
Traditionsbahn- Depefche



Heft 39

Winter 2001/02



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Rückblick und Vorschau zum Jahreswechsel 1
Einladung zur Mitgliederversammlung 2
IVK auf Reisen 6
Volldampf in Radeburg 8
Die Gäste-Glosse 8
Ausschreibung des Imbißverkaufs 2002 12
Vereins- und Bahninformationen 13
The Georgetown Loop Railroad 16
Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn 21
Sonderfahrt-Termine für Eisenbahnfreunde 22
Terminplan 1. und 2. Quartal 2002 23

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

Achtung, Abonnenten!

Wegen der Einführung des Euro wird das laufende Abo 8,- Euro kosten. Sollten Sie damit nicht einverstanden sein, können Sie das Abo noch 2001 kündigen und in DM bezahlen.

Titelbild:

*Großer Bahnhof herrschte am 20. und 21. Oktober 2001 beim Bahnhofsfest in Radeburg.
Foto: U. Rosner*

Rücktitelbild:

99 1778 und 99 1785 haben im Februar 1985 einen Wintersportzug nach Oberwiesenthal gebracht und setzen jetzt zum Lokschuppen um. Foto: Grützner, Sammlung A. Kroß

Impressum:

Traditionsbahn-Depeſche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.
Postfach 10 02 01
01436 Radebeul

Telefon: 03 51- 46 14 80 01, Fax: 0351- 4 61 48 04

eMail: verein@trr.de, Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

Bankverbindung: Konto-Nr. 2 209 233, für Abonnement: 101 901 940, bei Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: saxOprint GmbH, Dresden
erscheint vierteljährig jeweils am Quartalsende

Einzelheft: DM 2,-; Jahres-Abo 2001: DM 15,-/ Euro 8,- (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 39: 15. Dezember 2001, Heft 40: vsl. 20. März 2002

Rückblick und Vorschau zum Jahreswechsel

Das Jahr 2001 kann man wohl als eins der erfolgreichsten in der Vereinsgeschichte bezeichnen. Es war gekennzeichnet durch den Eintritt der BRG als neues betriebsführendes EVU für den Regelbetrieb auf den beiden Schmalspurbahnen vor den Toren Dresdens und damit wieder einer besseren Zusammenarbeit mit dem Bahnbetreiber, einen vielfältigen Traditionsbetrieb und vor allem die aufwendigen Hauptuntersuchungen an unseren Traditionswagen 970-006 und 974-354.

Inzwischen hat sich bestätigt, daß unsere Entscheidung zum Kauf des Zuges richtig war und wir auch in der Lage sind, die damit verbundene Verantwortung für eine sichere Betriebsführung erfolgreich wahrzunehmen. Das Beispiel der 099 752 hat klar gezeigt, was man auch gern mit den Traditionsfahrzeugen gemacht hätte. Zumindest der 99 713 war schon das Schicksal einer europäischen Versteigerung zugeordnet.

Im Dezember haben wir die letzte Rate für unseren Zug bezahlt, die günstige Miete für den Radeburger Lokschnuppen ist schon für 12 Jahre im Voraus gezahlt. Wir haben in vieler Hinsicht Glück gehabt, denn es sind einige Entscheidungen bei der Bahn gefallen, die wir nicht beeinflussen konnten. Wenn sie sich nun dahingehend auswirken, daß das gesamte Arsenal an historischen Fahrzeugen in Radebeul bleiben wird und von uns uneingeschränkt genutzt werden kann, sollten wir schon zufrieden sein. Zudem belasten uns die nun dem DB-Museum Nürnberg gehörenden vier KB und die 99 713 weder mit aufwendigen Instandhaltungsarbeiten und Fristen noch mit teuren Hauptuntersuchungen.

Zusätzlich haben wir nun z.B. auch Zugriff auf 99 608 und 99 564 der BRG, während wir aus eigenen Kräften den sächsischen Zug mit 975-103 und 970-302 komplettieren konnten. Man muß sich das alles einmal bewußt auf der Zunge zergehen lassen, um richtig würdigen zu können, was

Einladung zur Mitgliederversammlung am Sonnabend, dem 6. April 2002, 14 bis ca. 17 Uhr, im Restaurant »Zum Obstgarten«, Dresden, Nickerner Weg

(S-Bahn bis Dresden-Dobritz, Bus 85 bis Haltestelle E.-Kästner-Straße, 5 min Fußweg)

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Wahl des Präsidiums und des Versammlungsleiters, Protokollkontrolle
2. Berichte des Vorstands
3. Die Traditionsbahn im Jahr 2002, Dienstunterricht, Traditionsbetrieb, Arbeitseinsätze, Exkursionen, Vorschläge der Mitglieder, Eintragung zum Dienstplan
– Pause –
4. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
5. Diskussion, Anträge an die Versammlung, Umsetzung der aktuellen Aufgaben, Probleme
6. Beschlußfassung
7. Verschiedenes, Informationen

Wichtige Anträge an die Versammlung bitte spätestens eine Woche vorher beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle einreichen. Die Mitglieder werden höflich gebeten, sich bei Verhinderung vorher zu entschuldigen (Tel. 0351/46148001, Fax 0351/4614804, eMail: verein@trr.de).

DER VORSTAND

für Kleinode des sächsischen Bahnerbes wir hier eigentlich betreuen. Unser sächsischer Zug ist – abgesehen vom Mindener Preußenzug – heute fast der einzige originalgetreue Länderbahnzug bei den deutschen Museumseisenbahnen. Die beiden Radebeuler Denkmalsloks sind im vergangenen Jahr ja gleich noch mit in unser Eigentum übergegangen, so daß auch eine stilvolle »Bespannung« des mit Hilfe von ABM-Kräften vorbildlich restaurierten Museumszuges gesichert ist.

Die BRG ist vor einem Jahr mit viel Engagement als Betreiber der beiden Schmalspurbahnen eingestiegen, hat den Betrieb stabilisiert und ist dabei, erste Verbesserungen wirksam werden zu lassen. Dazu gehören z.B. Hauptuntersuchungen von Wagen, die auch das äußere und innere Erscheinungsbild wesentlich verbessern sollen.

Beim Äußeren der Fahrzeuge will man sich offenbar dem Traditionsbahn-Gedanken anschließen und Wert auf die Nachbildung der letzten DR-Epoche legen. Die Umstellung auf Druckluftbremse wird in kürzester Zeit beginnen. Hier handelt es sich um eine durchaus nachvollziehbare Entscheidung eines Bahnbetreibers mit zwei Strecken für das wirkungsvollere System, die durch Ersatzteilprobleme und den Verkauf der 099 752 umso dringlicher geworden ist. Sämtliche Traditionsfahrzeuge bleiben auf absehbare Zeit mit Saugluftbremse ausgerüstet. Für die gegenseitige Nutzung bestimmter Fahrzeuge werden gemeinsam die notwendigen Maßnahmen getroffen.

Dank dem Verkehrsverbund Oberelbe haben beide Strecken nach wie vor die attraktivsten Fahrpläne aller sächsischen Schmalspurbahnen. Der Dampf wird den beiden Bahnen nicht so schnell ausgehen, auch wenn 2003/04 mit der Beschaffung einiger Triebwagen zu rechnen ist. Zumindest für die Radebeuler Strecke (und in Oberwiesenthal) kann man wohl auch noch danach mit täglichem Dampfbetrieb rechnen.

Innerhalb unseres Vereins hat sich durch den Erwerb des eigenen Zuges sehr viel geändert. Er hat nicht nur die maßgeblichen Aktivitäten bestimmt, sondern zu völlig neuen Initiativen einer ganzen Reihe von Mitgliedern geführt. Ein erster Schwerpunkt war dabei die Instandsetzung, Einrichtung und Nutzung des Radeburger Lokschuppens. Das hat nicht nur diesem Denkmal, sondern auch manchem unserer Fahrzeuge und seiner Instandhaltung außerordentlich gut getan. Gleiches gilt natürlich auch für unsere grüne Lok. Die alte Dame braucht natürlich ständig viel Aufmerksamkeit und Zuwendung. Unserem Fahrzeugteam ist es mit Unterstützung Görlitzer Experten gelungen, ihr wieder richtig das Laufen beizubringen. Seitdem plagt sie noch das Rheuma besonders an den Dampfstrahlpumpen zur Kesselspeisung. Wir haben Schritte eingeleitet, um ihr auch hier wieder auf die Sprünge zu helfen. Die bei vielen Fahrgästen besonders beliebte Maschine soll und wird zusammen mit dem sächsischen Zug auch künftig das Rückgrat unseres Traditionsbetriebs bilden.

Eine absolute Höchstleistung in der bisherigen Vereinsgeschichte stellt natürlich die kurzfristig organisierte Hauptuntersuchung von zwei T-Wagen sozusagen in eigener Werkstatt dar. Auch hierbei wurden – mit kräftiger Unterstützung durch ABM-Kräfte – von einer ganzen Reihe unserer Mitglieder wirklich außerordentlicher Einsatz und bemerkenswerte Aktivitäten gezeigt. Was dabei entstanden ist, kann sich tatsächlich sehen lassen, verdient den Namen historisches Fahrzeug zu recht und kann über längere Zeit den soliden Grundstock unseres Wagenparks bilden.

Nicht zu vergessen ist natürlich auch die Inbetriebnahme des Oberlichtwagens 970-302, dessen langwieriger Wiederaufbau bei der ODS in Görlitz uns zwar auch viel Kraft und vor allem Geld gekostet, aber auch zu einer äußerst attraktiven Ergänzung des sächsischen Zuges geführt hat.

Übrigens sind in diesem Jahr all unsere Reisezugwagen von einem Beauftragten des LfB zertifiziert worden. Damit konnten Unklarheiten um frühere Untersuchungen endgültig ausgeräumt werden, es wurden die Zulassungen bis zur turnusmäßigen nächsten HU bestätigt und ausdrücklich

die gute Instandhaltung durch unseren Verein herausgestellt. Daß eigene Fahrzeuge nicht nur kostspielige HU benötigen, sondern auch dazwischen immer wieder Fristuntersuchungen, Bedarfsausbesserungen sowie ständiger Zuwendung bedürfen, hat wohl inzwischen jeder gemerkt. Was auf diesen Gebieten unter der Gesamtverantwortung von Kay-Torsten Zimmermann an Dampf- und Diesellok, Wagen und Draisinen alles geleistet worden ist, sollte von uns allen höchste Anerkennung finden.

Natürlich mußten wir – insbesondere bei den ersten Wagen-HU – noch jede Menge Lehrgeld bezahlen. Das führte nicht nur zu erheblichen Termin- und Kostenüberschreitungen, sondern auch zu manchem zusätzlichen Ärger, bescherte uns aber schließlich einen nun holzverkleideten Gepäck- und einen attraktiven Polsterklassewagen. Der Traditionsbetrieb wurde in der Regel in guter Qualität abgewickelt. Hier streben wir an, in den Anforderungen an uns selbst nicht nachzulassen. Ein historischer Zug allein ist heute nichts besonderes mehr, wir wollen, daß er mit Strecke, Betriebsablauf, Personal, Uniformen, Programmablauf und Service eine möglichst ideale Einheit bildet und den Fahrgästen ganz besondere Erlebnisse bietet, über die sie auch mit anderen sprechen. Solche Mundpropaganda ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Werbung, für die auch sonst noch einiges getan werden könnte.

Die Zuverlässigkeit des Traditionsbetriebs kann als hinreichend eingeschätzt werden. Mit einigen Ausfällen im Dampf- und Dieselbetrieb wurde das Limit eines vertretbaren Störgeschehens nicht überschritten, unsere Ankündigungen in der Öffentlichkeit konnten wir fast immer erfüllen. Aber wir sind natürlich noch nicht zufrieden. Dabei gehört es zu unseren eigenen Traditionen, die Probleme nicht durch Druck aufs Personal zu begraben, sondern mit dem nötigen Aufwand die technischen Voraussetzungen für eine zufriedenstellende Lösung zu schaffen.

Nicht nur in einem solchen EVU wie unserem spielt die Koordination zwischen Betrieb und Instandhaltung der Fahrzeuge eine große Rolle. Ich kann als OBl mit Freude feststellen, daß sie mustergültig geklappt hat und sich beide Seiten auf die gegebenen Zusagen verlassen konnten. Und wenn solche komplizierten Dinge wie die Wagen-HU eben nicht fristgemäß realisierbar waren, wurden sie z.B. ohne großes Aufsehen durch die Anmietung von zwei Zittauer Wagen ausgeglichen.

Die diesjährige Traditionsbahn-Saison hielt schon eine Reihe von Höhepunkten bereit: Sei es die erste Faschingsfahrt mit Diesellok, die erfolgreichen Osterfahrten, das Karl-May-Fest mit entfeuerter Lok, die ersten Draisinenfahrten zwischen Moritzburg und Cunnertswalde während der Streckensperrung oder der Zweizugbetrieb am 5. August und 7. Oktober. Ein besonderes Kapitel würde dem Bahnhofsfest und dem Traditionsbetrieb anlässlich des Jubiläums »120 Jahre sächsische Schmalspurbahnen« gebühren. Allein der Platz reicht dafür nicht. Erinnerung sei lediglich an den Studentakt, die Leihlok aus Schönheide, die eindrucksvollen und gut besuchten Lok- und Zugparaden sowie das eigentliche Fest in Radeburg.

Wohl kaum wiederholbar wird unsere große Rundreise mit der 99 539 im September durch Sachsen sein. Ihre Bedeutung sowohl als praktisch kostenlose Werbeveranstaltung für uns, Beweis der Zuverlässigkeit von Maschine und Personal und Festigung der Verbindung zu den Museumsbahnen und Vereinen in Zittau, Schönheide und Mügeln darf nicht unterschätzt werden. Allen, die dabei waren, und darüber hinaus praktisch dem gesamten Personal im Betriebsdienst gilt heute ein ganz besonderer Dank! Sei es in der Ausbildung, dem Fahrbetrieb oder seiner Vorbereitung: Alle Beteiligten haben bewiesen, daß man sich auch im 21. Jahrhundert auf sie verlassen kann.

Wir haben im Ergebnis auch drei neue, bahnamtlich geprüfte Lokführer unter uns: Tilo Mätzler für Dampf, Andreas Schmidt und Jörg Windrich auf der Kleinlok, alle auch als Kesselwärter einsetzbar. Ein nächster Schwerpunkt in der Ausbildung wird die Heranbildung einiger weiterer Lok-

heizer sein, die ebenfalls zugleich Kesselwärter werden oder es bereits sind. Und nach wie vor ist das Prinzip nicht durchbrochen worden, daß unsere Loks planmäßig ausschließlich von eigenem geprüften Personal geführt werden...

Das neue Jahr wird uns nicht viel Zeit zum Ausruhen lassen: Auf dem Programm stehen die Herrichtung neuer Räume für unsere Geschäftsstelle und ihr ganzes Umfeld sowie der Umzug dahin. Bis zum »scharfen Saisonstart« zu Ostern gibt es an den Fahrzeugen noch viel zu tun, später stehen u.a. wieder Gleisbauarbeiten an. Für den Traditionsbetrieb steht das traditionelle Programm bereits weitgehend fest, einige spezielle Fahrten werden sicherlich noch dazukommen. Gedacht ist z.B. mal an abendliche Walpurgis- oder Halloweenfahrten mit Fackelwanderung oder -gondeln. Noch nicht spruchreif ist der wieder angestrebte Austausch von Fahrzeugen mit anderen Strecken. Eins steht aber schon fest: Zusammen mit den Charterfahrten gibt es sicherlich wieder ein volles, anstrengendes, aber auch schönes Programm im Jahr 2002.

Bei seiner Umsetzung wünsche ich uns allen wieder viel Freude und Erfolg!

Doch zunächst möchte ich allen Mitgliedern und ihren Angehörigen sowie den treuen Lesern unserer Traditionsbahn-Depesche im Namen des ganzen Vorstands ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr wünschen.

Euer 1. Vorsitzender
CLAUS BURGHARDT

IVK auf Reisen

Der Traditionsbahn-Herbst des Jahres 2001 stellte wohl alle bisherigen Fahrtage in den Schatten: Mit unserer grünen IVK waren wir allein im September auf vier Schmalspurstrecken Sachsens im Einsatz; in sechs Heizhäusern konnte die Lokomotive während dieser Zeit »übernachten«!

Am 2. September begann die Lok ihre Reise-tätigkeit noch geruhsam mit einem fast normalen Dienst zwischen Radebeul und Radeburg. Der Verein hatte tatkräftige und potentielle Sponsoren zu einer öffentlichen Traditionsfahrt geladen, um bestehende Verbindungen aufzufrischen und möglichst neue zu knüpfen. Für die Grüne begann der Dienst mit der Leerfahrt von Radeburg nach Radebeul. Nach dem Traditionszugpaar blieb sie in Radebeul und wurde dort abgestellt.

Am folgenden Wochenende zog sie insgesamt 22 Züge zum »Tag der Sachsen« in Zittau. Im Eröffnungszug am 7. September beförderte sie zwischen Zittau und Zittau Süd auch den sächsischen Ministerpräsidenten Kurt Bieden-

kopf, der es sich nicht nehmen ließ, auch bei der Lokmannschaft vorbeizukommen. Untergestellt wurde sie in den Lokschuppen in Zittau und Bertsdorf, wo sie auch 99 715 wiedertraf.

Eine weitere Woche später sollte 99 539 auf der Museumsbahn Schönheide anlässlich des Bürstenfestes zum Einsatz kommen. Wegen der Ereignisse in den USA war das Fest kurzfristig um eine Woche verlegt worden, so daß zur Überführung genügend Zeit blieb. Insgesamt war unsere Lok vor 24 Züge gespannt. Höhepunkt war die Beförderung des abendlichen Zuges 2116 von Stützengrün nach Schönheide zusammen mit der Schönheider 99 582 und sechs Wagen. Darunter war auch der holzbeplante 970-369, der einst für den Traditionszug vorgesehen war und den die Schönheider Freunde in langjähriger Arbeit wieder aufgearbeitet haben.

Wieder ein Wochenende später war 99 539 zum Bahnhofsfest in Mügeln eingeladen, wo sie vor zwölf Zügen zwischen Oschatz und Kemnitz zum Einsatz kam und so knapp 200 km zurücklegte. Aber auch im altvertrauten Mügeln Lok-



schuppen konnte sich unsere »Reisetante« nicht lange aufhalten, denn am folgenden Wochenende war schon wieder Traditionsfahrt in Radebeul.

Insgesamt legte 99 539 im September bei 61 Zugfahrten 445,7 km zurück; der »passiv« zurückgelegte Weg auf dem Transporter zwischen den Einsatzorten dürfte das aber noch um einige Kilometer übersteigen.

Möglich wurde diese Reisetätigkeit nur durch den hohen persönlichen Einsatz von jeweils zehn bis 13 Vereinsmitgliedern an jedem Wochenende, vor allem des stellvertretenden OBI Kay-Torsten Zimmermann, der die nicht einfache Gesamtorganisation und Logistik meisterte. Die beiden Dampflokführer konnten ihre Streckenkenntnis auf drei andere Bahnen erweitern. Auf allen Einsatzstrecken konnten wir auf eine gute Zusammenarbeit mit den dortigen Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden bauen. »Nebenbei« entstand so auch ein freundschaftliches Verhältnis zu den Freunden der Schönheider Museumsbahn, die ja wieder einige Wochen später mit ihrer 99 582 zum Gegenbesuch in Radebeul erwartet wurden...

H. PRAUTZSCH/R. FISCHER



Oben: Unsere Grüne beim Rangieren in der Zittauer Abstellgruppe beim Tag der Sachsen am 8. September 2001.

Foto: H. Prautzsch

Mitte: Kurze Pause neben dem Schönheider Heizhaus während des Bürstenfestes am 22. September 2001.

Unten: Ungewohnt moderne Wagen für unsere Lok beim Bahnhofsfest in Mügeln am 30. September 2001.

Fotos: J. Windrich



Volldampf in Radeburg

Vom 19. bis 21. Oktober 2001 veranstalteten wir in Radeburg das dritte Bahnhofsfest. 1994 und 1995 hatten wir dort das 110- bzw. 111-jährige Bestehen unserer »Hausstrecke« begangen. In diesem Jahr war das Jubiläum »120 Jahre Sächsische Schmalspurbahnen« der Anlaß für ein weiteres Bahnhofsfest.

Am 16. Oktober 1881 wurde das Teilstück Wilkau–Kirchberg der Linie Wilkau–Carlsfeld

dem Betrieb übergeben. 1977 verkehrte dann der letzte Zug auf dieser Relation. Das letzte Stück der Strecke wurde stillgelegt und abgebaut. Aber es fanden sich einige Eisenbahnfreunde, die einen Teil wieder aufbauten und heute als Museumsbahn betreiben. Die Freunde der Schönheider Museumsbahn mit ihrer betriebsfähigen IVK konnten wir als Gäste auf unserem Bahnhofsfest begrüßen.

Die Gäste-Glosse:

**Ja, Hobbyeisenbahner gibt's, man hat seine wahre Freude daran.
Oder: Wenn einer eine Reise tut...**

Es begab sich, daß ein sächsischer Eisenbahnverein auf Reisen gehen wollte. Und wie es sich gehört, mit seiner Dampflok. Eine uneigennützige Interessengemeinschaft aus dem hohen Erzgebirge vernahm dies und bot uneigennützige Hilfe beim Transport erwähnter Lokomotive an. Ein Angebot flatterte diesem Verein ins Haus, als sei dieser Rockefeller oder Onassis. Da er weder der eine noch der andere war, hörte man sich um und siehe da: Es gab auch Transporte für Hinz und Kunz.

Donner grollte im hohen Erzgebirge, und die Gewitterwolken zogen westwärts in Richtung Vogtland, und wie ein Blitz entwuchs eine Idee. Entladen vom Tieflader mußte die Dampflok ja auch noch werden, und Verbindungen in DB-Kreise hatte man ja schließlich nicht. Flugs wurden wenige Tage vor der Entladung zwei Teile der Entladerampe der DB zu Reparaturzwecken abgefahren. Welch ein Glück für den sächsischen Verein, daß dabei nur Liliputaner am Werk waren, die nur die unteren Rampenteile bewältigten. Einem Verein, der selbst eine IVK hauptuntersuchte, gab das Fehlen dieser Teile natürlich keine Probleme auf, denn im Improvisieren ist man ja Meister, oder?

Flugs wurde die Lok entladen, auch ohne abzurutschen, was ja anderen schon passiert sein soll, und die Fahrt in ein schönes und erfolgreiches Wochenende konnte beginnen.

Da beim Gastgeber eine größere Festivität angesagt war, versammelte sich auch viel Volk um Strecke und Loks. Die in Fachkreisen bekannten Spähtrupps waren natürlich auch mit von der Partie, um ihren Patriarchen zu Hause haarklein zu berichten, wie bescheuert sich wieder mal die anderen anstellten und wie dieselben durch ihre Unfähigkeit glänzten oder sogar ihre Lokomotive abstellen mußten, was natürlich in erlauchten Kreisen niemals passiert.

Das Wochenende war aber trotzdem von Erfolg für Gastgeber und Gäste gekrönt und ging auch ohne prophezeiten Totalausfall der Gastlok infolge »Schmalspur-HU« glatt über die Bühne.

Ob Rockefeller oder Onassis, ob Hinz oder Kunz, es sei einigen Eisenbahnfreunden nahegelegt, aus dieser kleinen Geschichte zu lernen oder wenigstens darüber nachzudenken, warum man eigentlich diesem schönen Hobby nachgeht, oder ist es schon längst keines mehr?



Die offizielle Eröffnung erfolgte am Freitag durch den Bürgermeister der Stadt Radeburg, Herrn Jesse, und den 1. Vorsitzenden unseres Vereins. Wenn auch die Besucherzahlen sich zu diesem Zeitpunkt noch in Grenzen hielten und auch die abendlichen Fahrten teilweise mit einem Leerzug durchgeführt wurden, so war das nur die Ruhe vor dem Sturm.

Am Sonnabend morgen begann dann das geschäftige Treiben im Bahnhof Radeburg. Die Modelleisenbahnausstellung und unser kleines Museum im Güterschuppen wurden geöffnet, zahlreiche Stände und Fahrgeschäfte auf der Ladestraße und am Bahnsteig und auch das Bierzelt erwarteten die ersten Besucher.

Morgens startete jeweils ein Traditionszug von Radebeul Ost und von Radeburg aus. Zusammen mit den Planzügen konnte so ein Stunden-Takt angeboten werden. An Fahrzeugen wurde fast alles eingesetzt, was auf der Strecke verfügbar war: 99 582 aus Schönheide, 99 713 und die beiden Plan-Loks von der BRG sowie 132 und Lok 1 der Traditionsbahn. Neben unseren Wagen hatten wir zur Verstärkung der Sonderzüge die Traditionswagen von der BRG angemietet.

Eine Neuerung gab es bei den Fahrpreisen: Wir konnten mit der DB eine gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten vereinbaren. Demzufolge



Oben: Am 20. Oktober 2001 war Gastlok 99 582 auch vor dem Traditionszug eingesetzt. Foto: A. Kroß

Mitte und unten: Während der Fotofahrten am 21. Oktober 2001 hatten 99 582 und 99 713 in Friedewald ihre Züge vereinigt und diese »lange Leine« zusammen nach Moritzburg gebracht.

Fotos: V. Zirnstein

verkauften wir unsere Karten auch nach den Preisstufen der Bahn für die sächsischen Schmalspurbahnen, also Radebeul Ost–Radeburg und zurück für einen Erwachsenen für 16,50 DM. Dies wurde durch die Fahrgäste sehr gern angenommen, denn so brauchten sie nicht mehr zwischen Regel- und Traditionszug zu unterscheiden und konnten alle Züge benutzen. Am Sonntagabend wurden so 17 zusätzliche Züge zum Normalfahrplan angeboten!

Der Sonntag war nicht weniger turbulent. Morgens startete in Radebeul die längste Traditionsbahn-Foto-Sonderfahrt. Wechselnde Zugbilder, Kreuzungen von Regel- und Traditions- sowie einem »Güterzug« sorgten für zahlreiche Motive. Auf den verschiedenen Stationen wurde umfangreich rangiert und die Lokomotiven und Wagen der Züge getauscht. Somit erlebten die Fotofreunde und auch die »normalen« Fahrgäste ein abwechslungsreiches Programm.

Höhepunkt war dann sicherlich die Lok- und Zugparade in Radeburg. Bis auf den Regelzug in Radebeul waren hier alle an diesem Wochenende eingesetzten Fahrzeuge beteiligt. Die beteiligten Betriebseisenbahner mußten sich erst einmal einen komplizierten Rangierplan verinnerlichen, so daß es zu kleineren Verzögerungen kam. Für unsere Gäste war es aber dennoch ein gelungene Attraktion, als sich vier Züge synchron bewegten!

Oben: Zuvor hatte 99 582 einen Güterzug »über den Damm« nach Friedewald gebracht.

Mitte: 99 713 war meist mit unseren DRG-Wagen auf der Strecke.

Unten: Der »Saxonia Limited« nähert sich dem Bahnhof Friedewald.

Fotos: V. Zirnstein





Der Wettergott ließ uns an diesem Herbst-Wochenende bis (fast) zum Ende nicht im Stich, und so konnten wir etwa 10 000 Besucher auf unserem Fest begrüßen (zum Vergleich: 1994 hatten wir etwa 8 000 bis 10 000 und 1995 etwa 6 000 Besucher). Insgesamt wurden durch unseren Verein an diesen drei Tagen 39 Sonderzüge (36 Personen- und drei Güterzüge) gefahren. Deren Personal wurde mit Ausnahme der VIK-Mannschaft ausschließlich von den Schönheider Freunden und unseren Vereinsmitgliedern gestellt. Besonderer Dank gilt den fleißigen Ehefrauen, die vor allem für das leibliche Wohl des Personals sorgten, und den Eisenbahnern der BRG für die gute Zusammenarbeit sowie natürlich allen Sponsoren, die mit ihrer Unterstützung erheblich zum Gelingen der Veranstaltung beitrugen.



Das nächste Bahnhofsfest – wenn auch in einem kleineren Rahmen – steht bereits vor der Tür: 2002 begeht das Bahnhofsgebäude in Friedewald seinen 100 Geburtstag. Am 2. Juni 2002 will dies der heutige Besitzer mit unserer Unterstützung feiern. Hierfür und für allen anderen Aktivitäten im kommenden Jahr werden also wieder viele fleißige Helfer gebraucht.

ATTILA KROSS



*Oben: Lok 1 war bei den vielen Rangierarbeiten in Radeburg unentbehrlich.
Mitte: Mit Bimmel und Pfeifen zogen vier Dampfzüge in Parallelfahrt an den begeisterten Besuchern vorbei.*

Fotos: V. Zirnstein

Unten: Nicht nur stark befahren, sondern auch begangen waren die Radeburger Gleise an diesem Wochenende.

Foto: R. Fischer

Ausschreibung des Imbißverkaufs im Traditionszug

Der Verein Traditionsbahn Radebeul e.V. schreibt hiermit die Imbißversorgung in den Traditionszügen für das Jahr 2002 öffentlich aus. Der Verein vergibt alle anfallenden Leistungen ausschließlich an einen Bewerber. Eine Kündigung kann von beiden Seiten zwischenzeitlich nur bei groben und wiederholten Verstößen des Partners gegen mindestens eine Bedingung erfolgen. Der Verein ist berechtigt, den Zuschlag ohne erneute Ausschreibung um ein oder mehrere Jahre zu verlängern.

Bewerber haben sicherzustellen:

- die Imbiß- und Getränkeversorgung an allen öffentlichen Fahrtagen lt. Jahresplan sowie bei Sonderfahrten auf Wunsch des Bestellers,
- ein zu vereinbarendes Mindestangebot sowie bei Bedarf zusätzliche Leistungen im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten,
- gute Qualität und ausreichende Quantität des Angebots.

Sie müssen dabei:

- die Versorgung aus dem Gepäck- oder Güterwagen gewährleisten (auf Wunsch können in den Sitzwagen zusätzlich mobile Angebote unaufdringlich unterbreitet werden),
- die Wagen rechtzeitig vor der Bereitstellung der Züge beladen,
- mit ihren eventuellen Mitarbeitern ein dem Traditionsbetrieb angepaßtes Erscheinungsbild bieten und im Dienst nüchtern sein,
- gesetzliche Bestimmungen, Festlegungen der Hygiene, des Arbeits- und Brandschutzes sowie der DB AG und unseres Vereins (z.B. Rauchverbot im Verkaufsraum) einhalten,

- das allgemeine Preisniveau und das Grundsortiment mit dem Vorstand abstimmen sowie mindestens 10 % des Umsatzes an den Verein abführen und auf Wunsch preisgünstige Personalverpflegung anbieten.

Sie haben:

- die benötigte Ausrüstung und Bekleidung selbst zu stellen sowie das Warensortiment auf eigene Kosten zu beschaffen.

Angebote müssen die Erfüllung der obigen Ausschreibungsbedingungen beinhalten. Sie können sich in der Höhe der Provision sowie in Vorstellungen zu attraktiven und dem Charakter des Traditionsbetriebs entsprechenden Angeboten, deren Präsentation sowie eigenen ergänzenden Vorstellungen unterscheiden.

Die schriftlichen Angebote sollen bis 31. Januar 2002 eingegangen sein, spätere Eingänge müssen nicht berücksichtigt werden. Die Entscheidung trifft eine vom Vorstand eingesetzte Arbeitsgruppe. Sie ist nicht anfechtbar. Vereinsmitglieder dürfen bevorzugt werden.

Der Zuschlag soll spätestens bis zum 28. Februar 2002 erfolgen (Eingang beim Bewerber). Der erste Einsatz erfolgt zu den Osterfahrten.

Die Vereinsmitglieder sind aufgerufen, die Ausschreibung auch an potentielle Interessenten im Verwandten- und Bekanntenkreis heranzutragen.

Radebeul, am 5. Dezember 2001

Traditionsbahn Radebeul e.V.

Der Vorstand

Tel: 0351-46148001

**Der Vereinsvorstand und die Redaktion der
Traditionsbahn-Depeſche**

wünschen unseren Lesern, allen Freunden der Traditionsbahn und ihren Familien ein frohes Weihnachtsfest und für das Jahr 2002 viel Glück, Gesundheit und auch weiterhin Freude an unserem Hobby!

Vereins- und Bahninformationen

- **Mitgliedsbeiträge für das Jahr 2002**
Natürlich kann der Verein auch im neuen Jahr nicht auf Eure Beiträge verzichten. Die Höhe wurde von der Mitgliederversammlung bereits am 18. November 2000 festgelegt. Mit Ausnahme der Höchststufe sind die neuen Beiträge durch die Währungsumstellung etwas günstiger als im Jahr 2001. Leider ergibt sich für die BSW-Mitglieder eine besondere Belastung, weil das Bahn-Sozialwerk wegen seiner schwierigen Finanzlage die Mindestspenden für unsere Verhältnisse ganz erheblich anheben mußte. Wir hoffen aber trotzdem, daß alle unsere BSW-Mitglieder weiterhin zur Stange halten und vielleicht noch ein paar dazu kommen.
Den Jahresbeitrag 2002 bitten wir unbedingt nur in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März des Jahres 2002 auf das gewohnte Konto 2209233 bei der Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97, zu überweisen. Ab 2003 gibt's dann dafür ein neues Konto.
Wer den Termin aus persönlichen Gründen nicht einhalten kann, wendet sich bitte rechtzeitig an den Schatzmeister oder einen Vorsitzenden.

**BEITRAGSHÖHEN FÜR 2002
gemäß Beschluß der Mitgliederver-
sammlung vom 18. November 2000**

Bruttoeinkommen bis 250 Euro	Jahresbeitrag 10 Euro
250 bis 500 Euro	25 Euro
500 bis 1000 Euro	40 Euro
1000 bis 1500 Euro	50 Euro
über 1500 Euro	60 Euro
Ehegatten und LAP	10 Euro
BSW-Beitrag zusätzlich	30 Euro

- **Neuer Kontenplan ab 2002**
Unser Hauptkonto heißt künftig 3000025099 und wird bei der Kreissparkasse Meißen geführt, BLZ 850 550 00. Es wird zunächst nur auf Rechnungen erscheinen, für die Beiträge und Spenden gilt 2002 noch das bisherige Konto. Auch die Sammelkonten für Fahrkarten- und Souvenir-Einnahmen sowie die Agentur Weißes Roß werden sich ändern. Die Nummern werden den jeweils Verantwortlichen mitgeteilt. Für das Depeschen-Abo gilt noch einmal die bisherige Kontonummer 101901940 bei der Sparda-Bank Berlin, BLZ 120 965 97.
- **Für unsere Werbung und Veröffentlichungen** suchen wir laufend Fotos von den Vereinsaktivitäten, z. Z. besonders folgende Motive:
 - Traditionszüge in Winterlandschaft,
 - Traditionszüge mit Fahrgästen, möglichst historisch gekleidet,
 - Ausfahrt Schmalspurzug mit ICE (Minute 25) in Radebeul Ost,
 - Traditionslok(s) mit Zug im Hochformat...
- **Wechselgeld-Spende**
Für den Start ins Euro-Zeitalter wären uns eine ganze Reihe der offiziellen »Starter-Sets« mit Kleingeld recht hilfreich, wenn Ihr darauf verzichten könnt. Mit einem relativ kleinen Betrag könnt Ihr hier einen sehr willkommenen Spendenbeitrag leisten. Der Vorstand und die Geschäftsstelle nehmen sie gern entgegen und stellen auf Wunsch Quit-tungen aus.
- **Winterwanderung am 27. Januar 2002**, Treffpunkt und Ziel bitte vorher in der Geschäftsstelle oder beim 1. Vorsitzenden erfragen.
- **Nächster Kegelabend in der »Made«** in Dresden-Nickern ist am 6. April 2002 im Anschluß an die Mitgliederversammlung; Anmeldungen bitte wieder über Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 0172/7935934.
- **Nachdem eine limitierte Serie eines Roco-HO-Kühlwagens mit einer Werbeaufschrift**

unseres Verein binnen weniger Wochen ausverkauft war, ist jetzt ein gleicher Wagen in Nenngroße TT erhältlich. Beide Modelle entstanden in Zusammenarbeit mit dem Modell-eisenbahn-Fachgeschäft Grundkötter in Radebeul. Dort und natürlich in unserem Souvenirverkauf ist das TT-Modell noch erhältlich.

- Als Ersatz für die im August nach Ochsenhausen verkaufte 099 752 (99 1788) ist seit Anfang Dezember die druckluftgebremste 99 1789 in Radebeul Ost. Die 99 1789 erhielt im Werk Meiningen eine L6-Hauptuntersuchung. Anschließend kam die Maschine nach Freital-Hainsberg, wo sie am 8. November ihre Lastprobefahrt absolvierte. Am ersten Dezemberwochenende war sie dann auf einem Tieflader verladen zum Kleinbahnfest in Freital-Cobmannsdorf ausgestellt. Am 3. Dezember wurde sie nach Radebeul überführt.
- Der erste druckluftgebremste Wagen steht auch bereits in Radebeul Ost. Es ist der Altbau-Traglastenwagen 970-516, welcher ebenfalls im Werk Meiningen eine Untersu-

chung erhalten hat. Wann der erste Einsatz der Druckluftfahrzeuge erfolgen soll, ist noch nicht bekannt.

- Nachdem die »Sächsische Zeitung« am 6. Dezember 2001 auf der Titelseite (!) von den Absichten der DB AG und des VVO berichtet hatte, spätestens 2004 die »technisch hoffnungslos veralteten Dampfloks« auf den beiden Schmalspurbahnen bei Dresden durch »modernste Diesel-Triebwagen« aus der Schweiz im täglichen Einsatz abzulösen, regte sich Widerspruch auch bei Tourismus-Experten und Lesern. Der Freistaat will den Kauf der elf Triebwagen (1,8 Millionen Euro pro Fahrzeug) mit 90 % bezuschussen. Der Artikel schloß mit der Empfehlung an das beim »Luxus Dampfloks« sparentschlossene Finanzministerium, doch auch den Zwinger abzureißen, so könne man allein an Renovierungskosten Millionen sparen! Inzwischen erklärten die Herren Martini (DB Regio) und Ringat (VVO), daß man doch einen täglichen Dampfbetrieb beibehalten wolle, über dessen Umfang aber noch nicht entschieden wäre.

Spender für 970-302

Heinz Diese

Holger Görs

Michael Chares

Rainer Fischer

Gerhard Walter

Wolfgang Fürstenberg

H.-G. Behling

Thomas Hering

H.-J. Probst

Steffi Meinitisch

Peter Thielemann

Wolfgang Herrmann

A. Kocourek

Uwe Klemm

Karsten Gunkel

Lutz-Uwe Treichel

U. Halfmann

Stadt Radeburg

N. Lange

Peter Reichler

Allen Spendern gilt unser ganz herzlicher Dank! Die Spendenaktion »970-302« konnte erfolgreich abgeschlossen werden; insgesamt gingen 99 teilweise erhebliche Spenden ein. Eine Aktion zugunsten der im Jahre 2003 bevorstehenden Kesselrevision an 99 539 wird folgen, mehr dazu im nächsten Heft.



*Buntes V10C-Stelldichein in
Freital-Hainsberg:
Lok 7 (gelb, Kemmlitz), 199 009 (schwarz,
IGP) und V 10 C (blau, WTB) am
1. Dezember 2001 vor dem monströsen
Siloturm, der heute das Bahnhofsbild
beherrscht. Hinter der rechten Lok schaut
der in diesem Jahr aufgearbeitete
Wasserwagen 97-09-53 hervor.
Foto: A. Kroß*

- Für den Bereich der VVO sind fünf Triebwagen geplant; in Radebeul sollen zwei, in Freital drei Triebwagen stationiert werden. Leider hätte sich kein einheimischer Hersteller für die Fahrzeuge gefunden...
- Am 16. November 2001 wurde auf der Schönheider Museumsbahn der Abschnitt Stützengrün–Stützengrün-Neulehn offiziell in Betrieb genommen.
 - Der Oberwiesenthaler Lokschuppen der Fichtelbergbahn soll im kommenden Jahr abgerissen und durch einen Neubau nach historischem Vorbild ersetzt werden.
 - Am 22. und 23. September kam die 99 568 der Preßnitzalbahn auf dem Gelände des Schmalspurmuseums Rittersgrün zum Einsatz. Anlässlich des Bahnhofsfestes pendelte die Maschine auf allen Gleisen zwischen Lokschuppen und Empfangsgebäude.
 - Am 1. und 2. Dezember 2001 fand in Freital das 3. Kleinbahnhfest statt. Im Bahnhof Freital-Hainsberg waren außer der nicht betriebsfähigen 99 1790 vor dem Museums-Güterzug noch drei jeweils unterschiedlich lackierte V10C aufgestellt worden. In Freital-Coßmannsdorf präsentierte man die 99 1789 auf einem Tieflader. Mit der 99 1608 und dem Saugluftzug fanden mehrmals täglich Pendelfahrten zwischen Freital-Hainsberg und Rabenau statt.
 - Anlässlich des 11. Dresdner Dampflokfestes zu Pfingsten 2002 soll die Standorteröffnung des DB-Museums Dresden-Altstadt stattfinden. 03 001 soll bis dahin noch eine Hauptuntersuchung erhalten. Damit wäre sie neben der von den Altstädter Eisenbahnfreunden nach dem Fristablauf aufgearbeitete 89 6009 wieder als zweite betriebsfähige Dampflok im ehemaligen Bw Dresden-Altstadt. Aus der Pressemitteilung des DB-Museums Nürnberg vom 17. September 2001: »Mit der Unterzeichnung eines weiteren Kooperationsvertrages zwischen dem Firmenmuseum der Deutschen Bahn und der Dampf Plus GmbH wird die Aufarbeitung von vier Dampfloks ermöglicht. Dabei handelt es sich um folgende Dampfloks: 18 201 (Standort Halle (Saale)), 01 531 (Standort Arnstadt), 03 001 (Standort Dresden), 44 1093 (Standort Arnstadt). Das Eigentum an den Fahrzeugen behält die DB AG. Die Dampf Plus GmbH erhält für den Zeitraum von vorerst acht Jahren die Nutzungsrechte an den Fahrzeugen. Durch die Dampf Plus GmbH werden die Fahrzeuge in den nächsten drei Jahren betriebsfähig gemacht. Das DB Museum und die Dampf Plus GmbH werden mit diesen Dampfloks Nostalgiefahrten durchführen.«

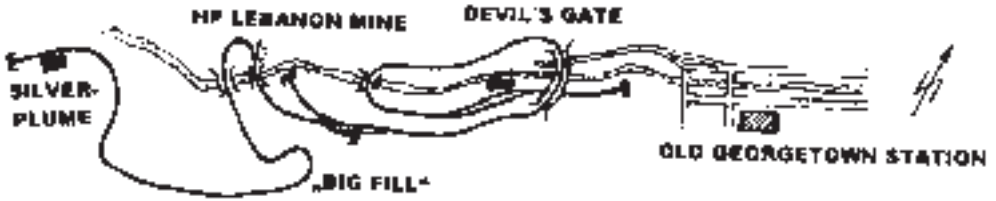
Ein Looping auf Schienen: The Georgetown Loop Railroad

Der US-Bundesstaat Colorado wird von den mächtigen Rocky Mountains beherrscht. Ortsnamen wie Silverton, Leadville, Eldorado und Silver-Plume erinnern an den einstigen Edelmetallrausch. Der Traum vom schnellen Geld ließ in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein dichtes Eisenbahnnetz entstehen. Der Schmalspurfreund kann heute in Colorado noch drei Schmalspurstrecken bereisen. Im Sommer 2001 habe ich diese Touristik- bzw. Museumsbahnen besucht und möchte Euch zunächst die Kürzeste dieser drei etwas näher vorstellen:

Etwa 50 Meilen westlich von Denver, kurz vor dem Loveland Pass, trifft man auf »The Silver Queen of the Rockies«, auf Georgetown. 1859 entdeckte George Griffith etwa neun Meilen westlich des Biberteiches das begehrte Gold. Dieser Platz wurde »George's Town« genannt, das heutige Georgetown. Mehr Gold als im Wert von 500 Dollar war nicht zu fördern, aber zwei Meilen weiter westlich davon machte man den größten Einzelsilberfund der Welt, welcher dieses Gebiet berühmt gemacht hatte. Diesen Ort nannte man später Silver-Plume (Silberfeder). Das große Vorkommen mußte auch abtransportiert werden. Dafür suchte William A. H. Loveland bereits 1861 eine Route für eine Eisenbahn und fand dabei den nach ihm benannten Pass. Sein Vorschlag, die Strecke als Teil der transkontinentalen Eisenbahn zu bauen, wurde von der Union Pacific abgelehnt. Anfangs als Normalspurbahn geplant, wurde auf Vorschlag des jungen Schweizer Ingenieurs Berthoud die 3-Fuß-Schmalspur (914 mm) gewählt, um die Strecke besser den natürlichen Gegebenheiten anpassen zu können. Ab 1869 baute die Colorado Central Railroad mit Hilfe der Union Pacific eine Strecke von Denver über Golden westwärts am Cleer Creak entlang. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten ging der Bau nur in Etappen voran. Erst am 13. August 1877 wurde der Betrieb auf dem Streckenabschnitt bis Georgetown aufgenommen. Die Kosten be-

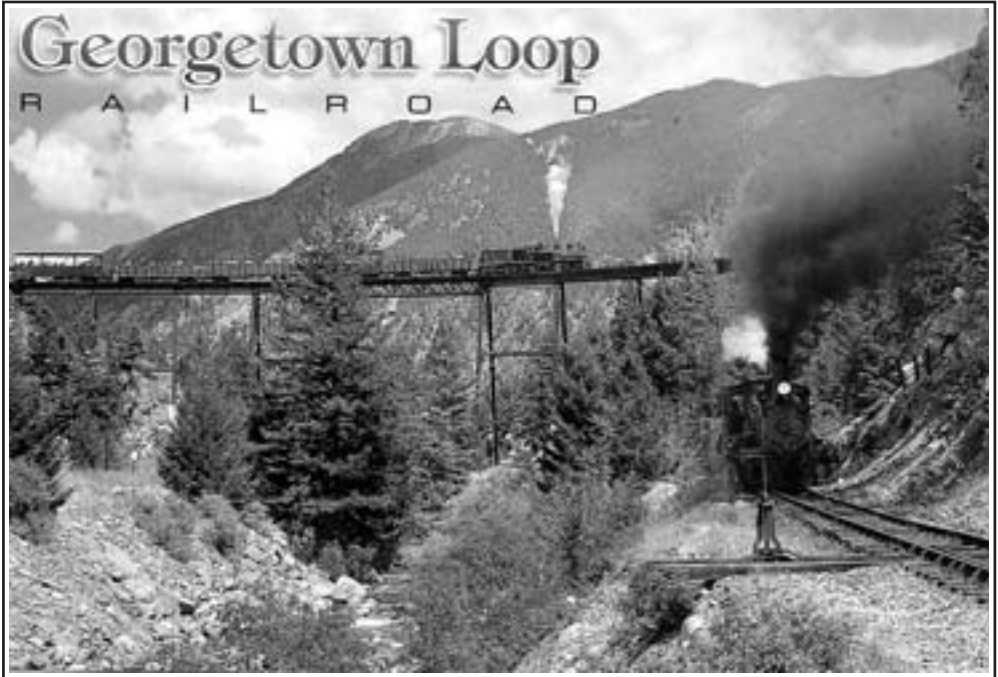
liefen sich auf etwa 60 000 Dollar pro Meile, für die damalige Zeit eine Menge Geld. Der vorge-sehene Endpunkt in Silver-Plume lag nur noch 2,1 ml (3,4 km) entfernt, aber 638 ft (209 m) höher. In dem schmalen Tal wäre für ein Spitzkehrensystem eine Steigung von 6 % erforderlich gewesen, zu steil für einen reinen Adhäsionsbetrieb. Aus diesem Grund entwarf der Schweizer Ingenieur Blenkinsderfer eine spiralförmige Linienführung, den Loop, mit zwei anschließenden Hufeisenkurven, wodurch sich die maximale Steigung auf 3,5 % und die durchschnittliche auf 2 % reduzierte. Dafür war am Teufelstor eine 300 ft lange und 95 ft hohe Brücke erforderlich, der »Devil's Gate-Viadukt«, welcher innerhalb einer 180°- Kurve verläuft. Nachdem endlich die Gelder bewilligt waren, begann man sehr hektisch mit den Bauarbeiten, bei denen etwa 200 Männer im Einsatz waren. Die Mannschaften wechselten ständig, wodurch die Arbeiten nur schleppend vorangingen. Am 20. September 1883 trafen die vormontierten Stahlteile in Denver ein und wurden innerhalb einiger Tage auf Schmalspurwagen umgeladen, um sie gleich zur Baustelle zu fahren. Man hatte es eilig und begann sofort mit dem Brückenbau, bevor der Wintereinbruch die Arbeiten unmöglich machen würde. Mitte November war die Brücke fertig. Als am 25. November Chefingenieur Stanton das Bauwerk inspizierte, verweigerte er die Abnahme: Bei der Errichtung waren Nord- und Süd Pfeiler miteinander verwechselt worden. In aller Eile begann man am 10. Dezember mit der Demontage der Brücke, und nach insgesamt sechs Wochen, am 23. Januar 1884, war der Wiederaufbau abgeschlossen. Drei Tage später konnte das Gleis verlegt werden. Am 10. März 1884 fuhr endlich der erste Zug in Silver-Plume ein. Der reguläre Betrieb begann am 31. März 1884 sehr zur Erleichterung der Einwohner.

Der Personenverkehr spielte dennoch eine untergeordnete Rolle. Im Jahre 1909 verkehrten



nur noch zwei Personenzugpaare täglich. Wegen des umfangreichen Güterverkehrs wurden diese aufgegeben und durch GmP ersetzt. Ende der zwanziger Jahre gingen die Fahrgastzahlen soweit zurück, daß die GmP nur dreimal, später nur noch zweimal wöchentlich verkehrten. In den dreißiger Jahren mußten sich die wenigen Passagiere u.a. den Güterzugbegleitwagen, den Caboose, mit dem Personal teilen. Anfangs bewältigten »Consolidations«, wie die Loks mit der Achsfolge 2-8-0 (1'D) genannt werden, den Verkehr. Später kamen Loks der Bauart Shay

dazu. Um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen, wurden auf Drängen des Vizepräsidenten Robert Rice zwei stärkere und damit auch schwerere Tenderloks mit der Achsanordnung 2-6-6-2T der Uintah Railway eingesetzt, die eine Verstärkung des Oberbaues und der »Hohen Brücke«, wie der Devil's Gate-Viadukt auch genannt wurde, erforderlich machten. Doch all das konnte nicht mehr Verkehr auf die Bahn bringen. Zuletzt reduzierte sich der gesamte Betrieb auf je einen GmP am Dienstag und am Freitag. Das Silbervorkommen war erschöpft, die Bahn verlor



ihre ursprüngliche Aufgabe. Innerhalb weniger Monate kam am 30. Januar 1939 die Genehmigung zur Betriebseinstellung. Die Abbautrups begannen sofort mit ihrer Arbeit. Auch der Viadukt wurde abgerissen und das Material an die Silver-Plume Mine & Mill Co. verkauft, die es zum Ausbau ihrer Mienen verwendete.

Im Jahre 1885 kostete eine Fahrt von Denver nach Georgetown 3,45 Dollar, für das Teilstück Georgetown–Silver-Plume waren nochmals 45 Cents zu entrichten. Heute kostet eine Fahrt von Devil's Gate nach Silver-Plume und zurück 14,50 Dollar für Erwachsene, Kinder (3-15 Jahre) zahlen 9,50 Dollar. Daß man heute diesen Abschnitt wieder befahren kann hat man der Colorado State Historical Society zu verdanken.

Als im Jahre 1959 der 100. Jahrestag des Goldfundes in Georgetown groß gefeiert wurde, beschloß die Gesellschaft, einen Teil der Mienenanlagen wieder herzurichten. Die Arbeiten begannen 1973, die Lebanon Mine ist wieder als Besucherbergwerk zugänglich. Am einfachsten erreicht man Georgetown mit dem Auto. Man verläßt den Interstate 70 am Exit #228. Die Fahrkarten sind nur in der Old Georgetown Station, 1106 Rose Street, erhältlich. Danach fährt man der Ausschilderung nach westwärts aus der Stadt in das sich verengende Tal. Dann steht sie vor einem, »die Weltberühmte«, wie der Viadukt früher genannt wurde. Die Zufahrt führt unter diesem hindurch, und unmittelbar dahinter erreicht man den Parkplatz. Eine Brücke überspannt den Clear Creek zum neuen Bahnhof Devil's Gate, der aus dem Hauptgleis und einem Umfahrgleis besteht. Von hier aus kann man den talwärts fahrenden Zug beobachten, wie er gemächlich über den Viadukt und dann um einen herum fährt, um wenige Minuten später am Bahnsteig zu halten. Die Lok setzt um, und das Einsteigen in die umgebauten Güterwagen beginnt. Das nette Zugpersonal gibt noch einige Sicherheitshinweise. Zunächst drückt die Lok ihren Zug rückwärts unter dem Viadukt hindurch und kommt kurz dahinter am Gleisende zum Stehen. Ein paar Pfeifsignale, und es geht

bergauf, der Looping beginnt. Zunächst bestaunen wir beim Durchfahren den Viadukt, der von dieser Perspektive »mächtig gewaltig« erscheint. Ohne Halt durchfahren wir den Bahnhof und lauschen dem Geräusch der Dampfmaschine. Dabei vermissen wir das uns bekannte Stampfen und Schnaufen, wie es bei einer anstrengenden Bergfahrt normalerweise zu hören ist. Die Lok klingt eher wie eine Nähmaschine. Vorgespannt ist Lok 14, eine Getriebelok der Bauart Shay, die in Europa wenig bekannt ist. In stetiger Steigung nach einigen hundert Metern am Südhang des Canyons entlang wendet sich die Strecke um 180° zum Nordhang. Wir verlassen den Wald und genießen den Blick auf den Viadukt, den wir nun problemlos überfahren. Dabei überqueren wir den Fluß und unsere eigene Strecke und schwenken dabei wieder zurück zum Südhang. Weniger Glück hatte am 1. Juni 1984 der Eröffnungszug nach dem Wiederaufbau und zum 100-jährigen Jubiläum der Strecke, als ein Wagen entgleiste und der mitfahrende Gouverneur sein Barbeque einhalb Stunden später erreichte. Der Zug verschwindet wieder im Wald. Nach einer weiteren Meile zweigt rechts ein Stumpfgleis mit starkem Gefälle zur Lebanon Mine ab, auf dem alte Güterwagen abgestellt sind. Auf einem anderen Stumpfgleis links der Strecke sind Gleisbaugeräte abgestellt. Nach einer Rechtskurve überqueren wir den Clear Creek und durchfahren den Haltepunkt Lebanon Mine, von dem ein Weg zur Mine führt. Dann folgt sofort nach links die erste Hufeisenkurve, um erneut die Flußseite zu wechseln. Nach einer weiteren Viertelmeile wendet sich die Bahn bei Big Fill in der zweiten Hufeisenkurve nach rechts wieder am Südhang westwärts und erreicht nach insgesamt 3,5 Meilen den Endpunkt Silver-Plume auf 9114 ft Seehöhe. Hier befindet sich das betriebliche Zentrum der Bahn. Entsprechend ausgebaut sind die Gleisanlagen. Neben den drei Shay-Loks 8, 12 und 14 sind hier noch drei vierachsige Dieselloks beheimatet. Von den anderen Dampfloks, den Consolidations 40 und 44,



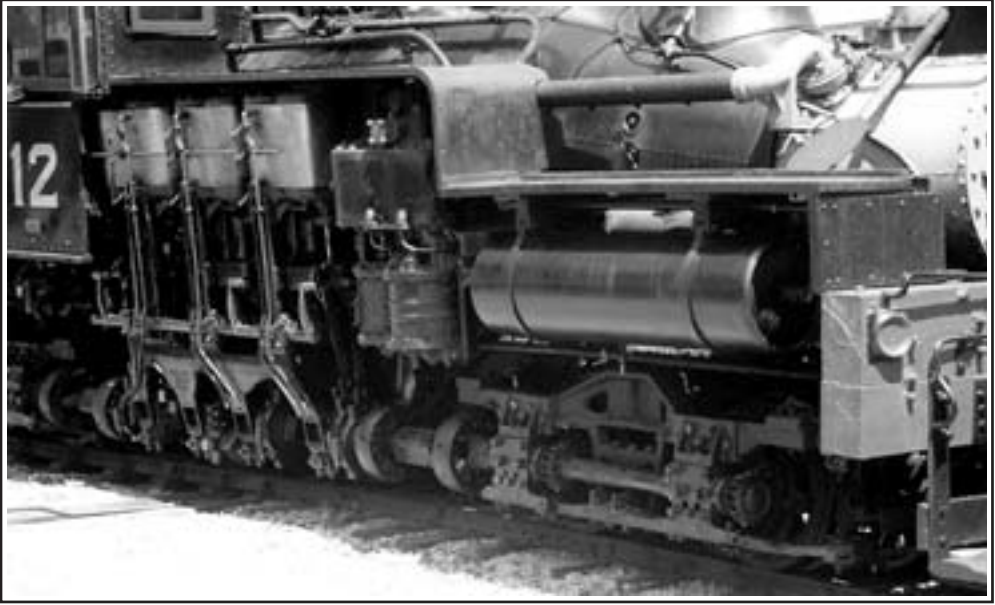
war nichts zu sehen. Diese wurden zu Beginn des Museumsbetriebes eingesetzt, da keine originalen Loks mehr existierten. Die drei Shays wurden von der West Side Lumber Co. übernommen. Auf einem kurzen Stumpfgleis steht eine Motordraisine. Angetrieben wird sie mit einem Zweitakt-Diesel. Eine Windschutzscheibe, Blechdach und seitliche Vorhänge schützen den Draisinenführer vor der Witterung. Während Lok 14 umsetzt, zieht eine der Dieselloks die Shay Nr. 12 fotogerecht aus dem zweigleisigen Lokschuppen. Nach 20 Minuten beginnt die Rückfahrt. Am Haltepunkt Lebanon Mine verlassen die Teilnehmer der Minentour den Zug. Diese werden 80 Minuten später mit dem nächsten Umlauf wieder nach Devil's Gate mitgenommen. Einen Wanderweg entlang der Strecke gibt es nicht, und so werden nur Rückfahrkarten verkauft.

Alle Zugpaare beginnen und enden in Silver-Plume. Wer dort einsteigen möchte, verläßt I-70 am nächsten Exit #226, direkt neben dem Bahnhof. Der Radweg neben der Autobahn I-70 am oberen Rand des Tales eignet sich zum Ablaufen der Strecke, wo sich gute Fotostandpunkte befinden. Es verkehren fünf Zugpaare, so daß der Zug mehrmals an einem vorbeifährt.

Aktuelle Informationen und Geschichtliches erhält man unter www.georgetownloop.com im Internet, wo man seine Tickets auch online bestellen kann.

ANDREAS JAECKEL

*Oben und Mitte: Lok 14 mit ihrem Zug
auf dem Devil's Gate-Viadukt
Unten: Lok 12 wartet kalt in Silver-Plume
29. Juni 2001.
Foto: A. Jaeckel*



Enge Kurven, starke Neigungswechsel und ein mehr provisorisch verlegtes Gleis. Eine Einrahmenlok hätte es da sehr schwer. Diese Erkenntnis ließen Ephraim Shay, der im Holzeinschlag arbeitete und auch für dessen Transport verantwortlich war, in fünfjähriger Arbeit einen neuen Loktyp für seine Waldbahnen entwickeln. Die Loks erhielten zwei senkrecht hintereinander stehende Zylinder auf der rechten Seite unmittelbar vor dem Führerhaus. Die darunter längs angeordnete Kurbelwelle gibt ihr Drehmoment über Gelenkwellen auf die Drehgestelle ab. Über Kegelräder werden alle Achsen von der rechten Seite angetrieben. Am 14. Juni 1881 erhielt Shay die Patente für die USA und Kanada, die er wenig später für 10 000 Dollar an die Lima-Werke in Lima, Ohio verkaufte.

Die ersten Exemplare hatten noch stehende Kessel. Ab 1883 wurden nur noch liegende eingebaut, die zum Gewichtsausgleich nach links versetzt wurden. Dieser Typ B wurde um einem dritten Zylinder erweitert, und es entstand der Typ C mit einem dritten Triebgestell unter dem zusätzlichen Wassertender. Dadurch steht die gesamte Lokmasse als Reibungsmasse zur Verfügung. Auch die Firmen Climax in Corry, Pennsylvania und

Charles Heisler in Erie, Pennsylvania bauten Getriebelokomotiven, deren Antriebe innen lagen. Bis 1945 war die Bauart Shay mit insgesamt 2761 Exemplaren in verschiedenen Spurweiten die mit Abstand erfolgreichste Getriebelokomotive. Grund dafür war die einfachere Wartung und Reparatur des freiliegenden Antriebes. Limas Angebot von 1924 enthielt 16 Typen. Die größte war mit vier Zylinder und vier Triebdrehgestellen als Typ D im Jahre 1910 gebaut wurden. Sie brachte es mit ihrem längeren Wassertender auf über 150 t Dienstmasse.

Heute kann man diesen Loktyp noch auf dessen Stammstrecken bei der Cass Scenic Railroad, Westvirginia (1435 mm), bei der Yosemite Mountain Sugar Pine Railroad (914 mm) im Yosemite Nationalpark, Kalifornien und bei der Georgetown Loop Railroad, Colorado in Betrieb erleben. Der unverwechselbare Sound hat mit den klassischen Dampfloks wenig gemeinsam, er erinnert eher an den Takt einer Nähmaschine.

Für den Modellbahner bietet die Industrie eine solche Lok in den Nenngrößen Hm und HOm an.
Foto und Text: Andreas Jaeckel

»...Wir halten jede engere Verbindung eines Dorfes, in welchem hauptsächlich Landwirtschaft betrieben wird, mit einer Großstadt für den völligen Ruin der Landwirtschaft; denn wir wissen, daß, wenn die Städter zu uns herauskommen, sie nicht kommen, ihre Dividende und Prozente mit uns zu teilen, sondern um entweder ein gutes Geschäft mit uns zu machen ... oder wegen der guten Luft und des frischen Wassers, oder auch wegen der großen Portionen und der hausgemachten Würste, manche auch wegen der ungerupften Bauerngänse... Was die Bildung anbelangt, sind wir freilich der Ansicht, daß jeder Mensch sein Möglichstes tun soll, um seine Bildung zu vervollständigen, aber wir sind auch der Ansicht, daß man durch den bloßen zeitweisen Verkehr mit der städtischen Bevölkerung oft eher verbildet und eingebildet als gebildet werden kann...«

Mit diesen Argumenten versuchte im Jahre 1887 eine Gruppe Bauern der Mannheimer Umgebung, den Bau der später von der Oberrheinischen Eisenbahn-Gesellschaft (OEG) betriebenen Strecke Mannheim–Weinheim–Heidelberg–Mannheim durch ein Konsortium badischer Banken und dem Generalunternehmer Hermann Bachstein aus Berlin zu verhindern – vergeblich. Das erste Teilstück dieser 1000-mm-Schmalspurbahn ging am 12. Oktober 1887 in Betrieb. Schon 1903 begann die damals den Betrieb führende Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG (SEG) mit der Elektrifizierung und dem zweigleisigen Ausbau! Typisch für viele der südwestdeutschen Schmalspurbahnen entstand so eine Linie, bei der die (technischen) Unterschiede zwischen Eisenbahn und Straßenbahn fließend waren.



Zwei Dampfzüge der 1911 gegründeten OEG um 1926 im Bahnhof Mannheim-Friedrichsbrücke.
Foto: Sammlung Fritz-Hager-Archiv

Sonderfahrt-Termine für Eisenbahnfreunde

PRESSNITZTALBAHN

Fahrtage der Dampfzüge:

27. Dezember bis 1. Januar 2002: Fahrten zum Jahreswechsel,

9., 10., 16. und 17. Februar: Winterdampf

Kontaktadresse: IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel./Fax: (037343) 8080-7/-9, www.pressnitztalbahn.de

MUSEUMSBAHN SCHÖNHEIDE

Fahrtage der Dampfzüge:

16., 17., 23. und 24. Februar.

Kontaktadresse: Museumsbahn Schönheide e.V., Am Fuchsstein - Lokschuppen, 08304 Schönheide, Tel./Fax: (037755) 4303/2561, www.museumsbahn-schoenheide.de

DÖLLNITZBAHN

Fahrtage der Dampfzüge (unverbindliche Angaben):

30., 31. März und 1. April: Osterfahrten,

19. und 20. Mai: Pfingstfahrten,

16. Juni: Fahrten zum Parkfest in Schweta,

17. und 18. August: Fahrten zum Altstadtfest in Mügeln,

28. und 29. September: Bahnhofsfest in Mügeln mit 2. Sächsischem FRAMO-Treffen.

Kontaktadresse: DBV-Förderverein »Wilder Robert« e.V., Bahnhofstr. 2a, 04769 Mügeln, Tel./Fax: (03435) 922267/623138, www.wilder-robert.de

WALDEISENBAHN MUSKAU

29. und 30. Dezember: Güterzug-Winterdampf.

Kontaktadressen: Waldeisenbahn Muskau GmbH, Jahnstr. 53 (Haus A), 02943 Weißwasser, Tel./Fax: (03576) 20747-2/-3, Waldeisenbahn Muskau e.V., Postfach 1231, 02932 Weißwasser, Tel./Fax: (03576) 241217/216412, www.waldeisenbahn.de

MANSFELDER BERGWERKSBAHN

Fahrtage der Dampfzüge:

16. Februar: Winterdampf,

30. März: Osterfahrt.

Kontaktadresse: Mansfelder Bergwerksbahn e.V., Postfach 1240, 06284 Lutherstadt Eisleben, Tel./Fax: (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de

LAUSITZER DAMPFLOK CLUB

26. Januar: Winterfahrt mit der Kleinbahn zum Wintersport nach Oybin, Cottbus–Görlitz–Zittau mit 35 1019,

9. März: Zum Wintersport ins Riesengebirge: Cottbus–Görlitz–Hirschberg (Jelenia Góra) mit 03 2204 (ab Jelenia Góra Weiterfahrt mit Bussen),

4. Mai: Dampflokiparade in Wolsztyn, Cottbus–Guben–Wolsztyn mit 03 2204 und 35 1019,

18. Mai: Fahrt zum 11. Dresdner Dampflokipfest, Cottbus–Senftenberg–Dresden mit 03 2204 und 35 1019,

22. Juni: Sommerfahrt, Cottbus–Dresden–Prag mit 03 2204 (oder 143 001) und CD–Ellok,

10. August: Fahrt zur Hanse Sail: Cottbus–Warnemünde mit 143 001,

1. September: Zum Elbedampf ins Elbsandsteingebirge, Cottbus–Dresden–Bad Schandau mit 03 2204 und 35 1019,

15. September: Cottbus–Berlin–Hamburg–Altona mit 143 001,

5. Oktober: Cottbus–Forst–Breslau (Wroclaw) mit 03 2204.

Kontaktadresse: Lausitzer Dampflokip Club e.V., Am Stellwerk 552, Ortsteil Neuendorf, 03185 Teichland, Tel./Fax: (035601) 56254, www.lausitzerdampflokipclub.de

Terminplan 2002 (1. und 2. Quartal)

Januar	jeden Sa	9 - 17	Arbeitseinsatz
	So 27.		Winterwanderung *
Februar	jeden Sa	9 - 17	Arbeitseinsatz
	So 10.		Traditionsbetrieb zum Radeburger Karneval
März	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 24.		»Tag der offenen Tür« in Radebeul Ost anlässlich des Radebeuler Museumstages
	So 31.		Traditionsbetrieb »Osterexpresß«
April	So 1.		Traditionsbetrieb »Osterbummler«
	Sa 6.	14 - 17	Mitgliederversammlung * anschließend: Kegelabend in der »Made« *
	Sa 13.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa 20.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa 27.	9 - 18	Arbeitseinsatz
Mai	So 1.		Traditionsbetrieb »Volldampfstart in den Mai«
	Sa 4.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Do 9.		Traditionsbetrieb »Vatertagsbummler«
	Sa/So 11./12.		Traditionsbetrieb »Karl-May-Fest«
	Sa 18.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 19.		Traditionsbetrieb »Pfungstdampf«
Juni	Sa 25.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	jeden Sa	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So 2.		Traditionsbetrieb »100 Jahre Bahnhof Friedewald« vs. Stundentakt zwischen Radebeul und Moritzburg

***) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

