
Traditionsbahn- Depesche



Heft 58/59

Winter 2006/07



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.



Dieseltreffen mit Dampfeteiligung auf der Preßnitzalbahn zum 4. Schmalspurbahn-Festival 2006.



Inhalt:

125 Jahre Schmalspur Dampf Sachsen – ein Rückblick. 4
Claus-Köpcke-Preis 2006 vergeben. 6
Auf ein Neues, 1. Teil: 99 586 erhält ein neues Leben 8
Auf ein Neues, 2. Teil: 99 604 erhält eine neue Heimat 11
Auf ein Neues, 3. Teil: Weißeritztalbahn soll wirklich wieder dampfen 14
Die Schmalspurbahn-Festivals Nr. 4 und 5 15
Vereins- und Schmalspur-Informationen. 23
Die Uniform der sächsischen Eisenbahner. 27
Eine Sächsin in Norwegen 31
Die Feistritztalbahn wird 100 34
Jahresplan 2007 38

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

Titelbild:

Bekannte Schienen für unsere 99 539 – Traditionszug hinter Schönheide Mitte.

Rücktitelbild:

Grüne Lok im grünen Wald – 99 539 bei Neuheide.

Bildnachweis:

Rainer Fischer (7), Fritz-Hager-Archiv (4), Manja Garten/SSBM (2), Dietmar Hummig (1), Andreas Jaeckel (4), Attila Kroß (6), Karsten Köhler (2), Klaus Liebschner (4), Jörg Windrich (7), Claus-Dieter Wolf (6)

Impressum:

Traditionsbahn-Zeitsche

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)

Nachdruck und anderweitige Vervielfältigung nur nach Zustimmung der Redaktion

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen!

Redaktionsschluß: Heft 58/59: 19. Januar 2007, Heft 60: vsl. 15. März 2007

125 Jahre Schmalspur-Dampf-Sachsen – ein Rückblick

AUS DER REDE VOM LEITER DES ORGANISATIONSBIJROS INGO NEIDHARDT ZUR FEST-
VERANSTALTUNG AM 20. OKTOBER 2006 IN WILKAU-HASSLAU

Was hat das zurücliegende Feſtjahr uns allen gebracht ?

War es viel Lärm um nichts ?

War es die Show einiger weniger ?

Iſt nun alles wie vorher ?

Und: Kommt nach dem Feſt die große Leere ?

Nein, es war nicht viel Lärm um nichts.

Anſtelle der geplanten 125 Veranſtaltungen werden es in dieſem Jahr inſgeſamt 132 größere und kleinere Feſte werden. Alle angedachten und geplanten Veranſtaltungen ſind verwirklicht worden. Daſ Interesse an den Bahndammwanderungen im Müglitztal beſpielsweiſe war doppelt ſo groß wie normalerweiſe.

Neben der Streckenerweiterung in Gloſſen bei Mügeln und der Bahnhofseröffnung in Lohsdorf in der Sächſiſchen Schweiz wird beſpielsweiſe morgen nach inſgeſamt 27 Jahren wieder eine IVK in Wilzſchhaus, oder auch Schönheide Süd, zu beſtaunen ſein. Und die biſherigen Feſtivals in Mügeln, Radebeul, Zittau und im Erzgebirge haben alles in den Schatten geſtellt, was in den letzten Jahren ſonſt an Feſten ſtatgefunden hat.

Nein, es war auch nicht die Show einiger weniger.

Um die Dimensionen zu erfassen, erlauben Sie mir zwei Beispielen: Der Dienſtplan deſ II. Feſtivals in Radebeul wies inſgeſamt 100 und der deſ III. Feſtivals in Zittau inſgeſamt 75 Mitwirkende aus, zumeiſt ehrenamtlich. Über 50.000 Beſucher werden biſ zum Ende dieſes Jahres die Veranſtaltungen unſerer gemeinſamen Feſtjahres beſucht haben und die Zahl der Fahrgäſte auf allen Strecken zuſammen auf über 600.000 ſteigen laſſen; daſ ſind fantaſtiſche Ergebniſſe.

Auch die Medienpräſenz iſt in dieſem Jahr ſo hoch wie noch nie. Zwei Sendungen der Eiſenbahn-Romantik und ſieben Sendungen der Bahn-Zeit haben ſich dem Thema ... angenommen. Ähnlich hoch iſt daſ Interesse deſ MDR und regionaler TV-Sender.

Auf zuſammengerechnet 38 ganzen Seiten wurden die Aktivitäten unſerer Feſtjahres in Tageszeitungen veröffentlicht, die Anzeigen nicht mitgerechnet. Gleich drei Sonderbroſchüren von Eiſenbahn-Fachverlagen und inſgeſamt über 20 Seiten in Fachzeiſchriften der Eiſenbahnszene können als weiterer Medienerfolg verbucht werden.

Dieſe Aufzählung könnte noch weiter fortgeführt werden und ſoll zeigen, welches Potential in ſolch einem gemeinſamen Auftritt ſteckt. Wann gab es vorher ſolch eine Medienpräſenz?

Nein, eſ iſt auch nicht alles wie vorher.

Dieſe gemeinſamen Erfolge wurden nur möglich, weil eſ zwiſchen den Bahngeſellſchaften und den Vereinen und Muſeen zu einer völlig neuen Qualität der Zuſammenarbeit gekommen iſt. Ich ſehe heute noch die Tränen in den Augen von Peter Wunderwald, alſ ſein Poſtwagen in einem Zug der Traditionsbahn Radebeul auf der BVO-Löbniſtgrundbahn unterwegſ war.

Nicht anders war eſ in Lohsdorf in der Sächſiſchen Schweiz, alſ eine IVK der Preßnitzalbahn dem jahrelangen Lokomotivſchweigen ein Ende bereitete.

Und die Stimmung zur Eröffnungſfahrt deſ Zittauer Feſtivals mit Dixielandmuſik im offenen Auſſichtswagen oder die nächtliche Illumination in Radebeul und Oberwieſenthal waren durch nichts zu überbieten und rufen nach Wiederholung.

In selbstlosem Bemühen standen die Freunde der Traditionsbahn Radebeul bereit und folgten mit ihrem herrlichen sächsischen Museumszug allen Rufen – dafür möchte ich mich ganz besonders bedanken.

Vergleichbar mit der Stimmung zur Fußball-WM sind die Verantwortlichen und Organisatoren der einzelnen Feste bis an ihre Leistungsfähigkeit gegangen und sind über sich selbst hinaus gewachsen. Aus Feinden sind manchmal auch Freunde geworden.

Das alles haben wir am Anfang unserer Arbeit nur ahnen können, welche große Begeisterung in diesem wunderbaren Thema steckt. ...

Und so gibt es nicht nur ein Wunder von Jöhstadt, sondern auch ein Wunder von Schönheide und Carlsfeld. Zwei voneinander unabhängig arbeitenden Vereinen haben wir es zu verdanken, daß es auf einigen Streckenabschnitten und Bahnhöfen heute wieder dampft und rollt. Die Museumsbahn Schönheide stellt sich auf dem etwa 4 km langen, aus dem Nichts wiederaufgebauten Abschnitt Stützengrün–Schönheide Mitte vor, der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen zeichnet für den Wiederaufbau des Bahnhofes Carlsfeld und zukünftig Schönheide Süd verantwortlich. Ich möchte mich heute nicht an den Spekulationen beteiligen, wie lange es wohl dauern wird, bis die bestehenden Abschnitte miteinander verbunden sein werden.

Zu Bedenken möchte ich allerdings geben, daß die Freunde beider Vereine das bevorstehende Festival ohne die breiten Schultern einer regulären Eisenbahngesellschaft wie der BVO oder der SOEG organisiert haben, ganz zu schweigen von den enormen Leistungen, die beim Wiederaufbau von Lokomotiven und Wagen erbracht wurden und werden. ...

Nein, und es kommt nach dem Festjahr auch nicht die große Leere.

Vieles wurde erreicht, aber es gibt auch noch einiges zu tun. Natürlich macht es keinen Sinn, im nächsten Jahr 126 Jahre Sächsische Schmalspurbahnen mit 126 Veranstaltungen und fünf großen Festivals zu feiern. Weder wir noch Sie haben dafür die Kraft noch die Möglichkeiten. Auch sollte man einem Überangebot an Festen vorbeugen, weil sich sonst die Begeisterung totlaufen würde. Es gilt also, Bewährtes zu erhalten und zu entwickeln sowie Neues und Interessantes anzubieten.

So freuen wir uns sehr, daß es während der vielen Festivitäten zu einem regen Erfahrungsaustausch zwischen den verschiedenen Veranstaltern und Organisatoren gekommen ist. Dabei wurde der Blick auch bereits in die Zukunft, über dieses Festjahr hinaus gerichtet. Unzählige Vorschläge und Angebote gingen bei uns ein, die Rede war beispielsweise von Schmalspur-Dampf-Wochen oder einer Rundreise durch alle Eisenbahn-Epochen.

Wir sind gerade dabei, alle Vorschläge zu sammeln und erste Überlegungen anzustellen, wie die Dynamik dieses Jahres auch auf die Zukunft wirken kann. Diesen Prozess können wir allerdings nicht alleine bewältigen, und so werden wir uns in der letzten Phase des Jahres mit den Organisatoren zusammensetzen und beraten, wie ihre Vorschläge in einer für uns alle optimalen Jahresplanung gipfeln können. Als Moderator und Unterstützer stehen wir Ihnen wieder gerne zur Seite, und vielleicht haben Sie ja heute schon weitere interessante Vorschläge für uns.

Der eingeschlagene Weg des engen Zusammenwirkens aller Bahnen, Vereine und Museen kann also als Erfolg gewertet werden. Für diese hervorragende Arbeit möchten wir uns bei allen Beteiligten ganz herzlich bedanken.

Das Festjahr 2006 war aber nur der Grundstein, jetzt sollte der Hausbau folgen. Wenn wir es schaffen, den Bekanntheitsgrad und damit die Auslastung unserer Bahnen weiter zu erhöhen, sind wir der Zukunftssicherung ein Stück näher – aber das schaffen wir nur gemeinsam!

Danke

Claus-Köpcke-Preis 2006 vergeben

Am 8. Dezember 2006 vergab der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen zum vierten Male den Claus-Köpcke-Preis für besondere Verdienste um die sächsischen Schmalspurbahnen. Die Preisverleihung fand in der neuen Fahrzeughalle des Vorjahres-Preisträgers, der IG Preßnitztalbahn, in Jöhstadt statt.

In seinen Eröffnungsworten würdigte Bodo Finger die Arbeit aller 50 Nominierten im zurückliegenden Festjahr 2006. Ausdrücklich mahnte er nochmals den Baubeginn auf der Weißeritztalbahn an.

Stellvertretend für die Arbeitsgruppen des IK-Projektes legten Jörg Müller und Thomas Moldenhauer anschließend den aktuellen Stand dar. Sie betonten die Schwierigkeiten des Unterfangens, anhand zweier Zeichnungen und einiger Fotos mit vielen Widersprüchen eine betriebsfähige und -sichere Dampflokomotive

wiedererstellen zu lassen. Inzwischen sind die technischen Vorarbeiten soweit gediehen, daß mit den ersten praktischen Arbeiten begonnen werden könne. Symbolträchtig wird zuerst das Führerhaus der Maschine entstehen, das bis zum Aufsetzen auf die Lokomotive gleichzeitig als Marketinginstrument eingesetzt werden soll. Etwa ein Drittel der erforderlichen finanziellen Mittel sind derzeit in Form von Spenden zusammengetragen; der geschätzte Herstellungspreis konnte durch unentgeltliche Lieferungen und Leistungen mehrerer Firmen bereits ebenfalls um ein Drittel reduziert werden.

Dann schritt Dr. Andreas Winkler zur Auszeichnung der Preisträger. Zunächst wurden zwei Sonderpreise vergeben: Der im Sommer dieses Jahres verstorbene Gernot Bahr erhielt postum einen Preis für seine außergewöhnlichen Lokomotivzeichnungen. Außerdem wurde

Die Vertreter unseres Vereins nehmen in Jöhstadt den 1. Preis entgegen.





Günter Meyer aus Aue für sein Lebenswerk gewürdigt, das bereits heute Quelle und Grundlage für viele Eisenbahnhistoriker geworden ist.

Den zum zweiten Male vergebenen Medienpreis erhielt das Team der Sächsischen Zeitung für ihre Sommerserie über die Schmalspurbahnen in Sachsen, die sicher nicht unwesentlich zur breiten Bekanntmachung und damit zum Gelingen der einzelnen Festivals beigetragen hat.

Den 3. Preis erhielt der Förderverein Westsächsische Eisenbahnen e.V. für die originalgetreue Sanierung des Empfangsgebäudes des Bahnhofs Schönheide Süd. Der 2. Preis ging an den Schwarzbachbahn e.V. für den Wiederaufbau des Bahnhofs Lohsdorf in der Sächsischen Schweiz.

Den 1. Preis sprach das Kuratorium unserem Verein zu und würdigte damit das vor vier Jahrzehnten begonnene Engagement für die Erhaltung

und Pflege sächsischer Schmalspurfahrzeuge in Radebeul im Allgemeinen und den historischen Zug im Stile der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen im Besonderen. Auch die aufwendigen Gastspiele unserer Fahrzeuge auf allen Festivals in diesem Jahr hat wesentlich zu dieser Entscheidung beigetragen. In seinen Dankesworten betonte unser 1. Vorsitzender Roland Ende, daß uns das Preisgeld helfen werde, die großen Herausforderungen bei der Fahrzeugerhaltung in den kommenden Monaten zu meistern.

RAINER FISCHER



Auf in ein Neues, 1. Teil: 99 586 erhält ein neues Leben

Am 28. September 2006 wurde im Bahnhof Radeburg schweres Gerät aufgefahren. In leuchtendem Gelb positionierte sich ein Tieflader zum Abtransport einer ganz besonderen Ladung. Nur leicht bekleidet mit demontierten Karosserie- und Kesselteilen, ausgebautem Rohrsatz und bei pochendem Herzen sicherlich aller Beteiligten ging es für 99 586 die ersten 300 m zur Revision noch auf Schienen, bevor sie stark gesichert auf der Strasse die gut 120 km gen Oberwiesenthal auf sich nahm.

Monate zuvor waren die Verantwortlichen der BVO Bahn GmbH im Lokschuppen begrüßt worden, um sich einen Eindruck über die Maschine zu verschaffen und ein Angebot für eine Revision mit der Vorgabe einer Anpassung der »Reko-Lokomotive« an die sächsische Nr. 176 abzugeben.

In der Werkstatt in Oberwiesenthal erfolgte dann die weitere Zerlegung der Maschine in Einzelbaugruppen und eine anschließende Untersuchung der Lokomotive im Beisein der Traditionsbahner. Rahmen und Kessel gingen inzwischen komplett an die BVO Werkstatt in Marienberg, um dort instand gesetzt zu werden. Es stellte sich heraus, daß trotz der langen Standzeit im Freien die Fahrwerkseinheit in brauchbarem Zustand ist und die Revisionsarbeiten einzeln begonnen werden können. Dem Aufatmen aufgrund des guten Zustandes von Zylindern, Lagern und Drehgestellen folgten aber erste Mehraufwendungen für den Kessel. So wurden bei der Ultraschallprüfung zwar keine unzulässigen Materialabtragungen entdeckt, jedoch beim erneuten Blick des Kesselsachverständigen nach dem Sandstrahlen Mängel an



Spendenstand »Für unsere grüne IVK«:

15.907,20 Euro per 31. Dezember 2006

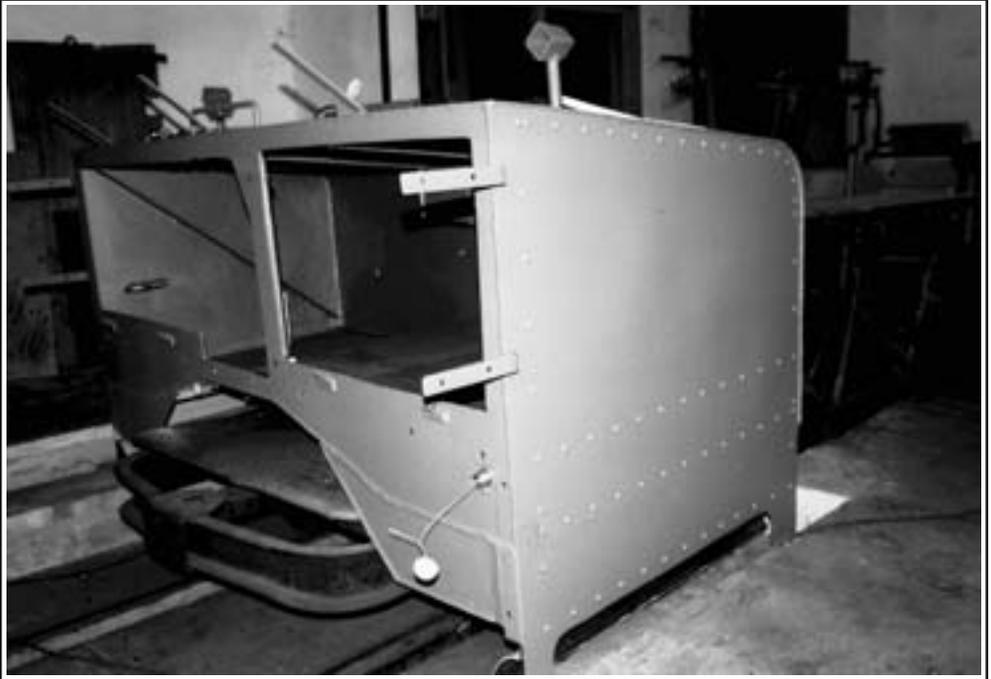
Gespendet haben im 2. Halbjahr 2006:

Benedix, Ulrich
Braunschweig, Jörg
Chares, Michael
Claus, Wolfgang
Ende, Roland
Fischer, Rainer
Freund, Joachim
Frommel, Gottfried
Grübler, Reinhard
Hofmann, H.-J.
Jelinek
Lange, Norbert
Lehmann, Jürgen
Machner, Ingo

Müller, Heiko
Propfe, Günter
Reichler, Peter
Rotary Club Radebeul
Schlichtenhorst, Lothar
Schmidtgen, G.
Schulze, H.-J.
Seifert, Stefan
Stammert, Matthias
Tanneberger, Jörg
Tischer, Reinhard
Walter, Gerhard
Ziesche, Rolf-Peter
Ziller, S.

Fahrgestell und Kessel von 99 586 verlassen am 28. September 2006 Radeburg (S. 8), die weitere Demontage erfolgte in der Oberwiesernthaler Werkstatt (unten).





Führerhaus und Kohlekasten wurden in der Werkstatt Turnerweg in Eigenleistung aufgearbeitet und mit Nietattrappen versehen.

den Feuerbüchswänden und der Rauchkammerrohrwand festgestellt. Die so entstehenden Mehrkosten können nur teilweise mit den geringer anfallenden Reparaturkosten am Fahrwerk und durch Erbringung von Eigenleistungen seitens unserer Vereinsmitglieder ausgeglichen werden.

Nach positivem Werkstofftest beginnt nun auch am Kessel die Aufarbeitung. Die in der »Heimat« geliebten Karosserieteile werden durch Vereinsfreunde und unsere ALG-II-Kräfte auf dem Turnerweg flott gemacht. An Kohlekasten und Führerhaus erfolgten bereits Blecharbeiten sowie das Anbringen der für die Ursprungslok typischen Niete als Attrappen. Die Wasserkästen werden im Lokschuppen Radeburg aufgearbeitet und erhalten dort gemäß der sächsischen Ausführung Wasserkastenein-

lässe und Nietköpfe. Zusätzlich warten viele Kleinteile auf ihre Aufarbeitung, um bis Mai 2007 wieder eine betriebsfähige grüne IV K zu komplettieren.

Alle Mitgliedern werden hiermit nochmals dazu aufgerufen, sich nach ihren Möglichkeiten an der Aufarbeitung zu beteiligen! Fast jeden Samstag werkeln Lokpersonale im Lokschuppen Radeburg. Das Finanzierungskonzept der Maschine steht, auch dank der freundlichen Unterstützung der Meißner Sparkassenstiftung, der Großen Kreisstadt Radebeul, dem Kulturraum Elbtal sowie den vielen privaten Spendern und bringt uns ein gutes Stück Zuversicht, im nächsten Frühjahr mit der Nr. 176 und unserem historischen Zug weiter unter Volldampf zu stehen.

KARSTEN KÖHLER

Auf ein Neues, 2. Teil: 99 604 erhält eine neue Heimat

Zum Ende des Jahres 2006 überraschte eine Nachricht sicher viele Eisenbahnfreunde: Der Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB) hat die IVK 99 604 von der DGEÜ übernommen und wird sie als dritte sächsische Lokomotive, die im Laufe der Jahre westwärts »gewandert« waren, wieder zurück nach Sachsen bringen.

Mit der Betriebsnummer 194 stellten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen die von der Sächsischen Maschinenfabrik in Chemnitz gelieferte Lokomotive am 7. Oktober 1914 in Kirchberg in Dienst. Im Erzgebirge verbrachte sie auch den größten Teil ihres betriebsfähigen Lebens. Bis Mitte der 1950er Jahre war sie so in den Heizhäusern von Kirchberg, Schönhei-

de, Eppendorf, Jöhstadt, Oberwiesenthal und Sayda anzutreffen.

Bereits im Herbst 1919 hatte sie auf der HK-Linie als Vergleichslok für die Probefahrten mit den zu übernehmenden Heeresfeldbahn-Maschinen der späteren Gattung VIK gedient. Bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bekam die Lok im Jahr 1925 die neue Nummer 99 604 zugeteilt, die sie bis heute trägt.

Von 1959 bis 1962 war die Maschine auf der Insel Rügen, kam anschließend aber zurück zur Rbd Dresden und zog im Mügelner Heizhaus ein. Hier kam ihr am 13. Dezember 1964 die Aufgabe zu, den letzten Zug zwischen Mügeln und Gärtitz zu ziehen. Anschließend ging sie nochmals kurz zurück nach Kirchberg, ehe sie

99 604 beim Aufgleisen vor der Radebeuler Museumshalle, 18. Januar 2007.





B.-Nr. 194 alias 99 604 im Lieferzustand von 1914.

ihren letzten Betriebseinsatz auf der Strecke Grünstädtel–Oberrittersgrün absolvierte. Am 27. August 1968 wurde sie abgestellt und am 6. November 1968 ausgemustert.

Das Fahrwerk der 99 604 befand sich zu dieser Zeit noch immer weitgehend im Lieferzustand von 1914; auch besaß sie noch die originale ungleiche Trichterkupplung. Die Kohle- und Wasserkästen waren inzwischen durch eine geschweißte Ausführung ersetzt worden. Am Kessel konnte der Fachmann bei näherem Hinschauen gleich mehrere Umbauten gegenüber der Ursprungsausführung erkennen: Geschweißte Ersatz-Rauchkammer, der kleine Dampfentnahmedom hinter dem Schornstein war komplett entfallen, an seiner Stelle wurden die Kesselspeiseventile angeflanscht – ähnlich der Ausführung bei den »Reko«-Maschinen. Am Dampfdom wurden an Konsolen zwei »Ackermänner« angebracht, die die Pop-Sicherheitsventile vor dem Führerhaus ablösten, sowie seitlich mehrere Entnahmeventile angeflanscht. Inzwischen war auch eine 24-V-Lichtmaschine aufgebaut worden, die während des Rügen-Einsatzes noch den Platz des Lätewerkes vor dem Schornstein einnahm.

Auf 99 604 wartete im Gegensatz zu fast allen ihrer Schwestern nach der Ausmusterung aber nicht der Schneidbrenner. Statt dessen wurde sie in Kirchberg äußerlich hergerichtet und per 20. Juni 1970 an die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEH) in der BRD verkauft. Im Juli 1970 traf die Maschine auf einem Transportwagen der Deutschen Reichsbahn in Bochum-Dahlhausen ein. Dort blieb sie zunächst hinterstellt, ehe sie von 1975 bis 1989 im DGEH-Rhein-Neckar-Eisenbahnmuseum Viernheim bei Mannheim ausgestellt wurde. Mit dessen Auflösung wanderte die Maschine in eine Lagerhalle bei Bruchhausen-Vilsen, ehe sie die DGEH ab April 1997 wieder in Bochum-Dahlhausen präsentierte.

In den letzten Jahren hatte sich unter den Aktiven der DGEH eine Diskussion über diejenigen Exponate entwickelt, die sie in ihren Museen haben – oder die man weiterhin dort noch haben wollte. In diese Diskussion trat der VSSB mit seinem Anliegen, die Maschine für das geplante Radebeuler Museum zurückzuholen. Nach intensiven und sachlichen Auseinandersetzungen beschloß die DGEH, die Lok 99 604 in ihre Heimat zurückzugeben.

Auch wenn die Maschine bei der Auslagerung nach Bruchhausen-Vilsen unsachgemäß transportiert worden war und der Führerhausrahmen dabei eine sichtbare Deformierung erlitt, gebührt der DGEГ doch der Verdienst, vor fast vier Jahrzehnten eine Vertreterin der wohl bekanntesten Schmalspurlokomotivgattung Deutschlands gerettet und denkmalsgerecht erhalten zu haben und sie heute, da sie unter den neuen Gesichtspunkten nicht mehr recht in das Museumskonzept paßt, in ihre angestammte Heimat zu entlassen. Der Erlös, den die DGEГ mit dem Verkauf der Lok an den VSSB erzielt, soll zweckgebunden für ihre Exponate und die Museumsdidaktik verwendet werden.

Am 18. Januar 2007 wurde 99 604 in Radebeul abgeladen und nahm ihren Platz in der Halle des Güterbodens ein. Eine betriebsfähige

Aufarbeitung wäre mit entsprechendem Aufwand sicher nicht unmöglich, ist aber nicht vorgesehen. Neben 99 535 im Verkehrsmuseum und 99 579 in Rittersgrün wird damit die dritte weitgehend »echte« IVK in Sachsen auf den Denkmalssockel gehoben.

Damit müssen wir aber über die Auf- oder Unterstellung von 99 539 neu nachdenken, wenn 99 586 von ihr den Staffelstab übernommen hat – wegen der noch fehlenden direkten Gleisverbindung und der unabdingbaren Nutzung des Güterbodens als Veranstaltungsfläche scheidet die relativ dauerhafte Aufstellung gleich zweier Lokomotiven im Güterboden derzeit aus.

RAINER FISCHER, MIT INFORMATIONEN DES DGEГ UND DES VSSB

Ihre letzten Einsätze leistete 99 604 im Jahr 1968 zwischen Grünstädtel und Oberrittersgrün.



Auf ein Neues, 3. Teil: Weißeritztalbahn soll wirklich wieder dampfen

Über zwei Jahre nach dem öffentlichkeitswirksam zelebrierten »Ersten Spatenstich« zum Wiederaufbau der im Sommer 2002 vom Hochwasser zerstörten Weißeritztalbahn Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf soll es im kommenden Jahr nun wirklich losgehen mit dem praktischen Wiederaufbau! Nachdem die vom Bund zugesagten 10 Millionen Euro bereitgestellt wurden und der Freistaat die Übernahme der erforderlichen Restsumme von voraussichtlich nochmals 10 Millionen Euro angekündigt hatte, gab es in den zurückliegenden Monaten noch manche bürokratische und wohl auch (finanz-)politische Hürde zu überwinden.

Am 12. Dezember 2006 tagte der Aufsichtsrat der BVO Bahn GmbH und machte den Weg frei für eine Betreiberrolle und den aktiven Wiederaufbau der Weißeritztalbahn, so erklärten die BVO und der VVO in einer gemeinsamen Presseinformation. BVO und VVO vereinbarten einen Verkehrsvertrag, der die Bestellung eines regelmäßigen Linienverkehrs im ÖPNV mit sechs Zugpaaren täglich für 15 Jahre vorsieht. Die Deutsche Bahn verkaufe die Bahnstrecke unter der Option, daß diese im Jahr 2007 baldmöglichst vom Verkehrsverbund übernommen wird; endgültig entscheide sich dies auf der nächsten Zweckverbandversammlung des VVO zu Jahresbeginn 2007.

Ziel ist der komplette Wiederaufbau der Strecke in den Jahren 2007 und 2008. Begonnen wird dieser mit dem ersten Bauabschnitt zwischen Freital und Dippoldiswalde. Die dafür erforderlichen Planungsarbeiten sind 2006 bereits erbracht worden. Über die Wintermonate erfolgt bereits eine Baufeldfreimachung, für die ein Fördermittelbescheid des Regierungspräsidiums vorliegt und eine Ausschreibung läuft. Parallel dazu wird die europaweite Ausschreibung der eigentlichen Wiederaufbauarbeiten erfolgen, deren Ergebnisse bis Ende Februar 2007 vorliegen sollen. Damit könnten

die Hauptbaumaßnahmen im Mai 2007 endlich beginnen.

Die IG Weißeritztalbahn hatte in einem Brief an den Ministerpräsidenten, der Schirmherr des Festjahres »125 Jahre Sächsische Schmalspurbahnen« war, nochmals nachdrücklich auf den baldigen Beginn der lange schon angekündigten Arbeiten gedrängt und das Unverständnis der Eisenbahnfreunde und auch der Anlieger über die öffentliche Äußerung ausgedrückt, daß der obere Streckenteil Dippoldiswalde–Kurort Kipsdorf für den Nahverkehr faktisch keine Berechtigung mehr habe – auch wenn diese eiligst abgeschwächt worden war und darauf verwiesen wurde, daß die Bundesmittel aus dem Fluthilfefonds nur bei Wiederaufbau der gesamten Strecke zur Verfügung stehen.

Nach dem Jahreswechsel hat die Forstverwaltung damit begonnen, etwa 400 Bäume zu fällen; weitere Freischnitte wird die BVO bis Ende Februar in Auftrag geben. Eile ist geboten, denn ab März sind dann derartige Arbeiten auf Grund der Umweltschutzbestimmungen wieder nicht mehr möglich. Inzwischen haben bereits lokale Umweltschützer ihre mahnenden Stimmen erhoben, die Notwendigkeit dieser Aktion in Zweifel gezogen sowie dem Forstbetrieb schnödes Geschäftemachen vorgeworfen. Natürlich wolle man die »Kleinbahn« wieder haben, aber nicht zu diesem Preis!

Wie der VSSB auf einer Pressekonferenz am 21. Dezember 2006 erklärte, wäre es denkbar, die Wiedereinweihung der Gesamtstrecke zum 125. Streckengeburtstag am 3. September 2008 zu begehen. Und vor dem Eröffnungszug wird sich dann vielleicht sogar die IK Nr. 54 setzen, so das ehrgeizige Ziel des VSSB und der Arbeitsgruppenmitglieder, die das Wiedererstehen der ersten sächsischen Schmalspur-Lokgattung vorantreiben.

R. FISCHER, NACH PRESSEINFORMATIONEN
DER BVO UND DES VVO BZW. DES VSSB

Die Schmalspurfestivals Nr. 4 und 5 des Jahres 2006

Das vierte Schmalspurbahn-Festival des Jubiläumsjahres fand vom 8. bis 10. September 2006 in Rittersgrün, in Oberwiesenthal und in Jöhstadt statt. Gleichzeitig wurde zwischen Cranzahl und Oberwiesenthal das 7. Böhmisches-Sächsische Eisenbahnfest gefeiert. Zwischen den drei Veranstaltungsorten gab es einen Buspendelverkehr.

Während in Rittersgrün die IVK 99 579 mal wieder die Sonne genießen durfte und vor dem Ausstellungszug stand, kam die VIIIK 99 759 in dem für sie doch recht engen Heizhaus nicht so recht zur Geltung. In der nach dem Hochwasser 2002 neu gebauten Werkstatthalle befand sich der Oberlichtwagen 970-328 zur Aufarbeitung. Auf der inzwischen auf ca. 600m Streckenlänge verlängerten und zur Parkeisenbahn erklärten Feldbahn drehten das ganze Wochenende die Züge Ihre Runden.

Bei der Fichtelbergbergbahn war die Lok 11 der Mansfelder Bergwerksbahn zu Gast, nachdem die Lok 20 (99 1401) – wie bereits vor dem geplanten Gasteinsatz auf unserer Strecke im Jahr 2005 – wegen Lokschadens ausgefallen war. Für die Lok 11 wurde ein Foto-Gmp zusammengestellt. Er bestand aus zwei mit Holzstämmen beladenen HH und mehreren Rekowagen, bei denen die auffälligen BVO-Aufkleber entfernt wurden.

Dieser Zug verkehrte in wechselnden Zusammenstellungen, und auch Einsätze der Lok 11 vor Planzügen gab es. Weitere Höhepunkte waren die Lokparaden auf das – nachts extra angestrahlte – Oberwiesenthaler Viadukt und die Lokillumination vor dem Lokschuppen.

Unser Verein beteiligte sich in Oberwiesenthal mit der Handhebeldraisine und einem Souvenirstand. Leider fiel der böhmische Anteil am

Blumengeschmückt durchfuhr unser Blaue das Preßnitz- und Schwarzwassertal.



Festival mit der Ausstellung einer Lok (V60) und einem Normalspursonderzug mit 749 170 der CD für ein gemeinsames Festival doch etwas klein aus.

Auf der Preßnitztalbahn fand während des Festivals das 1. Dieselloktreffen statt. Während ein Umlauf planmäßig mit Dampf (99 715) bespannt wurde, fuhr der zweite Umlauf mit wechselnden Dieselloks. Dabei kamen die 199 013 der SOEG und insgesamt vier V10C (2 x Preß, Weißeritztalbahn, TRR) zum Einsatz. Zusätzlich verkehrte ein Pendelzug zwischen Schlössel und Jöhstadt zum Besuch der Fahrzeughalle, meist mit 99 4511. In beziehungsweise vor der Fahrzeughalle standen neben den nicht im Betrieb befindlichen Dampfloks noch die Ns4 der Preßnitztalbahn, L45H 358 der BVO und eine Ns3 vom Pollo.

Das fünfte und letzte Festival fand vom 20. bis 22. Oktober entlang der ehemaligen ersten sächsischen Schmalspurstrecke von Wilkau-Haßlau nach Carlsfeld statt. Zur Erinnerung an diese wurde zum Auftakt am Freitag in Stützengrün eine Gedenktafel eingeweiht. Am Abend fand dann in Wilkau-Haßlau die offizielle Festveranstaltung zum 125-jährigen Bestehen der sächsischen Schmalspurbahnen statt.

Am Wochenende gab es dann Veranstaltungen in Carlsfeld, Schönheide Süd und auf der Museumsbahn Schönheide. Dafür fand ein reger IVK-Ringtausch statt. Während 99 606 in Schönheide-Süd ausgestellt war, präsentierte sich 99 582 in Carlsfeld bei Führerstandsmitfahrten. Den ganztägigen Zweizugverkehr zwischen Schönheide Mitte und Stützengrün-Neulehn übernahmen neben der

Aus der Fremde zurückgekehrt präsentiert die Preßnitztalbahn 99 1781 in der neuen Fahrzeughalle.



99 516 die 99 561 aus Mügeln und unsere 99 539. Auch unsere beiden braunen sächsischen Wagen 970-309 und 970-237 weilten zur Verstärkung der Museumszüge in Schönheide.

Zwischen den drei Veranstaltungsorten gab es wieder einen Buspendelverkehr, der auch rege genutzt wurde. Das Festzelt bei der Museumsbahn Schönheide stand aus Platzgründen in Neuheide. Warum aber für dieses bzw. die etwa fünf daneben stehenden Verkaufsstände 3,- Euro Eintritt zu entrichten waren, wird das Geheimnis der Veranstalter bleiben. Dadurch gab es dort, trotz fast ständig überfüllter Züge und den sehr gut besuchten restlichen Orten, kaum Besucher. Die geringen Umsatzzahlen im Souvenirverkauf nicht nur unseres Vereines waren ein starker Wehmutstropfen bei der ansonsten gelungenen Veranstaltung, zumal andere

Anbieter gut besuchte Stellflächen z.B. in Stützengrün erhielten.

Insgesamt gesehen kann man jedoch alle fünf Festivals als großen Erfolg betrachten, auch wenn beim 1. Festival in Mügeln auf Grund der organisatorischen Mängel einige Abstriche zu machen sind. Die sächsischen Schmalspurbahnen rückten wieder ein Stück mehr ins Bewußtsein bei Politik und Bevölkerung. Unser Verein war bei allen Veranstaltungen mit Fahrzeugen und Personal beteiligt. Die Hauptlast trug unsere 99 539, welche bei vier Festivals diverse Sonderzüge bespannte. Ein großes Dankeschön gilt allen Vereinsmitgliedern, welche bei Organisation und Durchführung, vom Souvenirverkauf bis zum Dienst auf den Loks ihr Bestes gaben.

KAY-TORSTEN ZIMMERMANN

Auch die Kleinen durften richtige Züge ziehen!





Gemeinsam geht's leichter: SOEG+Preß (oben) und WTB+TRR im Zugdienst.





Noch mehr Diesel im Doppelpack (oben) und VIK 99 715 auf der Preßnitztalbahn.





SOEG-Diesel auf der Preßnitzalbahn (oben), Mansfeld-Dampf auf der Fichtelbergbahn.





Zugausfahrt in Cranzahl (oben), Rangierdienst in Schönheide (unten).





99 539 im Einsatz zwischen Schönheide und Stützengrün.



Vereins- und Schmalspur-Informationen

- Im Jahr 2006 traten die Herren Andreas Haard, Michael Hübner und Christian Poethig unserem Verein bei. Die Mitgliederversammlung am 11. November 2006 beschloß gemäß Satzung den Ausschluß der Herren David Bytomski und Gunnar Uhlig sowie Frau Stefanie Zumpe; Frau Kerstin Prautzsch beendete ihre Mitgliedschaft.
- Die Mitgliederversammlung beschloß, die regelmäßigen öffentlichen Arbeitseinsätze in dieser Form aufzugeben. Ausschlaggebend war die seit langem sehr geringe Beteiligung. Statt dessen wird die Arbeit in Gruppen verlagert, die de facto bereits arbeitsfähig sind. Vor allem in der Lok- und Wageninstandhaltung haben sich mehrere Freunde zusammengefunden, die in kurzfristiger Absprache selbständig arbeiten. Demnächst wird der Vorstand eine Liste der Ansprechpartner aufstellen, an die sich alle an einer Mitarbeit interessierten Vereinsmitglieder direkt wenden können.
- Nach Erfüllung des Vergleichs, den wir mit unserem Alt-Vermieter DICON über die Auflösung des Mietvertrages der Räume im Empfangsgebäude getroffen hatten, sind zum Jahresende 2006 alle gegenseitigen Ansprüche als erledigt anzusehen.
- Anfang Dezember 2006 sind die Fristen am zweiachsigen Gepäckwagen 975-103 abgelaufen. Inzwischen haben unsere ALG-Mitarbeiter mit der erforderlichen Instandsetzung des Wagenkastens begonnen: An diesem muß noch die Verkleidung der Handbrems-Stirnwand erneuert werden; die anderen Außenwände waren bereits vor mehreren Jahren neu verbrettert worden. Über die Ausführung der Fahrwerksrevision soll erst entschieden wer-

Im Herbst 2006 wechselten auch die zweiachsigen Personen- und der Postwagen in die Museumshalle.





den, wenn die Kosten für die Revision an 99 586 endgültig feststehen.

- Für die ebenfalls anstehenden Revisionen am Oberlichtwagen 970-316 und dem Traglaster 970-269 werden aber in absehbarer Zeit die finanziellen Möglichkeiten nicht ausreichen, zumal an beiden Wagen (-kästen) umfangreiche Erneuerungsarbeiten unabwendbar sind. Vorstand und Betriebsleitung werden sich in den nächsten Wochen über die Möglichkeiten und Perspektiven in der Fahrzeuginstandsetzung verständigen.
- Am 29. November 2006, dem letzten Tag der Sperrpause der Löbnitzgrundbahn (s. u.), haben wir den in Radeburg wieder auf Drehgestellen gekommenen GGw 97-13-68 nach Radebeul überführt. Hier wird sein Wagenkasten eine behelfsmäßige Instandsetzung erfahren, so daß uns das Fahrzeug als dringend benötigter Lagerraum zur Verfügung stehen wird. Eine Aufarbeitung für den Traditionszug ist aus Kostengründen kurzfristig nicht realisierbar, aber weiterhin vorgesehen.
- Nachdem am HH 97-25-52, der am 12. Oktober 2006 von seiner äußerlichen Aufarbeitung beim Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerk (SUFW) in Dresden zurückkehrte, noch einige Richt- und Einstellarbeiten an der Bremse vorgenommen wurden, ist das Fahrzeug wieder in einem funktionsfähigen Zustand, allerdings ohne die Zulassung für den Regelbetrieb.

- Während der Bauarbeiten im November 2006 stand unsere V10C an mehreren Tagen im Bauzugeinsatz, nachdem sie bereits am 15. September 2006 nochmals einen Sprengzug zur Unkrautbekämpfung im Auftrage der BVO befördert hatte. Da Mitte Oktober sämtliche Dampflok- und kurzzeitig auch L45H 358 ausfielen, kam sie am 13. Oktober für einen Moritzburger Umlauf sogar wieder einmal zu Planzug-Ehren.
- 99 539 wurde nach ihrem letzten Einsatz am 28. Dezember 2006 ausgewaschen. Weiterhin sind Arbeiten am Fahrwerk erforderlich, um sie fit für ihren (vorerst) letzten Einsatzzeitraum zu machen.
- Am 30. November 2006 hatte 99 713 ihren letzten Einsatz vor einem TRR-Sonderzug, bevor auch ihre Fristen abliefen. Derzeit erfolgt die letztmalige Verlängerung, verbunden mit zusätzlichen Arbeiten, so daß die Maschine ab Februar 2007 nochmals einsatzfähig ist. Endgültig laufen Kessel und Fahrwerk zum Jahreswechsel 2007/08 ab.
- An 99 564 wechselt die BVO derzeit den kompletten Rohrsatz, nachdem die Lok bei ihren letzten Einsätzen mehrfach Probleme bereitet hatte.
- Vom 9. bis 29. November 2006 war die Löbnitzgrundbahn wieder vollständig für Bauarbeiten am und ums Streckengleis gesperrt. Während der Sperrpause wurden die kleinen Steinbrücken an der Grundmühle und am E-Werk im Löbnitzgrund saniert sowie der Überbau der zweiten Brücke auf dem Dippelsdorfer Damm ausgebaut und nach einer Aufarbeitung im Bahnhof Friedewald wieder eingesetzt. Der Bahnsteig im Hp Weißes Roß erhielt einen Pflasterbelag und neue Bogenleuchten. Die L45H-358 war zuvor mit einem HH der Fichtelbergbahn sowie einem Gepäck- und vier Altbaupersonenwagen nach Moritzburg überführt worden, so daß auf dem oberen Abschnitt wieder Schulungsfahrten stattfanden. Am 29. November 2006 nahm die BVO mit 99 1747, die Ende Oktober nach Radebeul überführt worden war, den planmäßigen Betrieb wieder auf.
- Die BVO hat weitere in Marienberg untersuchte und innen wie außen neu gestaltete Wagen auf der Löbnitzgrundbahn wieder in Betrieb genommen. Neben den schon vorhandenen Wagen 970-605 und 970-523 ist so seit Oktober auch 970-513 und der Gepäckwagen 974-502 wieder im Einsatz.
- Am 2. Dezember 2006 fand das 8. Kleinbahnfest in Freital statt. Dabei zogen 99 1761 – nach einer Reparatur in Oberwiesenthal – und L45H 358 der BVO den Einheitswagenzug zwischen Freital-Hainsberg und -Cößmannsdorf. Dort war der Mittelpunkt des Festes, das zusammen mit dem 12. Jubiläum des Weißeritzparks stattfand.
- Am 21. Dezember 2006 schickte die SOEG die Altbau-VIIK 99 758 zur Revision ins Dampflokwerk Meiningen. Sie ist damit die dritte SOEG-Maschine, die bei der thüringischen DB-Tochter aufgearbeitet wird.
- Der Triebwagen 137 322 ist am 6. November 2006 von Bertsdorf nach Zittau Vorstadt und weiter nach Ostritz zur Hauptuntersuchung gebracht worden. Anschließend soll er im Görlitzer Bombardierwerk seine Lackierung erhalten, die bereits mit der Vergabe des Claus-Köpcke Preises 2003 gesponsert worden ist. Zusammen mit der SOEG wird der IV Zittauer Schmalspurbahnen das 1938 gebaute und heute zum Bestand des Verkehrsmuseums Dresden gehörende Fahrzeug im Jahr 2007 wieder in Betrieb nehmen. Der neue Fahrplan beinhaltet schon eine Triebwagen-Lage: sonnabends in der Hauptsaison vom 31. März bis 31. Oktober soll er die Fahrgastspitzen im ÖPNV abfedern. Bis zur Fertigstellung wird ein Dieselizeug eingesetzt.
- Anlässlich des 10jährigen Bestehens der SOEG bespannte die aus Jöhstadt überführte 99 715 am 7. und 8. Oktober 2006 mit historischen Wagen einen zusätzlichen Umlauf; am 14. und 15. Oktober zog sie Foto-Güterzüge ins Zittauer Gebirge.

- Mitte November 2006 stellte der Zweckverband Döllnitzbahn 80.000 Euro für die touristische Nutzung der Schmalspurbahn in den Haushalt 2007 ein, die der Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) für die touristischen Fahrten zwischen Oschatz und Glossen zur Verfügung stellt. Weitere 14.000 Euro sind für das Projekt »Erlebniswelt Bahn« vorgesehen, das über das Förderprogramm Leader Plus finanziert wird und den Besuchern der Region ein kompaktes Angebot mit Bahnbezug unterbreiten soll: Zugfahrt von Oschatz nach Mügeln, Besichtigung des ehemals größten Schmalspurbahnhofs Europas, Weiterfahrt bis Glossen, Besuch der Feldbahn sowie des Feldbahn- und Steinbruchmuseums mit dem künftigen Modell des Döllnitztales. Neben der touristischen Nutzung soll der Schülerverkehr weiterhin das wichtigste Standbein der Döllnitzbahn sein.
- Nach ihrer Revision im Dampfloswerk Meiningen hat die Preßnitztalbahn ihre 99 542 im Dezember 2006 wieder in Betrieb genommen.
- Am 7. und 8. Oktober 2006 präsentierte der Traditionsverein Rollbockbahn e.V. in Oberheinsdorf erstmals den in der BVO-Werkstatt Marienberg aufgearbeiteten Meterspur-Personenwagen 900-304 der Öffentlichkeit. Mit weitgehend neuem Wagenkasten und nachempfundenen Drehgestellen, bei denen Teile des zerlegten Gepäckwagens 974-381 verwendet wurden, stellt das Fahrzeug mit der Nummer 10.103 den Zustand kurz vor der Einstellung des Personenverkehrs auf der Reichenbacher Rollbockbahn dar.
- Anfang Oktober 2006 erhielt der Förderverein Westsächsische Eisenbahnen e.V. (FVWE) den Bescheid, daß sein Vorhaben, im Bahnhof Schönheide Süd die schmalspurigen Gleisanlagen wieder zu verlegen, durch den Landkreis gefördert wird. Nachdem sich der Grundstückserwerb verzögert hatte, war der Plan gescheitert, diese bereits zum 5. Schmalspurbahn-Festival präsentieren zu können. Dem Verein bleibt ein Eigenanteil von 40.000 Euro, für den noch 30.000 Euro aufzubringen sind, so daß um entsprechende Spenden gebeten wird.
- Am 27. Oktober 2006 wurde der GGW 97-11-18, den der Traditionsverein Kleinbahn des Kreises Jerichow I e.V. erworben hat, von Mügeln nach Grabow überführt. Seine letzte Fahrt auf heimischen Gleisen absolvierte er mit der Ns4 der Döllnitzbahn nach Nebitzschen, wo er auf einen Tieflader verladen wurde. Kurz zuvor, am 2. Oktober, war der zweiachsige Gepäckwagen 975-204 von Lindenberg nach Magdeburgerforth überführt worden.
- Nachdem die RüKB im September 2006 wegen ausbleibender Kohlelieferungen und so erforderlich gewordenem Dampf-Ersatzverkehr mit Diesellok und schließlich sogar Bus in den Schlagzeilen der Ostsee-Presse gestanden hatte, waren es zum Jahresende sich auftürmende Schlackeberge in Putbus, die die Presse beschäftigten und sogar das angrenzende Biosphärenreservat Südost-Rügen bedrohten! Nach der ersatzlosen Kündigung des bestehenden Entsorgungsvertrages durch den Geschäftsführer im Frühling war die täglich anfallende Lokschlacke bis Mitte Dezember nicht mehr abgefahren worden. Der kaufmännische Leiter der RüKB, Dirk Bahnsen, wechselte kurz davor zur HSB, weil er den verordneten Sparkurs nicht länger mittragen wollte, wie die Ostseezeitung erfahren hatte. Außerdem läuft Ende 2007 der Verkehrsvertrag mit der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) aus. Da man dort Probleme mit dem neuen Eigentümer habe, ist dessen Verlängerung ungewiß.
- Am 20. September 2006 traf 99 594 nach ihrer Revision in Rumänien wieder in Putbus ein und soll im Sommer zwischen Putbus und Göhren eingesetzt werden.

Die Uniform der sächsischen Eisenbahner

Bereits die ersten Eisenbahngesellschaften verpaßten ihren Eisenbahnern Uniformen, um sie vom gemeinen Publikum abzuheben und ihre Rolle als Verantwortungsträger zu unterstreichen sowie der erforderlichen Hierarchie im Betriebsdienst Ausdruck zu verleihen. Die ersten Uniformen der sächsischen Staatseisenbahnen orientierten sich am Vorbild der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und waren vor allem für die Beamten gedacht, die einen unmittelbaren Publikumskontakt hatten. In vier Gruppen mit unterschiedlicher Ausstattung galten die Uniformvorschriften so zunächst vom Bahnhof-Inspektor bis zum Kofferträger. Ab 1852 durften die höheren Beamten zu einer »Galauniform« Zweispitz und Degen tragen, womit die Standesunterschiede noch deutlicher hervorgehoben wurden.

Die sächsische Uniform, die wir heute von vielen Fotos kennen, wurde im Jahr 1873 im Zuge der Reichsgründung eingeführt. Sie orientierte sich nun an den Uniformschnitten der kaiserlichen Armee. In Form und Farbe blieb sie bis zur Verreichlichung bestehen, lediglich Details wurden im Laufe der fünf Jahrzehnte angepaßt. Grundlage war eine Bekleidungsordnung, die etwa aller zehn Jahre überarbeitet wurde. Gleichlaufend mit dem Verwaltungsumbau um 1910 wurde die letzte Fassung der Bekleidungsordnung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gültig, an der wir uns nachfolgend orientieren wollen.

Die Bekleidungsordnung galt für alle Beamten, die in zwölf, mit römischen Zahlen bezeichneten Rangklassen eingeteilt wurden. Auch weiterhin waren die Beamten mit Publikums-



verkehr verpflichtet, während des Dienstes die vollständige und vorschriftsmäßige Uniform zu tragen, weshalb ihnen ein jährliches Bekleidungs-geld zugestanden wurde. Ein Bekleidungs-geld erhielten außerdem die Lokomotivpersonale im Fahrdienst zur Beschaffung von Winterkleidung. Im Gegenzug hatten die Beamten dafür zu sorgen, daß ihre Uniform in untadeligem Zustand blieb und gegebenenfalls ersetzt wurde. Die Verwendung eines eigenen Schneiders und höherwertiger Stoffe war den Beamten dabei freigestellt, war aber aus eigener Tasche zu finanzieren.

Im »gewöhnlichen Dienst« hatten die Beamten den dunkelgrünen, etwa knielangen Dienstrock oder statt dessen die kürzere Dienstkutte mit den entsprechenden Rang- und Dienstabzeichen zu tragen. Einigen Beamten im technischen Dienst, aber auch den Stationsschaffnern und Weichenwärtern war im Sommer das Tragen einer grauen Bluse gestattet. Leichtere Hosen durften stets getragen werden, sofern diese nur aus schwarzgrauem Doppelkassinet gefertigt waren.

Bei besonderen Diensten als auch bei »Mel-dungen und Vorstellungen bei höheren Vorgesetzten« und natürlich bei angesagten Reisen Allerhöchster und Höchster Herrschaften war stets der Dienstrock zu tragen.

Statt der Dienstmütze durfte bis zur Rangklasse IX zum Dienstrock der Zweispitz getragen werden, er war jedoch nicht vorgeschrieben. Allerdings war zum Hut stets auch der Degen anzulegen und weiße Handschuhe anzuziehen – zulässig war der Degen aber auch zur Dienstmütze.

Überhaupt nahm die Dienstmütze eine hervorragende Bedeutung ein: Sie durfte auch von Beamten, für die keine Uniformpflicht bestand, und den Hilfskräften und Arbeitern getragen werden, teilweise waren diese sogar dazu verpflichtet. Eine Dienstmütze mit rotem Deckel hatten Bahnhofsvorsteher, Bahnverwalter, Stationsverwalter und deren Stellvertreter im Personenzugdienst zu tragen



Die Galauniform war gedacht für feierliche dienstliche und außerdienstliche Gelegenheiten und war nur für die höchsten Beamten vorgeschrieben. Sie diente gleichzeitig als Ersatz für die Hofuniform bei Beamten, die einen Hofrang trugen, und besaß deshalb zusätzliche goldene Stickereien an Stehkragen und Ärmelstulpen sowie große Epauletten. Für die einfachen Rangklassen X bis XII war eine Galauniform gar nicht vorgesehen.

Mit Schulterverzierungen, Kragen und Kragenspiegeln wurden die Dienstränge unterschieden: Jeweils ein bis drei vergoldete Sterne am Kragenspiegel unterteilten die durch stark geflochtene, schwächer geflochtene bzw. glatte Achselstücke untergliederten vier Hauptabteilungen nochmals. Beamte der IV. Hauptabteilung, also der Rangklassen X bis XII, trugen keine Achselstücke. Ihnen wurde statt dessen eine »Dienstauszeichnung« zuerkannt, die nach neunjähriger befriedigender Dienstausführung getragen werden durfte. Diese bestand bei Rangklasse X aus flachen Achselstücken ähnlich denen der III. Hauptabteilung (Rangklassen VII bis IX), bei den Rangklassen XI und XII aus geflochtenen Schleifen. Außerdem durften die Beamten der Rangklasse X einen Kragen aus grünem Samt statt des ab dieser Klasse vorgeschriebenen Tuchkragens tragen, dann hatten die Kragenspiegel aber keine Sterne mehr zu erhalten. Selbst die Signalpfeife ließ eine Rängeinteilung erkennen: Hing sie an einer grünwollenen geflochtenen Schnur, war der Träger Wei-

Traditionsbahn-Depeche

Rangkl.	Hofrang	Beamte	Kragenspiegel	Schulterverzierung	Besonderheiten
I	II.14	Präsident			Kragen und Mützenrand aus hellgrünem Samt Hut mit goldenen Quasten Degen mit Koppel und Portepee
II	III.4 III hinter 4 III.9	Vizepräsident Geh. Finanzräte Geh. Bauräte Oberfinanzräte Oberbauräte			wie Rangklasse I
III	IV.1 -	Finanzräte Finanz- und Bauräte			wie Rangklasse I
IV	IV.14 -	Finanzräte Bauräte Transport-Oberinspektor Betriebsinspektor			wie Rangklasse I
Va	V.16	Finanzamtänner Bauamtänner			wie Rangklasse I
Vb	V.3	Kanzleiräte Rechnungsräte			wie Rangklasse I
VI	-	Finanzassessoren Regierungsbaumeister Direktionsreferendare Verkehrsoberinspektor Hauptkassierer, Bureau-, Verkehrs-, Transport-, Maschinen-, Rechnungs-, Telegrapheninspektoren u.a.			wie Rangklasse I
VII	-	Kassierer d. Hauptkasse Eb.-Obersekretäre Bau-Obersekretäre Oberbahnhofsvorsteher Obergütervorsteher Bahnverwalter I. Klasse Vorst. v. El.-werken Oberwerkmeister			Kragen und Mützenrand aus hellgrünem Samt Dienstkutte: Umlegekragen mit Samtspiegel oder Stehkragen aus hellgrünem Samt Hut mit goldenen Quasten Degen mit Koppel und Portepee
VIII	-	Bahnhofsvorsteher Bahnverwalter II. Klasse Bausekretäre Eb.-Sekretäre Kassenvorsteher Heizhausvorsteher I./II. Kl. Oberbahnmeister Obertelegraphenmeister Werkmeister			wie Rangklasse VII
IX	-	Eb.-Oberassistenten Bahnmeister I./II. Klasse Gasmeister I./II. Klasse Eb.-Assistenten Stationsverwalter Lokomotivführer Techn. Bureauassistenten			wie Rangklasse VII

Traditionsbahn-Depeche

Rangkl.	Hofrang	Beamte	Kragenspiegel	Schulterverzierung	Besonderheiten
X	-	Baufseher Bodenmeister Botenmeister Eb.-Schreiber Feuermänner I. Klasse Kranführer Maschinenwärter I. Klasse Oberschaffner Oberwagenmeister Schirmmeister Stationsaufseher Telegraphenaufseher Wagenmeister Weichenwärter I. Klasse Werkstattaufseher Zeichner		Dienstauszeichnung 	Kragen und Mützenrand aus hellgrünem Tuch Dienstkutte: Umlegekragen mit Tuchspiegel oder Stehkragen aus hellgrünem Tuch Dienstauszeichnung: Kragen ohne Sterne und Mützenrand aus Samt unbewaffnet
XI	-	Bahnsteigschaffner Bureaudiener Eb.-Gehilfinnen Fahrkartendrucker Feuermänner II. Klasse Kassendiener Maschinenwärter II. Kl. Materialausgeber Pfortner Stationschaffner Steindrucker Telegraphenwärter Wagenwärter Weichenwärter II. Klasse Zugschaffner		Dienstauszeichnung 	wie Rangklasse X
XII	-	Bahnwärter Rottenführer Stationswärter Wächter			wie Rangklasse X

chenwärter oder Schirmmeister, war die Schnur dagegen aus Silbergespinnst und Seide, war der Träger Oberschaffner oder Zugschaffner – je nach Rangklasse.

Die Bahnsteig- und Zugschaffner erhielten außerdem – sofern sie nicht zum Tragen einer Dienstausszeichnung berechtigt waren – eine grünwollene Schleife auf der rechten Schulter, durch die Oberschaffner und Zugschaffner als Zugführer ein rotes Lederband zogen. Besonders gekennzeichnet wurden außerdem Pfortner und Gepäckträger, und zwar durch beschriftete Metallschilder, die auf der rechten bzw. der linken Brustseite zu tragen waren.

Die Uniform entsprechend Rangklasse X durfte auch von den nicht verbeamteten Eisen-

bahnern getragen werden, jedoch nur ohne alle Rangabzeichen.

Die Knöpfe waren bei allen Rangklassen flach und aus gelbem Metall; die der Galauniformen waren gewölbt und vergoldet.

Der Zweispitz hatte eine dreieckige Form – sieht man ihn nämlich von der Seite an – und trug über einer großen Landeskokarde eine goldene Spange sowie goldene Quasten an den Hutenden. Die Mützen besaßen am Kopfbund vorn die weiß-grüne Kokarde und darüber das vergoldete Flügelrad mit Krone. Als der König abgedankt hatte, brach man zunächst einfach die Krone aus dem Wappen, ehe die Deutsche Reichsbahn völlig neue Uniformen einfuhrte.

RAINER FISCHER

Eine Sächsin in Norwegen

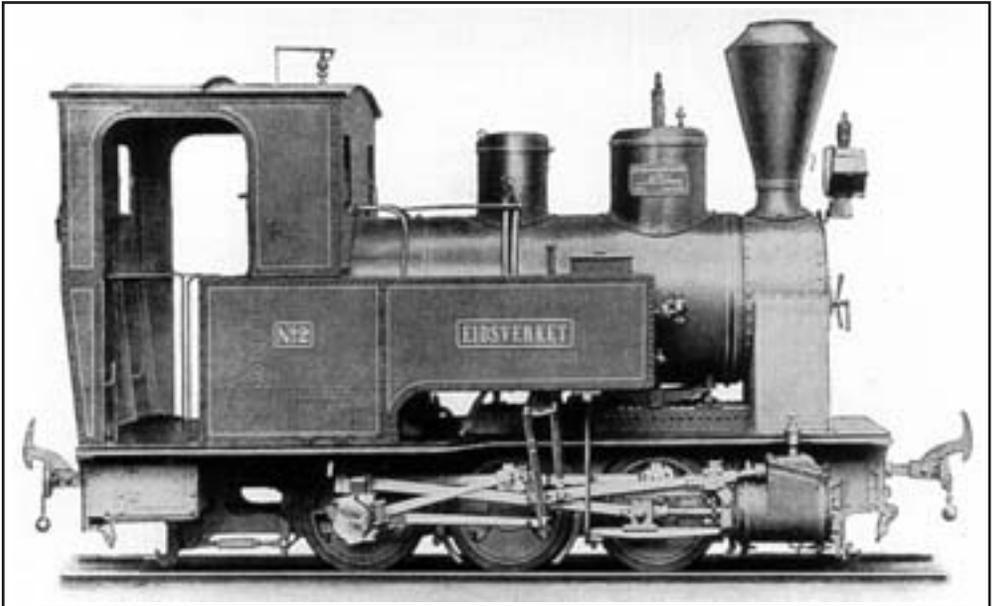
Im Jahre 1895 lieferte die Sächsische Maschinenfabrik in Chemnitz, vormals Richard Hartmann mit den Fabriknummern 2101 und 2102 zwei kleine Naßdampf-Dreikuppler mit der Spurweite 750 mm an die norwegische Urskog-Høland-Bahn (UHB), die dort als Nr. 1 und 2 unter den Namen URSKOG und EIDSVERKET eingestellt wurden. Norwegische Ingenieure waren zuvor mehrmals zu Studienzwecken in Sachsen bei der K. Sächs. Sts. E. B. gewesen – Technologietransfer im 19. Jahrhundert! Bei diesen Besuchen wurde auch der Liefervertrag mit der SMF eingefädelt. Die sächsische IK, die für die Loks Pate stand, überzeugte die Männer aus Nordeuropa offenbar. Mit dem Gewicht von 15 t, der Leistung von 100 PS, der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h und den Vorräten von 500 kg Kohle und 1450 l Wasser waren die Cn2t-Loks für die UHB bestens geeignet.

Die UHB wurde 1896 eröffnet, erreichte mit mehreren Verlängerungen eine Gesamtlänge von 57 km und wurde am 30. Juni 1960 für den Gesamtverkehr eingestellt. Vieles an dieser Strecke entstand nach sächsischem Schmalspurvorbild.

Im Laufe Ihres Bestehens hat die UHB noch weitere Loks von der SMF bezogen. So wurden 1909 die Fabrik-Nr. 3356 als SETSKOGEN unter UHB Nr. 4 (1'C1'2t) und 1924 die Fabrik-Nr. 4623 als BJØRKELANGEN unter UHB Nr. 5 (1'C1'h2t) in Dienst gestellt. Andere Loks beschaffte die UHB u.a. von Henschel (Nr. 6, bestellt im Krieg, geliefert erst 1950 als einzige deutsche Nachkriegsdampflok an Norwegen, Fabrik-Nr. 28463) und von der amerikanischen Lokfabrik Baldwin.

Die Lok 1 wurde 1947 verschrottet, Lok 2 erhielt im selben Jahr einen neuen Kessel. Die

Lok Nr. 2 EIDSVERKET im Lieferzustand der SMF – die Verwandtschaft zur IK ist gut zu erkennen.



UHB wurde auf dem ca. 3,5 km langen Teilstück Sønsumsand-Fossum im Jahre 1965 als Museumsbahn wiedereröffnet, Streckenmittelpunkt ist heute Bingsfoss (alter Streckenbeginn ab 1896).

Von den UHB-Loks sind Nr. 2 bis 6 bis

heute erhalten geblieben, davon drei Stück auf der Museumsstrecke. Anfangs fuhr die Nr. 2 noch im Museumsbetrieb mit. Später wurde die Maschine als betriebsfähige Attraktion in das norwegische Eisenbahnmuseum Hamar umgesetzt, das bereits seit 1896 besteht. Hier erhielt sie Anfang der achtziger Jahre nochmals einen neuen Kessel mit Ölfeuerung.

Noch heute fährt die Nr. 2 der UHB mit drei Wagen aus 1895/ 1898 (SKABO) von der ehe-



maligen 750-mm-spurigen Bahn Nesttun-Os in den Sommermonaten auf einem kurzen Streckenstück im Museumsgebiet in Hamar für die Besucher des Norsk Jernbanemuseum.

Wer Hamar besucht, das am Mjøsasee liegt, sollte unbedingt einen Tag zur Fahrt mit dem

ältesten, noch im Linienbetrieb eingesetzten Raddampfer der Welt, dem SKIBLADNER (Baujahr 1856) einplanen, der den größten Binnensee Norwegens (bis 449 m tief!) im Sommer von Lillehammer über Hamar nach Eidsvold befährt.

Auf der o.a. Museumsbahn war von 1977 an die von der DR gekaufte IVK 99 594 im Einsatz. Näheres dazu im nächsten Heft.

ROLAND ENDE, KLAUS LIEBSCHNER





Lok 2 als URSKOG (!) im Jahr 2003 im Einsatz beim Eisenbahnmuseum Hamar.



Die Feistritzalbahn wurde 100

Bereits 1997 wurde 760-mm-Strecke Jindrichuv-Hradec–Nova Bystrice an der tschechisch-österreichischen Grenze 100 Jahre alt. Zu dieser Zeit wurden die Schmalspurbahnen im Süden Tschechiens privatisiert. Aus sächsischer Sicht stand dieses Jubiläum zudem im Schatten des 100. Eröffnungstages der Fichtelbergbahn. Es sollte aber nicht das letzte 100-jährige sein: Vom 23. September bis 1. Oktober 2006 veranstalteten die Jindrichohradcké Mistní Drahy (JHMD) eine Festwoche zum 100-jährigen Jubiläum der Schmalspurbahn Jindrichuv-Hradec–Obratan. Vier Vereinsfreunde fanden sich zusammen, um an den Feierlichkeiten des ersten Wochenendes teilzunehmen. Der 23. September stand unter dem Motto »Tag der Eisenbahn«.

Zunächst besuchten wir den Endbahnhof Obratan. Hier warteten drei ältere Güterwagen auf der Rollbockgrube. An einem ausgehängten Plakat konnten wir uns einen ersten Überblick vom Sonderfahrplan verschaffen. Über das Internet war leider diesbezüglich nichts zu erfahren. Zwischen Jindrichuv-Hradec und Lovetin pendelte zweimal ein Dampfzug mit Besichtigung der neu gebauten Abstellhalle.

Nächster Fototermin war die Ankunft des Dampfzuges an der Abzweigstelle Dolní Skryčoch, wo das Schmalspurgleis aus Obratan in das Dreischiengleis einmündet. Dort trafen wir einen tschechischen Eisenbahnfreund, mit dem wir uns mittels einiger tschechischer Vokabeln und Zeichensprache verständigen konnten. Darauf entschieden wir uns, nach Strizovice an



der Strecke nach Nova Bystrice zu fahren, wo der historische Zug für mehrere Stunden abgestellt war. Auf dem Nebengleis stand fotogerecht die Lok U 46.001, 1958 bei Resita in Rumänien gebaut, dahinter die zweiachsigen historischen Wagen. Auf dem großen Verladeplatz fand ein Kinderfest statt, wofür der Zug als Zubringer diente. Im Souvenirwagen setzten wir unsere ersten Kronen um, und ein Schwein am Spieß lud zum Mittagessen ein.

Nachdem die ersten Bilder im Kasten waren, ging es zurück nach Jindrichuv-Hradec. Auf dem Regelspurteil des Bahnhofs waren Fahrzeuge der staatlichen Cesky Drahy (CD) ausgestellt. Neben einer betriebsfähigen Dampflok standen Loks und Wagen moderneren Typs an der Laderampe zur Besichtigung. Der angekündigte Dampftriebwagen »Komarek« war nicht zu sehen. Im schmalspurigen Bereich waren nicht-

betriebsfähige historische Fahrzeuge und Bahndienstfahrzeuge zu besichtigen. Das Depot lud zum Tag der offenen Tür ein. In diesem konnte man neben den Dieselloks auch die Dampflok 71 012 aus der Nähe betrachten. Hinter dem Depot befindet sich die Tankstelle und die Rollbockgrube.

Unser nächstes Ziel war der Bahnhof Blazejov, wo wir den historischen Zug aus Strizovice erwarteten. Mit etwas Verspätung fuhr er auf dem Nebengleis ein, was auf eine Kreuzung hindeutete. Und so war es auch: Wir staunten nicht schlecht, als statt eines Planzuges ein reiner Schmalspurgüterzug durchfuhr. Vorn lief die grün lackierte TU 47 005 und hinten in blau die T 48 001. Anschließend noch einige Bilder nach der Ausfahrt des Dampfzuges, und wir begaben uns zum Abzweig Kanclov am Kilometer 2,5, wo das Schmalspurgleis in das Regelspurgleis aus



Jihlava einmündet. Wir wollten noch Aufnahmen vom Güterzug machen und erreichten noch den wartenden Dampfzug. An dieser Stelle überbrückt die Nationalstrasse 34 die Bahn, ein beliebter Fotostandpunkt. Von hier ist auch die Abzweigstelle Dolni Skrychov zu sehen. Das Signal für die Züge aus Obratan steht so, daß man auch die davor wartenden Züge beobachten kann. Es herrscht in diesem Bereich noch reger Zugverkehr. Als dann nach langen Warten auch der Güterzug abgelichtet werden konnte, war es Zeit, das Quartier in Dolni Skrychov zu sehen.

Von unserer Pension aus konnten wir ein Teil des Dreischienengleis einsehen, wo wir am Sonntag Morgen eine etwas außergewöhnliche Garnitur Richtung Obratan beobachteten: zwei TU 47 und ein Reisezugwagen Balm/u. Den Grund dafür sollten wir später in Obratan finden. Auf dem Plan stand ein Fotozug. In Jindri-

chuv-Hradec wurde ein Speisewagen des Typs Y auf Rollböcke gesetzt. Davor und dahinter befand sich jeweils ein Zwischen- bzw. Bremswagen. Gezogen wurde das Ganze von TU 47 006. Dieser Zug nach Kamenice nad Lipou war nicht für Reisende zugelassen. Unterwegs fanden sich viele Fans an der Strecke ein. Nach Ankunft und der Überholung mit einem Planzug stellte die TU 47 006 einen GmP zusammen. Zwischen die Bremswagen wurde ein aufgebockter Kesselwagen rangiert, am Schluß zwei Balm/u für die Fans. Der Speisewagen blieb in Kamenice. Eine Fahrkarte für diesen Foto-GmP kostete ganze 20 Kronen! Unterwegs wurden mehrere Fotohalte mit Scheindurchfahrten eingelegt. Die Stellen waren wie dafür geschaffen und die Sonne stand am Himmel wie bestellt.

Nach der Ankunft in Obratan sollte uns aber der absolute Höhepunkt erwarten. Auf der Roll-



bockgrube standen die drei fotogenen älteren G-Wagen und daneben TU 47 018, eine der Loks des Morgenzuges. Die Fotografen und Videofilmer versammelten sich an der Rollbockgrube. So konnten wir das Aufbocken der drei Wagen erleben. Dann wurde unser Zug zusammenrangiert. Als Vorspann lief TU 47 006, Zuglok war TU 47 018, ein Bremswagen, die drei G-Wagen, der Kesselwagen, der zweite Bremswagen und am Schluß die beiden Balm/u. Beide Loks waren in unterschiedlicher roter Ausführung lackiert.

Nach 40 Minuten Aufenthalt setzte sich der Zug in Bewegung. Im Abschnitt von Obratan bis Kamenice nad Lipou verläuft die Strecke in vielen Windungen durch hügeliges Gelände. Für die Fotohalte wurden wieder die schönsten Stellen ausgesucht. Manche waren mit dem Auto gar nicht zu erreichen. In Chlakov wurden Zug-

und Vorspannlok getauscht. Die Kreuzung mit einem Planzug bot weitere Fotomotive.

Kurz vor 15.00 Uhr trafen wir wieder in Kamenice ein. Hier mußten wir den Zug verlassen, der noch weiter bis Jindrichuv-Hradec fuhr. Es wurde nun Zeit, die Heimreise anzutreten. Wir hatten zwei erlebnisreiche und sonnige Tage im »Böhmischen Kanada« erlebt. Die Fotofahrt war professionell organisiert. Fazit: Schön war's.

Das nächste 100-jährige Jubiläum einer Schmalspurbahn ist bereits in zwei Jahren: 1908 wurde die Hauptlinie der slowakischen Hronec-Waldbahn von Hronec nach Cierny Balog eröffnet. Diese Strecke wird heute als Museumsbahn betrieben. Es bietet sich somit an, 2008 eine Exkursion einzuplanen, die hoffentlich auf mehr Interesse trifft.

ANDREAS JAECKEL



Jahresplan 2007

Mit Beschluß der Mitgliederversammlung vom 11. November 2006 finden die offiziellen Arbeitseinsätze ab 1. Januar 2007 nur noch zu bestimmten Anlässen statt. Die laufende Terminplanung wird in Arbeitsgruppen verlagert, die selbständig arbeiten.

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

- | | |
|------------------------|---|
| 20. Januar 2007 | Klausurtagung des Vorstandes in Gombsen |
| 27. Januar 2007 | TB: Zitterpartie am Fasanenschlößchen |
| 18. Februar 2007 | TB: Faschingsexpreß zum Radeburger Karnevalsumzug |
| 31. März 2007 | TB: Radebeuler Museumsnacht |
| 24. März 2007 | Mitgliederversammlung |
| 6. April 2007 | TB: Karfreitags-Ausflugspendler |
| 7. April 2007 | TB: Oster-Ausflugspendler |
| 8. April 2007 | TB: Osterhasenexpreß mit Osterhasen |
| 30. April 2007 | TB: Walpurgisfahrt mit Walpurgisfeuer und Fackelwanderung im Moritzburger Teichgebiet |
| 6. Mai 2007 | TB: Mit Dixie, Dampf und Dackel nach Radeburg |
| 17. Mai 2007 | TB: Vatertagsbummler für die ganze Familie |
| 19./20. Mai 2007 | TB: Radebeuler Karl-May-Fest |
| 27. Mai 2007 | TB: Pfingstfahrt nach Radeburg |
| 3. Juni 2007 | TB: Karl-May-Fahrt |
| 9. Juni 2007 | 40 Jahre V10C – Grillfest in Radeburg |
| 30. Juni 2007 | TB: Fahrt zum Vollmond ins Moritzburger Teichgebiet |
| 1. Juli 2007 | TB: Karl-May-Fahrt |
| 7./8. Juli 2007 | TB: III. SSB-Schmalspurbahn-Festival und 4. Bahnhofsfest in Moritzburg |
| 5. August 2007 | TB: Karl-May-Fahrt |
| 1. September 2007 | TB: Zuckertütenfahrt nach Moritzburg |
| 2. September 2007 | TB: Fahrt zum Radeburger Vogelscheuchenfest |
| 15./16. September 2007 | TB: Sonderzüge zum Streckengeburtstag |
| 7. Oktober 2007 | TB: Schloßfahrt nach Moritzburg |
| 27./28. Oktober 2007 | TB: Abfischen in Moritzburg |
| 17. November 2007 | Mitglieder- und Wahlversammlung |
| 2. Dezember 2007 | TB: Radebeuler Advent |
| 6. Dezember 2007 | TB: Nikolauszüge |
| 9. Dezember 2007 | TB: Adventsfahrten mit dem Nikolaus nach Moritzburg bzw. zum Radeburger Zille-Weihnachtsmarkt |
| 15. Dezember 2007 | Vereins-Weihnachtsfeier |
| 16. Dezember 2007 | TB: Adventsfahrten zum Moritzburger Weihnachtsmarkt |



Lokaufstellung in Schönheide (oben), und dann ab in den Wald...



