 002) aufgestellt, dahinter glänzte einer der 1945 bei der DR verbliebenen Friedländer offenen Güterwagen, den der heutige Eigentümer IVZ nach der Aufarbeitung als (fiktiven) U5326 der CSD präsentierte. Das Stellwerk und natürlich der Lokschuppen waren für die Besucher geöffnet und gewährten Blicke auf die abgeschlossenen Gleisarbeiten im Bahnhof sowie auf 99 555 und den VT 132 322.

Als Moderator hatten sich die Zittauer den wortgewaltigen Vorsitzenden der Löbauer Eisenbahnfreunde, Alfred Simm, eingeladen. Mit seiner »Flüstertüte« beschallte er die Bertsdorfer Bahnsteige und sorgte nicht nur für Ordnung bei den insgesamt sieben Doppelausfahrten, sondern auch für gute Stimmung auf dem Festgelände.

Grenzüberschreitende Schmalspurbahn: T36 002 warb um Aufmerksamkeit für die FBB





Volldampf nach Jonsdorf (oben), drei Maschinen auf zwei Gleisen im Endbahnhof Jonsdorf!



Unser Verein präsentierte sich mit einem Souvenirstand in Bertsdorf, den wir praktischerweise mit dem der BVO zusammenlegten und so auch im Zittauer Gebirge die gute Zusammenarbeit demonstrierten.

*

Im Fahrwasser des Zittauer Festivals und so ein wenig in dessen Schatten richtete die Schwarzbachbahn e.V. am folgenden Wochenende, dem 19. und 20. August 2006 ihr erstes Bahnhofsfest in Lohsdorf aus.

55 Jahre nach der Stilllegung und Demontage der Strecke von Goßdorf-Kohlmühle nach Hohnstein in der Sächsischen Schweiz haben es die Eisenbahnfreunde geschafft, wieder etwa 100 m Gleis zu verlegen. Die Warthalle wurde dem Vorbild entsprechend rekonstruiert, neben einigen Wagenkästen steht der erste aufgearbeitete Güterwagen parat. Der Wunsch der nur 15

Vereinsmitglieder, wieder mit einer Dampflok durch die erhaltenen Tunnel im Schwarzbachtal zu fahren, scheint ein großes Stück nähergerückt zu sein.

Leider gab es kurzfristig einige Abstimmungsprobleme, so daß der bereits vor Monaten anderenorts öffentlich verkündete Einsatz der 99 539 in Lohsdorf doch nicht realisiert werden konnte: Wegen der sehr späten verbindlichen Anfrage, eines Schadens an der 99 564 und des Einsatzes der 99 608 in Dippoldiswalde brauchten wir am 20. August unsere Maschine selbst im Traditionsbetrieb. Aber unsere Handhebeldraisine war wie abgesprochen auf den neuen Gleisen zu erleben.

Daß es dennoch in Lohsdorf dampfte, war der kurzfristigen Überführung von 99 590 durch die Preßnitztalbahn zu verdanken.

Rainer Fischer

Souvenirstand der BVO und der TRR in Bertsdorf





970-755 nach Ankunft in Radeburg (oben); Schotterberge für die Gleise 5 und 6 in Radebeul Ost



Vereins- und Schmalspur-Informationen

- Am 23. Februar 2006 traf in Radeburg der Wagenkastens des ehemaligen 2./3.-Klasse-Wagens 970-755 ein. Das Fahrzeug wurde 1912 für die K. Sächs. Sts. E. B. gebaut und war seit den 1950er Jahren auf Rügen im Einsatz. Dort landete er 1967 zusammen mit anderen Wagenkästen als Unterkunftsraum im Ferienlager des Rba Bautzen, direkt neben dem Bahnhof Putbus. Da das Gelände zum Jahresbeginn geräumt werden sollte, übernahmen die Preßnitztalbahn, der Pollo und wir die noch verbliebenen Wagenkästen. Ein Wiederaufbau von 970-755 ist vorgesehen, allerdings wegen der enormen Kosten und fehlenden Teile nur langfristig möglich.
- Ende April 2006 begann die BVO mit der Sanierung der Gleise 5 und 6 in Radebeul Ost. Nachdem beide Gleise geräumt worden waren, erfolgte die vollständige Demontage der völlig abgewirtschafteten Gleise. Aus altbrauchbaren Jochen der Fichtelbergbahn, teilweise mit Stahlschwellen, wurden anschließend beide Gleise wieder verlegt und verschweißt. Anfang Mai erfolgte mit Hilfe unserer V10C das Schottern und Stopfen, anschließend wurden der Besucher- und der Rangierweg wieder hergestellt.
- Zeitgleich erhielt die Toreinfahrt des Güterbodens zwei 20 m lange Einfahrgleise. Da die Anbindung an die Bahnhofsgleise noch nicht endgültig geklärt ist, behalten diese vorerst ihre Insellage. Deshalb mußte der Profilmößwagen auch mit dem Kran umgesetzt werden, als er am 11. Mai 2006 als erstes Fahrzeug in die fast fertiggestellte Halle einzog.
- Am 27. und 28. Mai 2006 fand abermals das Radebeuler Karl-May-Fest statt, an dem wir uns zusammen mit der BVO in bereits ge-

Wegen Gleisbau: Museumszug mal anders! In voller Foto-Sonne abgestellt auf Gleis 3.





Renovierter KB4 970-006 (oben), Musik auf der Ladestraße: mit Karl Dall »beswingt« nach Kötzschenbroda.



wohntem Rahmen beteiligten. Trotz Ausfalls der 99 564, die beim Anheizen Rohrlaufen bekam, konnte der Fahrplan in ähnlicher Abfolge wie im Vorjahr eingehalten werden.

- Am 17. Juni 2006 wurden die Museumswagen, die für den Einsatz im historischen Zug zum bevorstehenden Schmalspurbahn-Festival vorgesehen waren, in der Radebeuler Werkstatt untersucht und erhielten eine provisorische Saugluftleitung. Bei einer Probefahrt am 23. Juni 2006 nach Friedewald stellte diese ihre Tauglichkeit unter Beweis.
- Vom 4. April bis zum 16. Juni 2006 war der über die Wintermonate in unserer Werkstatt neu aufgebaute Oberlichtwagen 970-309 zur Fahrwerksuntersuchung in der BVO-Werkstatt Marienberg. Nach seiner Rückkehr wurde mit Hochdruck an der Vervollständigung der Inneneinrichtung gearbeitet, so daß er am 4. Juli 2006 noch rechtzeitig vor dem Festival seine Abnahmefahrt absolvieren konnte.
- Der Einheitswagen 970-006 erhielt in den Monaten Mai und Juni 2006 neu bezogene Sitzpolster sowie Wandverkleidungen im Stil des um 1930 verwendeten Pergamonid, eine Leder-Imitat-Tapete.
- Der bekannte Entertainer und Komiker Karl Dall war Stargast am 13. Juni 2006, als ein

Drehteam der ARD Aufnahmen für eine Musiksendung anfertigte. Vor der 99 713 als Kulisse spielte eine Big Band immer wieder den »Zug nach Kötzschenbroda«, ehe die VIK mit dem Aussichtswagen zu weiteren Aufnahmen auf die Strecke durfte. Gesendet wurde der Beitrag im Abendprogramm des 26. August 2006.

- Der Vorstand hat beschlossen, die BVO-Werkstatt Oberwiesenthal mit der Revision und Wiederinbetriebnahme der 99 586 zu beauftragen. Auf eine Ausschreibung hatte die BVO für diese Maschine das für uns günstigste Angebot abgegeben. Sie wird damit im kommenden Jahr als sächsische Nr. 176 die Nr. 132 ablösen. Unseren Spendenaufruf »Für unsere grüne IVK« haben wir bereits entsprechend aktualisiert; er liegt diesem Heft mit der Bitte um Beachtung bei.
- Eine andere Möglichkeit zur Hilfe bietet sich unseren jungen Mitgliedern an und denen, die sich so fühlen: Am 23. Oktober 2006 veranstaltet Radebeul ein Fußballturnier im Löbnitzstadion (2 x 10 min), dessen Erlös unserer Lok zugute kommen wird und an der der Verein mit einer Mannschaft teilnehmen soll! Meldungen dazu bitte umgehend bei Karsten Köhler, Tel. 0176/22508138.

Spendenstand »Für unsere grüne IVK«: 9.350 Euro (1. September 2006)

Gespendet haben im 1. Halbjahr 2006:

Böhm, O.

Fischer, Bernhard

Fürstenberg, Wolfgang

Gebhardt, Uwe

Hölscher, K.-Uwe

Hübner, Michael

Jugelt, Stefan

Junack, M.

Krellner, E.-Michael

Kuropka, Paul

Dr. Kurz, Wolfgang

Marques, Peter

Medak, Jürgen

Menzel, Daniel

Modelleisenbahnklub Radebeul

Naumann, H.

Prautzsch, Heiko

Reymann

Schulze, Siegfried

Seifert, Gerald

Walter, Rico

Winter, Johannes

Zenker, Dieter

Zimmermann, Kay-Torsten



MP trifft IVK bei der IK-Sponsorenfahrt (oben), zwei »neue« Güterwagen der TRR in Radeburg.



- Am 19. Juli 2006 veranstaltete der VSSB mit dem Traditionszug eine Sponsorenfahrt zu Gunsten des IK-Projektes. Unter den Ehrengästen war auch Ministerpräsident Prof. Georg Milbradt, der sich in Radeburg zur Freude der Fotografen auf dem Führerstand von 99 539 zeigte. Dr. Andreas Winkler gab bekannt, daß für die Wiederauferstehung der ersten sächsischen Schmalspur-Lokgattung sind bereits über 210 000 Euro zusammengetragen sind; außerdem haben viele große und kleine sächsische Firmen Sach- und Arbeitsleistungen angeboten.
- Nachdem am 14. Juni 2006 »Kohle-GGW« 97-13-06 die zuvor konservierten Heberlein-Drehgestelle von 97-11-55 erhalten hatte, konnten die in Radeburg hinterstellten Wagenkästen von 97-12-61 und 97-12-68 am 6. September 2006 wieder mit Zugeinrichtungen versehen und auf Drehgestelle gesetzt werden. Nach über vier Jahrzehnten stehen beide damit wieder auf »eigenen Beinen«. Während der für den Traditionszug vorgesehene 97-12-68 demnächst nach Radebeul überführt werden soll, wird 97-12-61 als potentiell Ersatzfahrzeug für den Schönheider 97-09-77 und mit dessen Drehgestellen in Radeburg auf dem Gleis 1 das Bahnhofsbild bereichern.
- Am Bahnhof Moritzburg wurde im Mai 2006 die neue Bushaltestelle neben dem Bahnsteig mit Fahrrad-Unterstellmöglichkeit sowie der Parkplatz fertiggestellt. Außerdem begann die Umstellung der ferngesteuerten Weichen auf elektrischen Antrieb.
- Die Ampelanlage an der neuen Gleiskreuzung am Weißen Roß ging ebenfalls im Mai 2006 in Betrieb, so daß dort die Arbeiten im Eisenbahnbereich abgeschlossen sind.

Der »Eisenbahnfleischer« Frey und die Schneidermeisterin Katrin Bergmann in Seiffhennersdorf bieten uns an,

Repliken sächsischer Uniformen

anfertigen zu lassen. Da der Verein derzeit nicht in der Lage ist, eine größere Menge der dringend benötigten Uniformen zu erwerben, sollte jedes Mitglied prüfen, ob für ihn die Maßenfertigung einer persönlichen Uniform möglich ist.

Die Qualität kommt dem Original sehr nahe. Die Kosten belaufen sich auf ca. 550 Euro für die kurze Kutte und 950 Euro für den Interimsrock.

Interessenten erfahren in der Geschäftsstelle näheres. Kurzfristige Bestellungen sind erforderlich; der Herstellungstermin kann dann individuell vereinbart werden.

- Am 2. Juni 2006 war der in Marienberg umgebaute Aussichtswagen 970-378 erstmals im Einsatz auf der Löbnitzgrundbahn. Er löst die »Badewanne« 970-312 im Planeinsatz ab, der damit als Reservefahrzeug und für Sonderleistungen bereit steht.
- Die BVO plant ab 2. November 2006 auf der Löbnitzgrundbahn wieder eine mehrwöchige Sperrpause. Während dieser sollen vor allem im unteren Abschnitt erforderlich gewordene Gleis- und Brückenarbeiten vorgenommen werden. Erster Betriebstag wird vsl. der 30. November 2006 sein.
- Im Juni 2006 hat die BVO die Bauleistungen auf dem Abschnitt Freital-Hainsberg-Dippoldiswalde als Teil des Wiederaufbaus der Weißeritztalbahn öffentlich ausgeschrieben. Die 16 km lange Strecke ist in drei Baulose unterteilt, veranschlagt ist ein Kostenauf-

Die Modellbaufirma *technomodell* beging am 1. September 2006 ihr 40. Firmenjubiläum. Wir gratulieren unserem langjährigen Vereinsmitglied und Firmengründer Gerhard Walter und wünschen ihm und seiner Mannschaft alles Gute!



300 PS in Steinbach!

Mehr zum »Dieseltreffen« auf der Preßnitztalbahn und zum IV. Schmalspurbahn-Festival im nächsten Heft.

- wand von 14 Mio Euro. Baubeginn soll noch in diesem Jahr sein; anschließend werden keine Sonderfahrten mehr stattfinden.
- Im März 2006 begann der FV »Wilder Robert« in Zusammenarbeit mit der MaLoWa mit der Revision an der druckluftgebremsten 99 1574.
- Am 31. März 2006 brachte die Preßnitztalbahn ihre 99 1542 mit Fristablauf ins Dampflokwerk Meiningen. Über den Beginn der Revision ist noch nicht entschieden.
- Da der für die Zittauer Schmalspurbahnen bei der Preßnitztalbahn umgebaute Aussichtswagen 970-375 nicht rechtzeitig einsatzfähig wurde, kam ab 27. Mai 2006 der Aussichtswagen 970-465 der Preßnitztalbahn bei der SOEG zum Einsatz. Am 7. Juli 2006 wurde 970-375 nach Zittau überführt, so daß der Jöhstädter Aussichtswagen nach kurzem Paralleleinsatz in seine Heimat zurückkehrte.
- Die Museumsbahn Schönheide setzt seit dem 3. Juni 2006 ihren aus dem Länderbahn-Gepäckwagen 974-358 umgebauten Aussichtswagen mit der neuen Nummer 970-358 ein.
- Mitglieder der thüringischen IG Hirzbergbahn und der IG Wagen bargen am 17. Juli 2006 den Wagenkasten des zweiachsigen Spreewaldbahn-Personenwagens 901-211, gebaut 1928 in Gotha, der nach Stilllegung der Spreewaldbahn in Schmogrow als »begehbares Dach« einer Spargelverkaufsstelle diente. Der Wagenkasten wurde nach Georghenthal bei Gotha gebracht, wo er in die Sammlung thüringischer Meterspur-Fahrzeuge aufgenommen wird.

*

Terminplan 2006 (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

September	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz lt. Dstpl. Traditionsbetrieb »Mondscheinfahrt«
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Fahrt zum Vogelscheuchenfest«
	Sa/So	9.-10.		IV. Schmalspurbahn-Festival im Erzgebirge
	Sa	16.	9 - 18	Arbeitseinsatz lt. Dstpl. Traditionsbetrieb Sonderzüge
Oktober	So	1.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Schloßfahrt«
	Sa	7.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa/So	21./22.		V. Schmalspurbahn-Festival in Schönheide *
	Sa/So	28./29.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Abfischen in Moritzburg«
	Sa	21.	9 - 18	Arbeitseinsatz
November	Sa	6.	9 - 17	Arbeitseinsatz: Winterfestmachung
	Sa	11.	13 - 17	Mitgliederversammlung
	Fr	17.	ab 18	Dankeschön-Abend im hist. Güterboden
Dezember	Sa	2.	9 - 17	Arbeitseinsatz
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Adventsfahrt«
	Do	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	So	10.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Adventsfahrt zum Radeburger Zille-Weihnachtsmarkt«
	Sa	16.	vsl 16 - 24	Weihnachtsfeier im hist. Güterboden

* Umfang der Beteiligung noch nicht geklärt

Neu im Souvenirangebot:

- Broschüre »125 Jahre Schmalspurbahn in Sachsen«, Verlag Jacobi, 12,00 Euro
- Broschüre »125 Jahre Schmalspurbahn in Sachsen«, LokMagazin, 7,90 Euro
- Museumsbahnkursbuch 2006, 4,50 Euro
- DVD »Mit Vollampf durch das sächsische Elbland«, BVO, 16,95 Euro
- Glühweintassen »Sachsen unter Dampf«, 2,50 Euro
- CD »Ich fahr die IVK 608«, offizieller Song zum Festjahr 2006 6,00 Euro

Erhältlich in der Geschäftsstelle, per Internet oder beim SV-Verantwortlichen.

