
Traditionsbahn- Depefche



Heft 49

Sommer 2004



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Der Löbnitzdackel hat ein neues Herrchen...	3
Löbnitzgrundbahn an die BVO übergeben.	5
Moritzburger Erklärung	10
Fahrplan Löbnitzgrundbahn	11
SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH gegründet	12
Die Edmonsonsche kehrt zurück.	13
Vereins- und Schmalspur-Nachrichten	16
Dokumente zur neueren Schmalspurbahn-Geschichte	20
Souvenirangebot	22
Arbeitsplan 3. und 4. Quartal 2004	23

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

Titelbild:

*Im abendlichen Sonnenlicht fährt der Traditionszug zur Walpurgisfahrt 2004 am Schloß Hoflößnitz vorbei.
Foto: R. Fischer*

Rücktitelbild:

*Wenig später hat er dann die gelb leuchtenden Rapsfelder vor Friedewald erreicht.
Foto: R. Fischer*

Impressum:

Traditionsbahn-Zeitschrift

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

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

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

Bankverbindung: Konto-Nr. 3 000 025 099 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

Bankverbindung für Abonnement: Konto-Nr. 3 001 700 008 bei Kreissparkasse Meißen, BLZ 850 550 00

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

Einzelheft: 1,- Euro; Jahres-Abo 2004: 8,- Euro (incl. Versandkosten)

Für Vereinsmitglieder erfolgt die Finanzierung über den Vereinsbeitrag!

Nachdruck und anderweitige Vervielfältigung nur nach Zustimmung der Redaktion

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

Redaktionsschluß: Heft 49: 24. Juli 2004, Heft 50: vsl. 8. September 2004

Der Löbnitzdackel hat ein neues Herrchen...

Wichtige, ereignisreiche Wochen liegen hinter uns, und (auch) deswegen erscheint diese Ausgabe später als geplant, wollten wir über diese Ereignisse nicht erst im Herbst berichten. Und auch die stets knappe Zeit trug zur Verspätung bei. Also los:

Das wohl bedeutendste Ereignis für die Schmalspurbahn dürfte inzwischen jedem bekannt geworden sein: Am 10. Juni 2004 ging zwischen Radebeul und Radeburg letztmalig ein Zug unter DB-Regie auf die Strecke. Gleichzeitig endete damit der planmäßige Dampfbetrieb bei der DB AG überhaupt. Als einzige Schmalspurbahn ist nun nur noch die dieselbetriebene Wangerooger Inselbahn bei der deutschen Staatsbahn verblieben.

Die BVO Bahn GmbH begann ihre Aktivitäten wie angekündigt mit einer Streckensperrung. Diese wurde genutzt, um das Gleis im Löbnitzgrund auszubessern und so die größte Langsamfahrstelle auf der Strecke zu beseitigen. Parallel dazu wurde das übernommene Personal mit den etwas geänderten Betriebsvorschriften vertraut gemacht, denn als nunmehr Nichtbundeseigene Eisenbahn gelten für den Löbnitzdackel jetzt andere, zumeist etwas einfachere Bestimmungen. Da diese natürlich auch für unser EVU verbindlich sind, wurden nahezu alle unsere Betriebseisenbahner, die noch nicht über die NE-Qualifikation verfügten, an zwei Wochenenden durch den stellvertretenden OBl der BVO, Herrn Mirko Froß, entsprechend eingewiesen und geprüft.

Am 21. Juni 2004 übernahm die BVO mit einem Sonderzug und einer Festveranstaltung in Moritzburg offiziell die Löbnitzgrundbahn. Dieser Name ziert nun auch die Wagen des Regelbetriebes. Mehr zu dieser Veranstaltung und dem neuen Betreiber bringen die folgenden Seiten.



Der letzte DB-Planzug auf dem Löbnitzdackel ist am 10. Juni 2004 in Radebeul Ost angekommen.

Foto: W. Wagner

Bereits bei den Bauarbeiten während der Sperrpause und bei der Wiedereröffnung hatte unser Verein die Möglichkeit, die auch vom neuen Betreiber angestrebte gute Zusammenarbeit mit Leben zu erfüllen: Im Bauzugverkehr kamen unsere V10C mit entsprechendem Personal zum Einsatz, und am Eröffnungstag wartete der Traditionszug in Moritzburg zunächst als Kulisse, bevor er den größten Teil der geladenen Gäste wieder talwärts brachte.

Die Betriebsleitung der BVO hat sich – zunächst noch provisorisch – in den Diensträumen des Moritzburger Bahnhofes eingerichtet. Demnächst sollen dort Bauarbeiten beginnen, die den Bahnhof zu einem würdigen Betriebsmittelpunkt werden lassen. Auch für den Radebeuler Werkstattbereich sind Bauarbeiten geplant; der neue Betreiber hat also viel vor.

Vielleicht noch bedeutsamer für unseren Verein selbst aber kann sich ein Schritt auswirken, den der Vorstand am 23. Juni 2004 beschloß und über den wir unsere Mitglieder bereits in einem gesonderten Brief informiert haben: Zusammen mit dem Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB), bekannt geworden durch den im vergangenen Jahr erstmals ausgelobten Claus-Köpcke-Preis, haben wir uns zur Gründung einer gemeinnützigen Gesellschaft mit beschränkter Haftung entschlossen! Hintergrund ist der nach langwierigen Verhandlungen mit den Immobilienverwaltern der DB AG endlich geglückte Kauf des Güterschuppens im Bahnhof Radebeul Ost durch eine Investorengesellschaft. In Abstimmung mit der Stadt Radebeul und unserem Verein strebt diese eine Nutzung des Güterbodens als kulturelle Einrichtung an. Ein wichtiger Bestandteil soll dabei ein Schmalspurbahn-Museum werden. Planungen dazu gibt es im Verein ja schon lange, doch waren diese immer wieder an der ablehnenden Haltung der Bahn gescheitert, und auch die Folgekosten hätten unsere Möglichkeiten ohne fremde Unterstützung sicher schnell erschöpft. Mit der nun möglichen Konstellation können unsere Träume zumindest teilweise Realität werden! Vor allem für dieses Museum erfolgte also die Gründung der neuen Gesellschaft »SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH«; mehr dazu ebenfalls auf den folgenden Seiten.

Auch im ganz normalen Traditionsbetrieb hat es im vergangenen Vierteljahr eine Neuerung gegeben: Neben einem den neuen Gegebenheiten angepaßten Preissystem hielt auch ein »neues« Fahrkartensystem bei uns Einzug, daß eigentlich aus den Kindertagen der Eisenbahn stammt: Mit echten Edmonsonschen Fahrkarten kehren wir zurück zu einem Accessoire, das inzwischen selbst historisch geworden ist und zu den Erinnerungen an bessere Eisenbahnzeiten zählt. Reaktionen des Publikums haben uns bestätigt, dabei eine richtige Entscheidung getroffen zu haben.

Und auch einen neuen Rekord konnten wir in dieser Saison bereits aufstellen: Im Monat Mai absolvierten wir insgesamt elf Fahrtage. Dabei legten unsere Fahrzeuge in 55 Zügen 519 Zugkilometer zurück!

Mit diesen Aktivitäten haben wir aber eindeutig die Grenze der Belastung unter der derzeitigen Organisationsform erreicht. Eine Steigerung, ja sogar eine kurzfristige Wiederholung dürfte einfach nicht mehr möglich sein, ohne Abstriche an der Qualität unserer Fahrten zu machen.

Wie wir in Zukunft zusammen mit der BVO den historischen Zugbetrieb ausbauen können, ob wir dabei neue Strukturen schaffen werden und welche Rolle die neue gGmbH dabei spielen kann, darüber wird sich der Vorstand in den kommenden Monaten Gedanken machen und natürlich die Mitglieder einbeziehen. Uns bietet sich die Möglichkeit, befördert durch die äußeren Bedingungen, andere Organisationsformen zu finden. Diesen Schritt sind andere Museumsbahnen bereits gegangen. An deren Ergebnissen sollten wir uns orientieren; Erfolge übernehmen und eventuelle Fehler vermeiden. Wappnen wir uns also zusammen auf für das vierte Traditionsbahn-Jahrzehnt! Mehr dazu jedoch erst in der nächsten Ausgabe.

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

Lößnitzgrundbahn an die BVO übergeben

Nach etwa 1½ Jahren Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn AG als bisherigen Eigentümer, dem Verkehrsverbund Oberelbe als Besteller und Bezahler der Nahverkehrsleistungen und der BVO Bahn GmbH als potentielltem Betreiber ging es plötzlich ganz schnell: Anfang Juni verkündeten die Beteiligten, daß nunmehr die 20 Verträge unterschriftsreif seien, um die Radebeuler Schmalspurbahn aus dem Bahnkonzern herauszulösen. Der BVO wurden alle im DB-Besitz befindlichen Fahrzeuge einschließlich derer auf der Weißeritztalbahn und derer des DB Museums, die Radebeuler Gleisanlagen und die noch nicht verkauften Grundstücke entlang der Radebeuler Strecke, der Bahnhof Freital-Hainsberg sowie die

Potschappeler Wagenwerkstatt zugesprochen.

Der VVO gab für die Lößnitzgrundbahn eine Bestellgarantie bis zum Jahr 2010 ab; jährlich wird dafür einen Zuschuß von 2 Millionen Euro bereitgestellt. Die Strecke darf nicht stillgelegt werden und die Lokomotiven werden in der Region dauerhaft erhalten – so die Formulierung des VVO. 19 Eisenbahner des bisherigen Personals erhielten einen Arbeitsplatz beim neuen Betreiber, dem weitaus größeren Teil jedoch versucht die DB, einen Arbeitsplatz fernab der Heimat schmackhaft zu machen.

Am 11. Juni 2004 verkehrte der Lößnitzdackel letztmalig unter DB-Regie. Abschließend waren 99 1608 und 99 1713 und die Saugluftwagen, die dafür teilweise am 5. Juni nochmals



Der durch einige T-Wagen verstärkte vorletzte DB-Zug wird am 10. Juni von 99 1608 und 99 1713 in Radebeul Ost bereitgestellt. Foto: W. Aehlig



Nur sinnbildlich geht's mit der Lößnitzgrundbahn nach unten – der neue Betreiber hat sich viel vorgenommen. Foto: R. Fischer

untersucht wurden, im Einsatz. Während die IVK den letzten öffentlichen Zug 27803 nach Radebeul zog, brachte 99 1713 einige Traditionswagen nach Radeburg und bespannte um 19.40 Uhr den allerletzten Dampfzug bei einer DB-Schmalspurbahn, der Vereinsmitglieder und Eisenbahner zur endgültigen Abschiedsfahrt vereinte.

Ab 0.00 Uhr des folgenden Tages sperrte die BVO die Strecke. Vor allem sollte die Langsamfahrstelle im Lößnitzgrund durch Gleisbauarbeiten beseitigt werden. Zum anderen galten ab sofort etwas andere Betriebsregularien – aus dem Lößnitzdackel ist ja nun eine nichtbundes-eigene Eisenbahn geworden! Das übernommene Betriebspersonal mußte von der neuen Betriebsleitung eingewiesen werden, wozu die Sperrpause optimal genutzt werden konnte. Den Schienenersatzverkehr nach Radeburg wickelte derweil der Regionalverkehr Dresden im Auftrag der BVO ab.

Vor allem für den Schottertransport wurde ein Arbeitszugverkehr eingerichtet. In bewährter Weise übernahmen diese Aufgabe wieder unsere V10C und unser Personal. In Radebeul wurden unterdessen die Wagen gereinigt und großteils mit den Insignien des neuen Betreibers versehen. Neben dem bekannten blauen BVO-Aufkleber erhielten die in Radebeul derzeit vorhandenen Modernisierungswagen analog zu den Wagen der Fichtelbergbahn einen gelben Schriftzug »LÖSSNITZGRUNDBAHN«, konsequenterweise mit einem Schwenker nach unten.

Am 16. Juni bespannte unsere V10C einen Unkrautsprenngzug. Dazu erhielt einer der beiden einsatzfähigen HH einen Kessel und eine Sprüheinrichtung aufgesetzt. Mit den etwa 3000 Litern Fassungsraum konnte die gesamte Strecke und alle erreichbaren Nebengleise berieselt werden. Inzwischen zeigen die dafür zugelassenen Chemikalien bereits ihre Wirkung.



Der zur Überführung von C 121K genutzte Sprengzug in Berbisdorf und Radeburg. Fotos: J. Windrich



Der Sprengzug wurde gleichzeitig als Überführungsfahrt genutzt: Vor der Lok liefen unser zweiter HH als Schutzwagen und davor das Untergestell des zweiachsigen Personenwagens 121K! Dieses ist nun im Radeburger Lokschuppen untergestellt und wird demnächst mit dem neuen Wagenkasten komplettiert.

In Moritzburg stellte unterdessen die Firma Erfurter Gleisbau ihre Gleisstopfmaschine auf die Schienen. In den folgenden Tagen kam sie im Löbnitzgrund zum Einsatz. Obwohl das Gleis »naturnaher« war als angenommen, konnte nach den Arbeiten die bisherige Geschwindigkeitsbeschränkung von 10 km/h aufgehoben werden; eine grundhafte Oberbauerneuerung wird sich in diesem Bereich aber in naher Zukunft nicht vermeiden lassen. Den Fahrzeitgewinn legte die BVO wie vorgesehen in längere Aufenthaltszeiten in Radebeul Ost um. Ansonsten gilt das bisherige Fahrplangerüst weiter. Nach Angaben der BVO hat sie insgesamt 300.000 Euro in diese ersten Arbeiten investiert.



Am 18. Juni wurde das Baugleis, das die gesamte Strecke umfaßte, kurzzeitig bis Friedewald Bad zurückgenommen. Damit konnte der in Radeburg hinterstellt gewesene Traditionszug bei der bereits seit längerer Zeit bestellten Sonderfahrt für Tschernobyl-Kinder wenigstens auf dem größten Teil der Strecke verkehren. Dies war bereits die dritte Fahrt, die der »Sachsenmetall hilft« e.V. in diesem Jahr bei uns gechartert hat; weitere folgen noch monatlich bis Oktober 2004.

Am 21. Juni 2004 erfolgte die offizielle Übergabe der Schmalspurbahn an die BVO. Im Bahnhof Radebeul Ost durchschnitten am Vormittag der Staatsminister Martin Gillo, der Meißner Landrat und

Die Erfurter Gleisstopfmaschine im Einsatz in Höhe des ehemaligen Anschlusses Elektrizitätswerk. Foto: H.-J. Rosner



Die erste Fahrt eines BVO-Zuges am 22. Juni 2004 in Radebeul und Moritzburg. Fotos: R. Fischer



VVO-Zweckverbandvorsitzende Arndt Steinbach, der BVO-Geschäftsführer Roland Richter, der VVO-Geschäftsführer Knut Ringat, der Radebeuler Oberbürgermeister Bert Wendsche sowie seine Moritzburger und Radeburger Amtskollegen das Band, ehe der erste BVO-Zug mit 99 1761 für die geladenen Gäste auf die Reise nach Moritzburg gehen konnte. In Moritzburg würdigten der Minister, der Besteller, der neue und der alte Betreiber die Rolle des Lößnitzdankels in der Region. Als 21. Vertrag unterschrieben Freistaat, DB AG, VVO und BVO eine »Moritzburger Erklärung«, in der sie sich auch zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn bekannten.

Auf der Radebeuler Strecke will die BVO weiter investieren: In Radebeul Ost soll eine neue Fahrzeughalle entstehen, zumal die vorhandenen Anlagen den heutigen Umweltstandards nicht entsprechen. Im Zuge der notwendigen Sanierung der Kreuzung am Wei-

ßen Roß wird auch der Haltepunkt in Zusammenarbeit mit der Stadt umgestaltet werden. In der Nähe des Gymnasiums soll es schon bald einen neuen Haltepunkt geben. Der Bahnhof Moritzburg als Sitz der Betriebsleitung wird zu einem ansprechenden Standort umgestaltet.

Die kurz vor Eröffnung schnell aufgehängten blau-gelben »Lößnitzgrundbahn«-Wegweiser sollen nur der Anfang des neuen Konzeptes sein. Mit einer Internetseite steht die Lößnitzgrundbahn unter www.loessnitzgrundbahn.de im weltweiten Netz; ein geschmackvoller Flyer bietet potentiellen Fahrgästen die erforderlichen Informationen.

Der größte Teil der Gäste benutzte zur Rückfahrt anschließend den Traditionszug, der als inoffizieller erster Zug bereits nach Moritzburg vorgefahren war. Am folgenden Tag nahm die BVO den regulären Zugbetrieb auf ihrer neuen Strecke auf.

RAINER FISCHER

Moritzburger Erklärung

Mit der Unterzeichnung der Verträge zum Betreiberwechsel auf der Lößnitzgrundbahn bekennen sich der Freistaat Sachsen, die Deutsche Bahn AG, der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und die BVO Bahn GmbH zum Erhalt der traditionsreichen Schmalspurbahnen im Gebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe sowie der Fichtelbergbahn, zur Sicherung der »Attraktion Dampf« und zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn, der dienstältesten Schmalspurbahn in Deutschland.

Die Partner sind sich einig, daß zur dauerhaften Zukunftssicherung der Bahnen deren Wirtschaftlichkeit erhöht werden muß. Das Gesamtkonzept des Betreiberwechsels auf der Lößnitzgrundbahn zeigt dafür wichtige Ansatzpunkte: die Bündelung der unternehmerischen Verantwortung vor Ort, marktorientierte Angebotsplanung und bessere Erschließung der touristischen Potentiale.

Weitere Chancen bietet die stärkere Zusammenarbeit und gemeinsame überregionale Vermarktung der sächsischen Schmalspurbahnen unter einem Dach. In diesem Sinne begrüßen die Partner den geplanten Zusammenschluß der Weißeritztal-, Lößnitzgrund- sowie Fichtelbergbahn zur »Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH« .

Die Partner tun alles dafür, die vom Bund in Aussicht gestellten zehn Millionen Euro aus dem Fluthilfefond schnellstmöglich für den Wiederaufbau der Weißeritztalbahn einzusetzen, sobald diese eingegangen sind:

- *die Verträge zur Übernahme der Weißeritztalbahn durch die BVO Bahn GmbH werden in den nächsten Wochen unterzeichnet*

- *der Freistaat Sachsen erklärt sich bereit, die Planungen zum Wiederaufbau vorzufinanzieren*
- *damit ist die BVO als Planungsträger kurzfristig in der Lage, die Fördermittel für den Wiederaufbau zu beantragen und ein Ingenieurbüro mit den Planungen zu beauftragen*

Bereits im Juli wird es zudem nach dem Vorbild der Löbnitzgrundbahn ein Auftakttreffen zur Gründung einer AG Tourismus für die Weißeritztalbahn geben. Gemeinsames Ziel ist es, noch in diesem Jahr mit dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn zu beginnen. Eine klare Zeitschiene für den Ablauf wird bis zum Sommer 2004 erstellt.

Dr. Martin Gillo, Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft und Arbeit

Landrat Arndt Steinbach, Zweckverbandsvorsitzender Verkehrsverbund Oberelbe

Hans-Jürgen-Lücking, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn AG für Sachsen

Roland Richter, Geschäftsführer der BVO Bahn GmbH

LÖSSNITZGRUNDBAHN

Fahrplan gültig vom 22. Juni 2004 bis 11. Dezember 2004

			P3000	P3002	P3004	P3006	P3008	P3010	P3012
	km		Mo-Fr (S)	tgl	Mo-Fr	Sa-So	tgl	tgl	tgl
Radebeul Ost	0,0	ab	5.05	8.00	10.30	10.30	13.00	14.30	17.00
Weißes Roß	1,6	ab	5.11	8.06	10.36	10.36	13.06	14.36	17.06
Lößnitzgrund	3,5	ab	5.17	8.12	10.42	10.42	13.12	14.42	17.12
Friedewald Hp	4,8	ab	5.21	8.16	10.46	10.46	13.16	14.46	17.16
Friedewald Bad	6,1	ab	5.26	8.21	10.51	10.51	13.21	14.51	17.21
Moritzburg	8,6	ab	5.34	8.29	10.57	10.59	13.27	14.59	17.27
Cunnertswalde	10,3	ab	5.38	8.33	an	11.03	an	15.03	...
Bärnsdorf	11,6	ab	5.42	8.37	...	11.07	...	15.07	...
Berbisdorf	13,9	ab	5.48	8.43	...	11.13	...	15.13	...
Berbisdorf Anbau	15,2	ab	5.51	8.46	...	11.16	...	15.16	...
Radeburg	16,6	an	5.55	8.50	...	11.20	...	15.20	...

			P3001	P3003	P3005	P3007	P3009	P3011	P3013
	km		Mo-Fr (S)	tgl	Mo-Fr	Sa-So	tgl	tgl	tgl
Radeburg	16,6	ab	6.10	9.10	...	11.40	...	15.40	...
Berbisdorf Anbau	15,2	ab	6.14	9.14	...	11.44	...	15.44	...
Berbisdorf	13,9	ab	6.18	9.18	...	11.48	...	15.48	...
Bärnsdorf	11,6	ab	6.24	9.24	...	11.54	...	15.54	...
Cunnertswalde	10,3	ab	6.28	9.28	...	11.58	...	15.58	...
Moritzburg	8,6	ab	6.34	9.34	11.07	12.04	13.37	16.04	17.37
Friedewald Bad	6,1	ab	6.41	9.41	11.14	12.11	13.44	16.11	17.44
Friedewald Hp	4,8	ab	6.46	9.46	11.19	12.16	13.49	16.16	17.49
Lößnitzgrund	3,5	ab	6.50	9.50	11.23	12.20	13.53	16.20	17.53
Weißes Roß	1,6	ab	6.56	9.56	11.29	12.26	13.59	16.26	17.59
Radebeul Ost	0,0	an	7.01	10.01	11.34	12.31	14.04	16.31	18.04

(S) ... verkehrt nur an Schultagen (nicht vom 12. Juli bis 20. August 2004 und nicht vom 11. Oktober bis 22. Oktober 2004 sowie nicht am 17. November 2004)

SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH gegründet

Schon die Initiatoren der Schmalspursammlung im Bahnhof Radebeul Ost wünschten sich eine wettergeschützte Unterbringung der historischen Fahrzeuge. Auf Initiative des Verkehrsmuseums Dresden kamen Ende der 1970er Jahre Träger einer abgerissenen Bahnsteigüberdachung in Radebeul an, aus denen eine Halle entstehen sollte. Doch die Gleisgeometrie vereitelte eine Realisierung, und so wanderten die Teile Stück für Stück in den Schrott.

Nach der Wende wurde die Güterabfertigung an der Ladestraße stillgelegt, so daß Vorstellungen für eine museale Nutzung reiften. Angeregt wurde dies dadurch, daß früher bereits ein Schmalspurgleis in den Güterboden führte, dessen Reste in der Ladestraße auszumachen sind. Doch statt der Traditionsbahn zog ein Fuhrunternehmen in die Räume ein.

Dann gab es Planungen zu einer Nutzung des Geländes für einen Supermarkt, die sich ebenso zerschlugen wie das von der Stadt angestrebte Projekt »Prellbock«, in das unsere Belange immerhin zu einem großen Teil einfließen sollten. Ein zu dieser Zeit in Auftrag gegebenes Projekt zur Wiederverlegung des Gleises zeigte aber auch deutlich die finanziellen Dimensionen, die der Verein ohne starke Partner wohl unmöglich hätte schultern können. Die Immobilienverwalter der DB AG träumten weiterhin von einer kommerziellen Nutzung des Grundstückes und lehnten eine Abgabe zu für uns annehmbaren Konditionen ab. Das seit Jahren gänzlich ungenutzte Gebäude verfiel zusehends.

Im vergangenen Jahr wurde auf Initiative des »Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen« (VSSB) eine Investorengruppe aktiv, die nach Gesprächen mit unserem Verein und mit Unterstützung der Stadt das Grundstück erwerben und einer kulturellen Nutzung zuführen wollte. Dabei war an eine Dreiteilung des Gebäudes gedacht, die einerseits die Unterbringung zumindest eines Teils des historischen Fahrzeugparkes in einem Museumsbereich er-

möglichen, andererseits durch die Vermarktung eines vielseitig nutzbaren Veranstaltungsbereiches auch eine finanzielle Sicherstellung schaffen soll.

Nach schwierigen Verhandlungen mit der DB AG konnten die Investoren im Juni 2004 den Kaufvertrag unterschreiben. Neben der Eigentümergemeinschaft wird es eine Gesellschaft geben, die sich vorrangig mit der Ausgestaltung und der anschließenden Nutzung des Museumsbereiches beschäftigt. Als Gesellschafter treten der VSSB und die TRR zu gleichen Konditionen auf. Am 23. Juni 2004 erfolgte die notarielle Anmeldung der »SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH« als gemeinnützige Gesellschaft. Zu ehrenamtlichen Geschäftsführern bestellten die Gesellschafter am gleichen Tage Frau Diana Kunze vom VSSB und Herrn Rainer Fischer von der TRR. Die Vereine werden in der Gesellschaftsversammlung durch die Herren Dr. Andreas Winkler, Thomas Moldenhauer und RA Matthias Stier (VSSB) sowie Roland Ende, Heiko Prautzsch und Dietmar Hummig (TRR) vertreten. Die Berufung eines Kuratoriums ist vorgesehen; das Verkehrsmuseum hat eine Unterstützung der Aktivitäten angekündigt.

Die Eigentümergesellschaft wird sich zunächst der Sicherung der Bausubstanz und der Herrichtung des Abfertigungsgebäudes widmen. In die dort entstehenden Büroräume soll und möchte sich auch unser Verein einmieten. Die erste öffentliche Präsentation wird am 120. Eröffnungstag der Radebeuler Schmalspurbahn stattfinden. Vorstellungen für – vorerst provisorische – Nutzungen gibt es bereits. Die Wiederanbindung des Schmalspurgleises ist mit der BVO vorabgestimmt.

In der Satzung der neuen Gesellschaft ist enthalten, daß sie als Betreiber des historischen Zugbetriebes auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg auftreten kann. Diese Regelung wurde vorsorglich aufgenommen. Der

Fortsetzung auf Seite 15

Die Edmonsonsche kehrt zurück!

In der letzten Traditionsbahn-Depesche wurde über das neue Tarifsystem von BVO bzw. VVO informiert. Mit der Übernahme unserer Strecke durch die BVO wurde dieses am 22. Juni 2004 eingeführt. Der Schienenersatzverkehr vom 11. bis 21. Juni 2004 wurde nach dem BVO-Bustarif durchgeführt. Im Gegensatz zu den im Heft 48 angekündigten Preisen wurden noch einmal Änderungen bei drei Positionen vorgenommen. Ebenfalls geändert wurde die Definition des Alters der Kinder, jetzt von 6 bis 13 Jahren, für den ermäßigten Tarif. Zur Ausgabe gelangen Halbblankokarten, ähnlich unseren bis zum Jahresanfang verwendeten Abreißfahrkarten.

Ob die wesentlich erhöhten Fahrpreise von den Fahrgästen angenommen werden, wird sicherlich nicht zuletzt von der steigenden Qualität im Servicebereich und der Erhöhung der Attraktivität der Anlagen der gesamten Strecke abhängen. Hier hat sich die BVO Bahn GmbH für die Zukunft viel vorgenommen, um die Mängel der DB AG aus der Vergangenheit zu beseitigen. Mit der Übernahme des Gebäudes des Bahnhofes Moritzburg durch die BVO Bahn GmbH sind z.B. die Voraussetzungen gegeben, daß sich das gesamte Bahnhofsbereich wieder zu einem attraktiven Streckenmittelpunkt entwickeln kann. Die Fahrzeuge dagegen befinden sich bereits heute überwiegend in einem sehr guten Zustand.

Unmittelbar im Zusammenhang damit steht unser ebenfalls im Heft 48 angekündigtes neues Fahrkarten- und Preissystem. Vom Vorstand wurde im Januar eine Arbeitsgruppe eingesetzt, bestehend aus den Herren Rainer Fischer, Peter Reichler und Heiko Prautzsch, welche sich dieser Aufgabe anzunehmen sowie eine Empfehlung für die praktische Umsetzung zu erstellen hatte. Bis April traten wir fünfmal zusammen, besuchten gemeinsam die Fahrkartendruckerei von DB Services sowie die Harzer Schmalspurbahnen (HSB). Bei der HSB stellte uns Herr Dr.

König dankenswerterweise das dortige Vertriebssystem sowie die Fahrkartendruckerei der Firma Krauth vor. Damit werden mit Thermopapier veredelte Edmonsonsche Fahrkarten gedruckt. Dieses gesamte Vertriebssystem ist zukünftig bei einem vernetzten Vorverkauf von verschiedenen Stellen aus sehr interessant, zum jetzigen Zeitpunkt aber für uns noch eine Nummer zu groß. Darüber waren wir uns sehr schnell einig und griffen auf die konventionelle Lösung zurück.

Weiterhin war von Anfang an klar, daß wir unsere Fahrpreise auf Grund der aktuellen Situation erhöhen müssen. Bereits mit den alten Preisen im Regelbetrieb kam es auf einigen Relationen zur Schieflage. Da die DB AG keine Familienkarten im Angebot hatte, fuhr z.B. eine Familie mit zwei Kindern nach Radeburg und zurück bereits hier mit dem Traditionszug preiswerter. Dies hätte bei Beibehaltung unserer Preise und der anstehenden Erhöhung der Preise durch die BVO zu vorprogrammierten Konflikten und vermutlich übervollen Traditionszügen geführt.

Nun war aber der Spagat zwischen moderater Erhöhung und fehlender Akzeptanz unseres Leistungsangebotes zu bewältigen. Um es vorweg zu nehmen: Wir sind auf einigen Teilstücken und speziell für unsere Hauptzielgruppe Familien auf der Gesamtstrecke günstiger als der Regelbetrieb. Mehr als eine moderate Erhöhung wollten wir aber unseren Fahrgästen nicht zumuten. Und auch für den Traditionsbetrieb muß gelten, daß eine wesentliche Preiserhöhung mit einer Verbesserung des Gesamtangebotes einhergehen sollte. Da haben wir selbstverständlich auch weitere Reserven zu erschließen.

Eine deckungsgleiche Definition für die Gültigkeit der Familienkarte, der Gruppenkarte und des Alters der Kinder war eine weitere Zielstellung, um die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen zu erleichtern. Lediglich die o.g.

Traditionsbahn-Zepceře

Tarifvergleich (Preisangaben in Euro)					
	Stationen	DB AG	TRR alt	BVO	TRR neu
einfache Fahrt					
Erwachsene	1 ... 3	1,40	2,00	3,70	2,00
	4 ... 6	2,60	4,00	5,30	6,00
	7 ... 9	4,40	8,00	6,00	8,00
	10	5,40			
Ermäßigte	1 ... 3	0,70	1,00	2,60	1,00
	4 ... 6	1,30	2,50	3,70	3,00
	7 ... 9	2,20	4,00	4,20	4,00
	10	2,70			
Familien	1 ... 3	x	x	10,50	x
	4 ... 6	x	x	14,50	x
	7 ... 9	x	x	16,50	x
	10	x	x		x
Gruppen		keine Erm.	6,00 R-Rg, ab 2 P	10 - 40 % Erm	
Rückfahrkarten					
Erwachsene	1 ... 3	2,80	4,00	7,40	4,00
	4 ... 6	5,20	8,00	10,60	10,00
	7 ... 9	6,60	11,00	12,00	12,00
	10	8,60			
Ermäßigte	1 ... 3	1,40	2,00	5,20	2,00
	4 ... 6	2,60	4,00	7,40	5,00
	7 ... 9	3,30	6,00	8,40	6,00
	10	4,30			
Familien	1 ... 3	x	x	21,00	x
	4 ... 6	x	x	29,00	x
	7 ... 9	x	22,00	33,00	25,00
	10	x			
Gruppen		keine Erm.	10,00 R-Rg-R Erw.	10 - 40 % Erm.	10,00 R-Rg-R Erw., 5,00 R-Rg-R Erm.

Korrektur des Alters der Kinder werden wir erst im nächsten Jahr übernehmen. Die Tabelle stellt die Preise der einzelnen Tarife gegenüber.

Ebenfalls im Heft 48 wurde schon verraten, daß wir zu der Edmonsonschen Fahrkarte zurückkehren wollen. Erleichtert hatte diese Entscheidung die bisher benutzte, wenig attraktive und zumindest für den Fahrgast unübersichtliche Halbbblankokarte. Eine »Rückkehr« der Edmonsonschen Fahrkarte ist für den Traditionsbetrieb an sich nicht korrekt. Bis auf wenige Einzelbeispiele z.B. für Zuschlagkarten,

Kontrollkarten oder Wiegekarten war die Edmonsonsche im Traditionsbetrieb der Ausnahmefall. Typisch waren seit 1975 über viele Jahre attraktive Fahrkarten unterschiedlicher Formate mit speziellen Motiven. Diese wurden von den Fahrgästen meist begeistert angenommen, stellen sie in der Vergangenheit doch einen Kontrast zur Alltagsfahrkarte her. Genauso wie dies in der heutigen Zeit nun Edmonsonsche Fahrkarten tun, die Begeisterung der Fahrgäste und Eisenbahnfreunde auf vielen Museumsbahnen beweisen es.

Im 1994 erschienen Buch »Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg« hat der Autor Wolfram Wagner dankenswerterweise in einer Übersicht die Entwicklung der Fahrkarten der Traditionsbahn dokumentiert. Wir können weiter lesen: »Am 30. Juni 1993 endete bei der DR die Ära der Edmonsonschen Zonenfahrkarten... Nun ist der eintönige Bahnalltag auch bei den Fahrausweisen eingezogen und es bleibt der Traditionsbahn vorbehalten, durch den Verkauf Edmonsonscher Fahrkarten an ein über hundertjähriges Stück deutscher Eisenbahngeschichte zu erinnern.« Es ist kaum zu glauben, daß Thomas Edmonson gerade an diesem Tag seinen 201. Geburtstag gefeiert hätte!

Ja, lieber Wolfram, seit der Herausgabe Deines Buches mußten noch zehn Jahre vergehen, bis Dein Wunsch nun Wirklichkeit wurde. Seit dem 2. Mai 2004 werden bei der Traditionsbahn Radebeul Edmonsonsche Fahrkarten verkauft, und die erste Traditionsfahrt mit diesen Karten fand zu Himmelfahrt am 20. Mai 2004 statt. Geplant war die Einführung an sich zeitgleich mit der Einführung des BVO-Tarif. Da aber durch die mehrfache Verschiebung des Übernahmetermins unsere alten Fahrkarten zur Neige gingen und auch die aktuellen Drucksachen verbindliche Preise für die Fahrsaison verlangten, wurde am 19. April 2004 das neue Preissystem vom Vorstand beschlossen. Alle Details sind in einer »Anleitung zum Fahrkartenverkauf« geregelt, und entsprechende Muster-sammlungen hängen in den Gepäckwagen bzw. der Geschäftsstelle aus.

Besonders sei die Kurzstreckenkarte erwähnt, welche sich an einem alten Radebeuler Vorbild orientiert, für die Fahrt zwischen benachbarte Stationen gedacht ist und auch dem Schaffner Bewegungsspielraum läßt. Wie von der Mitgliederversammlung empfohlen, wurde eine Zusatzkarte ohne Wert z.B. zur Ergänzung der Familienkarte ins Sortiment aufgenommen. Nun hoffen alle am Projekt Beteiligten auf eine hohe Praxistauglichkeit des neuen Fahrkartensystems.

EDMONSONSCHE FAHRKARTEN

Nach ihrem Erfinder Edmonson benannte Fahrkarten aus Pappe im Format 30,5 mm x 57 mm.

EDMONSON, THOMAS

Geboren am 30.06.1792 in Lancaster, Todesjahr unbekannt; englischer Eisenbahnangestellter, Bahnhofsvorsteher von Milton an der Strecke Newcastle–Carlisle, später Direktor bei der »Manchester and Leeds Railway«.

Erfinder des nach ihm benannten Fahrkartensystems; entwickelte um 1840 einfache Maschinen zum Bedrucken, Nummern, Zählen und Datieren rechteckiger steifer Kärtchen, wodurch die früheren Zettelfahrkarten ersetzt wurden.

Abschließend möchten wir uns bei Frau Raupach und ihrem Team von DB Services bedanken, welche Druckanlagen und Pappen über die Jahre und das Hochwasser gerettet und so zu unserem jetzigen attraktiven Fahrkartensortiment beigetragen haben.

HEIKO PRAUTZSCH

Fortsetzung von Seite 12

Vorstand sieht jedoch darin eine Möglichkeit, die bereits zur letzten Mitgliederversammlung dargelegte Trennung von Verein und Betrieb, die Probleme vor allem mit dem Finanzamt vermeiden kann und bei anderen Vereinen bereits umgesetzt worden ist, auch bei uns zu realisieren. Für diesen Schritt hält der Vorstand aber noch weitere Vorarbeiten und vor allem das Votum der Mitgliederversammlung für erforderlich.

RAINER FISCHER

Vereins- und Schmalspurnachrichten

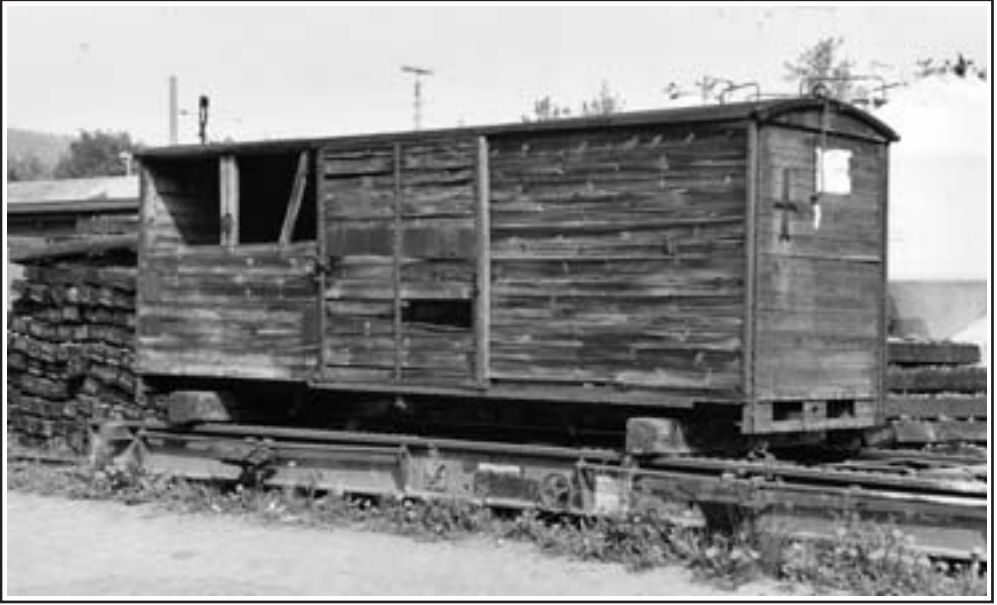
- Die Schmalspurbahn Radebeul–Radeburg begeht in wenigen Wochen am 16. September 2004 ihren 120. Eröffnungstag. Aus diesem Anlaß wird unser Verein, unterstützt durch die BVO und den VVO, am Wochenende vom 18. und 19. September 2004 ein Bahnhofsfest in Moritzburg ausrichten. Zum Einsatz sollen dabei 99 516 als Gastlok aus Schönheide, 99 539, 99 608 und 99 713 kommen; bei einer kleinen Lokparade am Sonnabend hat die BVO außerdem die Teilnahme von 99 1761 und einer Neubau-VIIK zugesagt. Am Programmablauf wird noch gefeilt; alle Mitglieder seien aber zur aktiven Teilnahme aufgerufen. Meldungen zum Dienstplan nimmt Herr Kay-Torsten Zimmermann unter Tel. 0172/7935934 gern entgegen!
- Aus Anlaß der Betriebsübernahme veranstalteten BVO und VVO kurzfristig am 11. Juli 2004 in Moritzburg ein Bahnhofsfest. Dabei verkehrte der Traditionszug zweimal auf der Gesamtstrecke; in diesen Zügen galten an diesem Tag nur die BVO-Fahrkarten.
- Für die nächsten Wochen weilt unsere grüne 99 539 wieder zu einem Gastspiel in Schönheide. Im Gegenzug erwarten wir im September die 99 1516.
- Nachdem das Vorhaben, den von der Schönheider Museumsbahn langfristig geliehenen GGw 97-09-77 für den Traditionszug aufzuarbeiten, durch den sehr schlechten Zustand seines Untergestells gescheitert ist, haben wir uns um Ersatzlösungen bemüht. Im Tagebau Meuro bei Brieske fanden wir mit dem Kasten des GGw 97-13-68 einen Vertreter des gleichen Baujahres 1910. Der Wagenkasten konnte am 28. Juli 2004 nach Radeburg überführt werden. Dabei bestätigte sich, daß sein Untergestell in einem relativ guten Zustand ist. Über die weiteren Schritte für eine Wiederinbetriebnahme von 97-13-68 wird sich der Vorstand in den kommenden Wochen verständigen.
- Die Arbeiten am Personenwagen 970-237 schreiten voran. Bis auf das Dach ist nunmehr nahezu der gesamte Wagenkasten erneuert worden. Mit dem Anbringen der Innenverkleidung nimmt das Fahrzeug wieder Konturen an; nach dem Einsetzen der Stirn- und Trennwandverkleidungen zum Monatsende werden Türen und Fenster montiert. Bei einer Zwischeninspektion bescheinigte der vom LfB beauftragte wagentechnische Sachverständige, Herr Fiedler, uns und vor allem dem Tischlermeister Gubisch wiederholt eine saubere Arbeit.
- In der Stellmacherei Radochla steht der Wagenkasten des C 121K kurz vor seiner Fertigstellung. Zum Monatsende wurden die Fenster und die Innenverkleidungen montiert. Anschließend soll der Kasten zum Bahnhof Radeburg transportiert und auf das Untergestell gesetzt werden. Abschließend muß noch der Dachbelag aufgebracht werden und ein nochmaliger äußerer Anstrich erfolgen. Dann soll der Wagen zum Star unseres Moritzburger Bahnhofsfestes werden.
- Wegen eines akuten Dachschadens begannen im Mai 2004 Reparaturarbeiten am Profilmehrwagen. Da die Dachhaut vollständig zu erneuern war, mußten die Profilgerüste abgenommen werden. Diese werden deshalb in der Werkstatt Turnerweg instandgesetzt und mit einem neuen Anstrich versehen.
- Seit dem 23. April 2004 ist erstmals eine Einheitslokomotive in Radebeul. Nach ihrer HU absolvierte 99 1761 an diesem Tag ihre Probefahrt und blieb danach im Planeinsatz. Sie wurde mit guten Fahreigenschaften sofort bei den Personalen beliebt.
- Am 15. Juli 2004 gründete sich nach dem Vorbild der Löbnitzgrundbahn auch für die Weißeritztalbahn eine Arbeitsgruppe zur besseren Vermarktung der Schmalspurbahn. An der Auftaktveranstaltung unter Moderation von Oberelbe Tours, dem Tourismusbü-



Auch auf dem diesjährigen Dresdner Dampflokfest war unser Verein wieder mit einem Sowerinstand vertreten. Wind und Regen hielten den Erfolg jedoch in Grenzen. Foto: A. Kroß

ro im VVO, nahmen 20 Partner aus der Region teil, darunter Vertreter des SMWA, des Landkreises, der Anrainerkommunen, touristischer Anbieter, der IG Weißeritzbahn sowie die BVO Bahn GmbH als künftiger Betreiber. Alle Partner waren sich einig, daß die Bahn so schnell wie möglich wieder aufgebaut werden müsse. Mit Unterstützung des Freistaates werden die Planungen für den Wiederaufbau in den nächsten Tagen ausgeschrieben, teilte der BVO-Geschäftsführer Roland Richter mit. VVO-Geschäftsführer Knut Ringat sicherte eine langfristige Bestellung von Zugleistungen zu. Die vom Bund zugesagten 10 Millionen Euro aus der Fluthilfe waren Mitte Juni durch den Einspruch der Bundesländer Sachsen-Anhalt und Niedersachsen gestoppt worden. Inzwischen hat der Freistaat nach Medienberichten aber Rückforderungen von über 16 Millionen Euro unberechtigt aus gezahlter Fluthilfegelder...

- Der Aufsichtsrat der SOEG hat sich im April 2004 dafür ausgesprochen, den geplanten Triebwageneinsatz ad acta zu legen und sich an der Beschaffung von Neubaudampflok zu beteiligen. Damit folgt auch die SOEG den Vorstellungen des VVO, die Dampftraktion zu erhalten und dennoch die Betriebskosten zu reduzieren. Bedingung sei jedoch eine Teilfinanzierung durch den Freistaat.
- Im Bahnhof Bertsdorf bauten die Mitglieder des Interessenverbandes der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. im Juni eine Weiche ein, um die Wiederverlegung des ehemaligen Gleises 4 zu ermöglichen.
- An den letzten beiden Wochenenden im August 2004 veranstaltet der IVZ Sonderzugfahrten mit der Schönheider 99 582, für den 20. August ist eine Güterzug-Fotoveranstaltung geplant.
- Am 1. Juni 2004 begann die BVO mit einer die umfassenden Rekonstruktion des Ober-



Die IG Weißeritztalbahn hat im April 2004 den Kasten des zweiachsigen gedeckten Güterwagens 97-10-01 nach Freital geholt und plant dessen Aufarbeitung. Der 1885 gebaute Wagen war der einzige seiner Gattung, der nach 1952 noch eine neue Nummer nach dem 2. DR-Schema erhalten hatte. Er war zu dieser Zeit in Potschappel stationiert. Im Jahr 1959 erfolgte seine Umsetzung als Bahnhofswagen an den Wagenmeisterposten Oschatz des Bwv Dresden. Ohne seine Einachsdrehgestelle stand er etwa vier Jahrzehnte als Schuppen im Bahnhof Oschatz. Während der Zahn der Zeit die Holzverschalung arg benagt hat, befindet sich das Untergestell in einem vergleichsweise befriedigenden Zustand. Foto: R. Fischer

- wiesenthaler Viaduktes. Deshalb verkehrten zwischen dem 1. Juni und dem 15. Juli 2004 keine Züge auf der Fichtelbergbahn. Die Sperrpause wurde außerdem für weitere Gleisarbeiten genutzt. Nach Beendigung der Baumaßnahmen verkehren nun wieder täglich sechs Zugpaare. Die bisherigen Fahrpläneinschränkungen am Dienstag und im November entfallen.
- Das diesjährige Sächsisch-Böhmische Eisenbahnfest auf der Fichtelbergbahn findet am 11. und 12. September 2004 statt.
 - Am 4. September 2004 veranstaltet die IG Preßnitztalbahn wieder eine Güterzug-Fotoveranstaltung mit 99 542, GGw 97-10-57 und 97-12-10 sowie HH 97-25-36.
 - Am 16. Juli 2004 wurde das von der BVO-Werkstatt in Marienberg geänderte Untergestell von 974-358 für den Aussichtswagen in Schönheide auf die bereits aufgearbeiteten Drehgestelle gesetzt. Der Wagenkasten wird nun vor Ort und durch Vereinsmitglieder entstehen.
 - Am 21. Juli 2004 überführte der Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen den bis zum 15. Juli 2004 zum Bestand des DB Museums in Nürnberg zählenden Gepäckwagen 974-325 nach Carlsfeld. Der Verein besitzt damit sein erstes vollständiges Schmalspur-Fahrzeug. Das DB Museum hatte bereits vor längerer Zeit eine Liste abzugebender Fahrzeuge veröffentlicht, in dem auch



Die Kohlebahn Meuselwitz–Regis Breitingen hat am 8. Mai 2004 die Fahrzeuge der Lausitzer Grubenbahn übernommen, darunter zwei auf 900 mm umgespurte sächsische Personenwagen. Beim Transport schnitt man aus Verladungsgründen bei dem Traglastenwagen das Sprengwerk ab und muß dieses nun vor einem Einsatz wieder anbringen. Beide Fahrzeuge ruhen übrigens auf Preßrahmendrehgestellen, wobei die des Traglastenwagens mit den kürzeren Federn von einem Güterwagen stammen! Vielleicht ist dies ein Indiz für den noch ungeklärten Verbleib mehrerer Einheits-GGw, die um 1970 ihre Nummer an ältere Brüder weitergaben? Auch die Herkunft der beiden Personenwagen liegt noch im Dunkeln. Foto: R. Fischer

der seit 1993 in Nürnberg ausgestellt war. Zusammen mit dem Traglastenwagen 970-604 erwarb ihn zunächst die IG Preßnitztalbahn; der Traglastenwagen soll an den Pollo weitergegeben werden. 99 1606 und 99 1781 bleiben aber in Nürnberg.

- Nach der Übernahme der RÜKB durch Ludger Guttwein waren Ende April Mängel am Bahndamm bei Serams festgestellt und der Zugverkehr eingestellt worden. Es folgten öffentliche gegenseitige Schuldzuweisungen zwischen Käufer, Verkäufer, Belegschaft, Landkreis und Förderverein. Ende Mai wurde der Verkauf rückabgewickelt und damit Bernhard van Engelen wieder zum Gesellschafter. Nach Bauarbeiten rollen seit dem

24. Mai 2004 die Züge wieder fast im Stundentakt nach dem im Sommer geltenden Fahrplan. Zuvor war am 15. Mai der sanierte Bahnhof Binz LB in Betrieb genommen worden, wobei 99 4801 im Inselbetrieb nach Göhren fuhr.

- Beim Öchsle konnten umfangreiche Arbeiten am Fahrwerk der 99 716 Ende April abgeschlossen werden. Am 28. Mai 2004 fand die offizielle Abnahmefahrt statt. Seitdem steht die Maschine wieder für den Museumszugbetrieb zur Verfügung. Jedoch soll auch weiterhin hauptsächlich 99 788 eingesetzt werden. Nach 13.000 Kilometern auf dem Öchsle merke man der Maschine allerdings den Einsatz vor allem durch klappernde Stangen an.

Dokumente zur neueren Schmalspurbahn-Geschichte

Reichsbahndirektion Dresden
Verwaltung der Maschinenwirtschaft
Fachabteilung Triebfahrzeugdienst

Dresden, den 18.1.1974
M-Td/M-Tu
3341/3342

Ministerium für Verkehrswesen
Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft
der Deutschen Reichsbahn
108 B e r l i n
Voßstraße 33

Betreff
Perspektive der Schmalspurbahnen der DR
Verf. MfV M-T-II-1 v. 14.12.73 31548

Zu Punkt 1)

In der Rbd Dresden werden voraussichtlich bis 1980 und später noch folgende Sm-Bahnen mit Dampflok betrieben, auf denen nach dem heutigen Stand folgender Betriebspark und arbeitender Park vorhanden ist:

Strecke	BR	BP	AP
Rothенkirchen - Schönheide Süd	99.1 IV K	5	2
Oschatz - Kemmlitz	99.1 IV K	8	4
Wolkenstein - Jöhstadt	99.1 IV K	5	2
Summe Sm-Tfz	99.1 IV K	18	8
Meinersdorf - Thum	99.1 VII K	5	2
Schönfeld-Wiesa - Papierfabrik	99.1 VII K	2	1
Hainsberg - Kipsdorf	99.1 VII K	8	4
Radebeul Ost - Radeburg	99.1 VII K	5	2
Cranzahl - Oberwiesenthal	99.1 VII K	6	3
Summe Sm-Tfz	99.1 VII K	26	12
Summe aller Tfz		44	20

Bis 1980 könnte der vorhandene Betriebspark von
99.1 IV K von 21 auf 18
99.1 VI K von 3 auf 0
Triebfahrzeuge verringert werden.

Vom Verkehrsmuseum Dresden wurden aber für den Traditionsbetrieb auf der Sm-Bahn Radebeul Ost - Radeburg folgende Tfz zur Erhaltung vorgeschlagen:

Traditionsbahn-Doppelde

99 1590	IV K	z. Z. Bw Aue	fällige L 7	12.8.74
99 1606	IV K	z. Z. Bw Aue	fällige L 6	2.11.74
99 1713	VI K	z. Z. Bw Nossen	Schadpark seit	24.11.72
99 1715	VI K	z. Z. Bw Nossen	fällige L 7	12.3.74
99 1687	VI K (Reko)	z. Z. Bw Nossen	fällige L 7	22.5.74
99 1654	VI K (Reko)	z. Z. Bw Nossen	Schadgruppe seit	27.12.73

Hierzu bitten wir um Zustimmung der Erhaltung dieser Tfz über die für den Regelbedarf hinaus erforderlichen BP von 44 Sm-Lok.

Zu Punkt 2)

Auf den einzelnen Strecken ist folgender derzeitiger jährlicher Steinkohlenbedarf erforderlich:

Strecke	Kohle absolut (t)	Zugdienst spez. (t/Mio)
Hainsberg - Kipsdorf	2855,4	158,49
Radebeul - Radeburg	1827,0	132,28
Cranzahl -Oberwiesenthal	3101,5	203,09

(Kluge)

Reichsbahn-Haupttrat
Leiter der Verwaltung



Im Juli 1975 stand 99 1654 zwischen 99 1653 und 99 1694 abgestellt in Nossen, aber noch im selben Jahr wurden alle erst 10 Jahre alte »Reko«-Maschinen verschrottet. Foto: R. Fischer

Aus unserem Souvenirangebot

GANZ NEU IM ANGEBOT:

- Die sächsische IVK, EK 39,90 Euro
- Die Schmalspurbahn Mügeln–Döbeln 27,00 Euro

WEITERHIN ERHÄLTlich:

- Baureihe 99⁶⁴⁻⁷¹, transpress 16,00 Euro
- Baureihe 99⁷⁷⁻⁷⁹, transpress 16,00 Euro
- Die Baureihe 99⁷³, EK 39,90 Euro
- Generalreparatur und Großteilerneuerung, Verlag Endisch 22,00 Euro
- Die Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen, EK 15,50 Euro
- Schmalspurbahnen um Thum, Kenning 34,80 Euro
- Schmalspurbahn Grünstädtel–Oberittersgrün, Kenning 21,00 Euro
- Schmalspurbahn Lommatzsch–Meißen–Triebischthal 17,85 Euro
- Schmalspurbahn Lommatzsch–Döbeln und ... Pferdestraßenbahn 27,00 Euro
- Frühere sächsische Schmalspurbahnen nördlich der Elbe, Bufe 22,50 Euro
- Dampflokomotive BR 99 (Band 8), EJ 12,60 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 1 (Mügelner Netz), EJ 40,00 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 2 (Hainsberg–Kipsdorf), EJ 45,00 Euro
- Schmalspur-Album Sachsen, Band 3 (Zittau, Ostsachsen), EJ 45,00 Euro
- Schmalspurbahn Wilkau-Haßlau–Carlsfeld – der Bildband, Jacobi 34,90 Euro
- Eisenbahn Aue–Adorf und ... Schönheide Süd–Carlsfeld, Jacobi 39,90 Euro
- Streifzug mit der »Bummelbahn« 16,00 Euro

NUR BEI UNS:

- 25 Jahre Traditionsbahn, Broschur A4 2,50 Euro
- Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg, Broschur A4 4,00 Euro
- Taubenheim–Dürrenhensdorf und Herrnhut–Bernstadt, Broschur A4 4,00 Euro
- Schmalspurbahn Zittau–Oybin/Jonsdorf, Broschur A4 4,00 Euro
- Geschichte der Dessau-Radegast-Köthener Bahn (DRKB), Broschur A4 4,00 Euro
- CD-ROM Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg 11,00 Euro
- DEFA-Heimfilm (8 mm) Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg 2,00 Euro

Das Sortiment ist an den Fahrtagen der Traditionszüge erhältlich und kann auch im Internet unter www.traditionsbahn-radebeul.de bestellt werden; in unserer Geschäftsstelle bieten wir an jedem Werktag ein begrenztes Sortiment an.

Terminplan 2004 (3. und 4. Quartal)

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

Meldungen für den Dienst im Traditionsbetrieb bitte an Kay-Torsten Zimmermann, Tel. 01 72 / 7 93 59 34

Juli	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	4.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa	17.	9 - 18	Arbeitseinsatz
August	So	1.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrt«
	Sa	7.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	21.	9 - 18	Arbeitseinsatz
September	Sa	4.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Vogelscheuchenfest«
	So	12.		Tag des offenen Denkmals
	Sa/So	18./19.		120 Jahre RRg, 30 Jahre TRR, Sonderprogramm
	Sa	25.		Exkursion Fährdampfer
Oktober	Sa	2.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Fahrt in den Herbst«
	Sa	16.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa/So	30./31.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb zum Abfischen
November	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	13.	13 - 16	Mitgliederversammlung
Dezember	Sa/So	4./5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrten«
	So	6.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt« für Kinder
	Sa	18.		Weihnachtsfeier
	Fr	31.		Silvesterfeier

