

---

# Traditionsbahn- Depesche

---



---

**Heft 62/63**

**Winter 2007/08**

---



---

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

---



*Drei IV K in Radeburg am 26. November 2007.*



## Inhalt:

|   |    |
|---|----|
| Liebe Leser der Traditionsbahn-Depesche! . . . . .            | 4  |
| 99 586 ist zurück! . . . . .                                  | 6  |
| Rückblick auf die Aufarbeitung von 99 586 . . . . .           | 13 |
| Aus dem Lokleben von 99 586 . . . . .                         | 26 |
| Beteiligte und Unterstützer der Revision von 99 586 . . . . . | 30 |
| Vereins-Informationen . . . . .                               | 34 |
| Beitragsordnung 2008 . . . . .                                | 35 |
| Änderungen im Spendenrecht . . . . .                          | 36 |
| Das neue Dampfbahn-Magazin stellt sich vor . . . . .          | 38 |
| Erinnerungen an die »Wusch«. . . . .                          | 39 |
| Arbeitsplan 2008 . . . . .                                    | 42 |

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

---

## Titelbild:

*Nach ihrer Revision wird 99 586 am 26. November 2007 in Radeburg wieder auf die Gleise der  
Lößnitzgrundbahn gebracht.*

---

## Rücktitelbilder:

*Am 22. November 2007 unternahm 99 586 mit der Diesellok der SDG nochmals eine Probefahrt (oben), ehe  
sie am 26. November 2007 bei Neuschnee und Eis in Hammerunterwiesenthal verladen und auf die Reise  
zurück nach Radebeul geschickt wurde (unten).*

---

## Die Fotos in diesem Heft stammen von:

*Roland Ende (9), Rainer Fischer (21), Heiko Focken (32), Dietmar Hummig (3), Peter Reichler (6),  
Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (9), Fritz-Hager-Archiv (4)*

---

## Impressum:

### Traditionsbahn-Depesche

offizielle Mitgliederinformation der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Postfach 10 02 01

01436 Radebeul

Telefon: 0351-2134461, Fax: 03 51-2134464

eMail: [verein@trr.de](mailto:verein@trr.de), Internet: <http://www.traditionsbahn-radebeul.de>

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

Verantw. Redakteur: Attila Kroß, Satz und Layout: Rainer Fischer, Herstellung: Copyshop Schwalbe, Radebeul  
erscheint i. d. R. vierteljährig jeweils am Quartalsende

Doppelheft: 2,- Euro; Jahres-Abo 2007: 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 62/63: 10. Dezember 2007, Heft 64: vsl. 1. März 2008

## **Liebe Leser der Traditionsbahn-Depesche!**

Was ich im vorangegangenen Heft noch vorsichtig angekündigt hatte, soll nun ab März 2008 Wirklichkeit werden: Es wird eine neue Zeitschrift für die sächsischen Schmalspurbahnen geben. In ihr sollen und wollen sich alle sächsischen Bahnbetreiber und Vereine auf schmaler Spur und – derzeit wohl noch eingeschränkt – auch die normalspurigen Dampfbahner wiederfinden. Herausgegeben wird die Zeitschrift von der noch jungen SBB Medien als Tochter der SOEG in Zittau; die Redaktion wird in den bewährten Händen von André Marks und Helge Scholz liegen.

Auch wenn sich der Herausgeber von der Vision, mit dieser Zeitschrift alle bisherigen kleinen und großen Vereinsblätter ablösen zu können, schon nach den ersten Gesprächen mit deren Machern verabschiedet hat, bedeutet ihr Erscheinen für unsere Traditionsbahn-Depesche sicher eine Zäsur: Der Vorstand hat beschlossen, die neue Zeitschrift allen unseren Mitgliedern zukommen zu lassen. Wir können damit die Depesche wieder auf das Niveau einer Mitgliederinformation herunterschrauben. Dies sollte den von stetiger Zeitnot geplagten Zeitungsmacher wesentlich, wenn auch nicht gänzlich von der Aufgabe entlasten, möglichst regelmäßig ein möglichst niveauvolles Druckwerk aus dem Computer zu zaubern, und gleichzeitig helfen, unsere Mitglieder wieder zeitnaher mit dem zu versorgen, was die Depesche ursprünglich darstellte: ein Überbringer von Botschaften über das Vereinsleben an alle Mitglieder, die daran nicht im vollen Umfange teilhaben.

Für unsere Abonnenten bedeutet dies aber, daß wir Ihnen den Bezug zum Jahresende 2007 und also mit diesem Heft kündigen! Liebe Abonnenten, wir bitten Sie, sich für ein Abo der neuen Zeitschrift bei der SBB Medien zu entscheiden. Das Einzelheft wird im öffentlichen Verkauf keine 5 Euro kosten – ein wohl annehmbarer Preis für – vorerst – 46 Seiten umfassende, farbig illustrierte Informationen über unsere Bahnen. Mehr dazu auf Seite 38.

Es gibt aber noch eine andere Möglichkeit für Sie, liebe Abonnenten: Treten Sie unserem Verein bei! Wir werden Sie dann selbstverständlich weiterhin mit unserem kleinen Heftchen und dessen großen Bruder beliefern. Gleichzeitig erhalten Sie natürlich alle Rechte eines ordentlichen Mitgliedes und unterstützen uns zumindest durch Ihren Mitgliedsbeitrag in unserer Arbeit. Und wer weiß, was irgendwann mal wieder nur in der Depesche stehen wird... Allen Lesern, die wir trotzdem »verlieren« werden, danken wir für ihre meist jahrelange Treue und wünschen Ihnen viel Freude mit der neuen Zeitschrift.

Am 17. November 2007 stand die turnusmäßige Wahlversammlung an. Trotz zahlreicher Entschuldigungen und einer unangenehmen Panne bei der Saalreservierung kam eine inhaltlich gute Veranstaltung heraus, und unser Verein hat wieder einen neuen Vorstand. Der bisherige Vorstand trat mit einem kompletten Wahlvorschlag an, bei dem sich die Kandidaten im Falle ihrer Wahl bereits über ihr zukünftiges Aufgabenfeld verständigt hatten. Und mit »überwältigender Mehrheit« sprachen die anwesenden Mitglieder den Herren auf dieser Liste ihr Vertrauen aus. Mehr zu den Gewählten und den geplanten neuen Formen in der Vereinsführung auf Seite 34.

Der November ist in diesem Jahr aber auch aus einem anderen Grund einer der wichtigsten Monate in unserem bisherigen Vereinsleben: Am 29. November 2007 kam 99 586 als Nr. 176 zurück in den Park der betriebsfähigen IV K! Auf die Revision der Maschine, die zum wesentlichen Teil in der Oberwiesenthaler SDG-Werkstatt durchgeführt wurde, werden wir in diesem Heft natürlich vorrangig eingehen. Auch wenn das Ergebnis sich sehen lassen kann: Nicht alles lief so, wie mancher sich das vor zwei Jahren gedacht hatte. Aber bei der nächsten Revision wird alles besser...

Damit ist für die nächsten acht Jahre eine der wichtigsten Grundlagen für unsere Arbeit wieder

---

gegeben und wir können uns im kommenden Jahr vor allem der nicht minder wichtigen und aufwendigen und damit leider auch recht teuren Aufarbeitungen der Wagen zuwenden, die in den vergangenen Monaten Fristablauf hatten. Also: Auch 2008 gibt's wieder viel zu tun! Vorwärts zu neuen Erfolgen...

Vorerst wünschen Vorstand und Redaktion allen Vereinsmitgliedern und Lesern sowie ihren Angehörigen ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch in das neue Jahr.



## 99 586 ist zurück!

Ungewohnt für unsere 99 539: Einsam und fast etwas traurig stand sie vor dem Radeburger Heizhaus, während die angereisten Fotografen am Gleis 1 auf den neuen Star warteten: Am Mittag des 26. November 2007 traf 99 586 auf dem Transporter in Radeburg ein! Beim morgendlichen Verladen in Oberwiesenthal hatten die Kollegen der SDG und der Transportfirma Hein noch mit frisch gefallenem Schnee und Glätte zu kämpfen. Im Elbtal und an der Röder schien nun zwar oft die Sonne, doch ließ der alles durchdringende kalte Wind bei den abgehärteten Erzgebirgern, bei den angetretenen Entladungspersonalen und erst recht bei den Linsenträgern wenig angenehme Gefühle aufkommen.

Für das Abladen war bereits am Vortag die 99 564 angeheizt worden, die uns seit dem Frühling als Aushilfs-Leihlok zur Verfügung gestanden hatte. Nachdem die beiden auf Gleis 1 abgestellten Güterwagen beiseite geräumt waren und nochmals die Schotterfüllung zwischen

den Schienen ergänzt und geglättet war, konnte sich der Tieflader in Position bringen. Anschließend erfolgte der Aufbau der aus Radeburg überführten Gleisrampe. Dann konnte 99 564 vorsichtig auf die schiefe Ebene fahren und ihre Schwester an die lange Kuppelstange nehmen.

Genau um 13:04 Uhr war es soweit: Nach behutsamen Manövrieren auf dem Gerüst stand die 99 586 alias Nr. 176 wieder auf Radeburger Schienen! Die immer wieder durch die Wolken dringende Herbstsonne ließ den frischen Lack glänzen, und so wärmte wenigstens dieser grün-rote Anblick das Herz der Eisenbahner und Eisenbahnfreunde.

Nach dem Abbau der Rampe und dem Wegsetzen der Straßenfahrzeuge drückte 99 564 unsere neue Grüne vor den Lokschuppen neben unsere alte Grüne und setzte sich schließlich selbst noch daneben. Drei IV K in Radeburg, und jede in einer anderen Farbe! Deutlich trat der Unterschied im Grün und Rot an unseren





*Nr. 176 wird am 26. November 2007 auf die heimatlichen Gleise zurückgeholt.*



beiden Loks nun hervor, wobei 99 586 im Urteil der Fachleute gar nicht schlecht abschnitt.

Anschließend räumte 99 564 den Bahnhof wieder auf und begab sich selbst auf die Reise über die noch als Baugleis gesperrte Strecke nach Radebeul, wo sie unser Personal an die SDG zurückgab.

Ihren ersten großen Auftritt erlebte 99 586 bereits drei Tage vorher in Oberwiesenthal: Die SDG hatte zu einem öffentlichkeitswirksamen »Roll out« der Maschine am Fuße des Fichtelberges eingeladen. Von den Kindern des Oberwiesenthaler Kindergartens mit dem Ruf: »Vier Ka, komm 'raus!« herausgelockt, fuhr 99 586 mit lautem Pfeifen und Bimmeln aus dem Heizhaus. Anschließend erläuterte der SDG-Geschäftsführer Roland Richter den Gästen die Revision, die auch für die Oberwiesenthaler und Marienberger Werkstattmitarbeiter eine Herausforderung gewesen ist. Unser 1. Vorsitzender Roland Ende übernahm aus den Händen des Obersten Betriebsleiters der SDG Hans-Thomas Reichelt das neu erstellte Betriebsbuch für die

Maschine. Unser OBI Heiko Prautzsch und Lokführer Andreas Schmidt erhielten je einen symbolischen Eimer Skyamid in alter und neuer Lieferqualität für die Maschine. In seinen Grußworten erinnerte Roland Ende daran, daß vor knapp 15 Jahren nur wenige Meter entfernt mit einer Entgleisung bei Schnee und Eis das aktive Leben der Maschine vorerst beendet war und freute sich über die symbolträchtige Rückkehr in den Betriebsdienst. Als Dank für die gute Zusammenarbeit überreichte er ein großformatiges Foto, das die versammelte Mannschaft der Lastprobefahrt vor der revidierten Maschine zeigt, an Roland Richter und Werkstattleiter Uwe Schuffenhauer. Anschließend würdigte auch der Landesbeauftragte für Bahnaufsicht Dr. Steffen Henkel die Leistungen der an der Revision beteiligten Mitarbeiter von SDG und Verein und übergab eine vorläufige Genehmigung für eine Fahrt mit den in Oberwiesenthal erschienenen Ehrengästen. Weitere Grußworte kamen vom neuen Bürgermeister Oberwiesenthals und vom Verkehrsverbund Erzgebirge.







*Roll out aus der Oberwiesenthaler Werkstatt mit anschließender Überreichung der Dokumente.*





Nach dem obligatorischen Glas Sekt setzte sich 99 586 so vor die beiden bereitstehenden Salonwagen der Fichtelbergbahn. Am anderen Zugende plazierte sich die SDG-Diesellok, die den Zug nach Hammerunterwiesenthal führte. Nach kurzer Wendezeit zeigte dann 99 586 den Gästen, daß sie mehr kann als nur gut Wasserkochen und brachte die Fuhre zurück nach Oberwiesenthal. Als der einsetzende Regen den Schnee zum Schmelzen brachte, saßen die einen im Bahnhofsrestaurant zusammen, während die anderen sich im Heizhaus noch immer unerträglich um ihre 99 586 sorgten.

Die große Stunde der Wahrheit schlug am 29. November in Radebeul: Der LfB hatte sich zur Abnahmeprobefahrt angemeldet. Mit 85 t Last am Hakenmaul absolvierte 99 586 den Probelauf nach Moritzburg und zurück ohne Probleme und größere Mängel. So konnte Dr. Henkel der Maschine einen betriebsfähigen Zustand bescheinigen. Mit dem Stempeln des Kesselschildes war für die SDG als Hauptauftragnehmer die Revision der Maschine offiziell abgeschlossen.

Am folgenden Tag waren alle Spender, Sponsoren, die Vertreter befreundeter Vereine und Bahnen, der Lokalpolitik sowie natürlich die Medien zur offiziellen Übergabe unserer neuen Lok nach Radebeul eingeladen. Etwa 70 Personen erschienen bei trübem Novemberwetter, um mit uns auf die neue Grüne anzustoßen. SDG-Geschäftsführer Roland Richter übergab symbolisch den Reglerhebel, und Oberbürgermeister Bert Wendsche unterstrich den hohen Stellenwert, den die Traditionsbahn für die Große Kreisstadt Radebeul einnimmt. Nach einem Böllerschuß bedankte sich OBl Heiko Prautzsch bei der SDG und auch bei der Lok-Mannschaft um Andreas und Kati Schmidt, Michael Rosenberger und Karsten Köhler.

Bei ihrer ersten offiziellen Fahrt auf der Lößnitzgrundbahn brachte Nr. 176 die Ehrengäste anschließend nach Moritzburg und zurück. Vereinsintern wurde die Rückkehr von 99 586 mit einem geselligen Abend im Radeburger Lokschuppen begangen.

**RAINER FISCHER**



*Alles im grünen Bereich auch bei der Abnahmeprüfung am 29. November 2007.*





*In Radebeul wurde Nr. 176 am 30. November 2007 von den Ehrengästen und einem Böllerschuß begrüßt.*



## Rückblick auf die Aufarbeitung von 99 586

Wenn einer eine Reise macht, dann hat er was zu erzählen. Und wenn man zurückblickt, daß am 2. Dezember 2005 unsere 99 586 noch als »nicht betriebsfähige Dampflokomotive« am Haken der V10C Radebeul mit dem Radeburger Lokschuppen als Ziel verließ, so kann nun eine Menge zu berichten sein, da sie fast genau zwei Jahre später – am 30. November 2007 – ihren ersten offiziellen Sonderzugeinsatz als frisch hauptuntersuchte IV K und im grünen Farbleid der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen gezogen hat.

Im Radeburger Lokschuppen wurden zunächst die großen Karosserieteile wie Führerhaus, Wasserkästen, Kohlenkasten sowie die Werkzeugkästen abgenommen, um eine erste Untersuchung des Kessels durch den Kesselsachverständigen zu ermöglichen sowie den in Frage kommenden Aufarbeitungswerkstätten

einen möglichst anschaulichen Eindruck vom Zustand der Maschine zu vermitteln. Der optische Eindruck des Kessels war ausschlaggebend für die Frage, ob 99 539 nach einer Revision weiterfahren wird oder ob 99 586 eine Reaktivierung erfahren kann. Zusammen mit den Ergebnissen der Ausschreibung beider Arbeiten entschied sich der Vorstand für 99 586 und die Lokwerkstatt Oberwiesenthal der BVO Bahn GmbH als ausführende zugelassene Werkstätte mit vereinbarter großer Eigenbeteiligung durch unsere Lokpersonale.

Aus Platzmangel wurden die demontierten Großteile ausgelagert, ehe in Radeburg und Radebeul mit ihrer Aufarbeitung begonnen wurde. Unzählige Dampf- und Schmierleitungen mußten demontiert und vor allem beschriftet werden, um beim Zusammenbau jedes Bauteil wieder an der richtigen Stelle einzusetzen.

*Der entkleidete Kessel nach Befundung in Marienberg.*



So verließ die Maschine am 28. September 2006 bereits »halb nackt« per Tieflader den Ra-  
deburger Lokschuppen in Richtung Lokwerk-  
statt Oberwiesenthal. Dort komplett zerlegt,  
erfolgte die endgültige Begutachtung der  
Hauptbaugruppen und es begann deren schritt-  
weise Aufarbeitung. Dabei kamen Rahmen und  
Kessel der Maschine nach Marienberg in die  
BVO-Werkstatt. Zunächst war dort der Rahmen  
zu vermessen und wie sich herausstellte auch zu  
richten, dann wurden die befundenen Kesselin-  
standsetzungsarbeiten durchgeführt. Unter an-  
derem mußten auf Grund des Zustandes alle  
Stehbolzen, die Feuerbüchseseitenwände, der  
Rauchkammerrohrspiegel sowie der Rauch-  
kammerboden erneuert werden.

Herzstück des Dampferzeugers bildet der  
100 Rohre umfassende Kesselrohrsatz. Die  
Rohre wurden vom Standardkesselbau Köthen  
maßgenau und in guter Qualität angefertigt und  
nach Anlieferung durch das Werkstattpersonal

in Marienberg eingezogen. Am Aschekasten, der  
anhand der abgenommenen Maße des Originals  
nachgefertigt werden mußte, kam lediglich ein  
Lufteströmögitter der alten Baugruppe wieder  
zur Verwendung. Nach weiteren Zulieferungen  
durch den Verein wie z. B. des Dampfverteilers,  
dessen Aufarbeitung in Berbisdorf erfolgte,  
konnte die Wasserdruckprobe des Kessels im  
Sommer 2007 erfolgen.

Äußerliche Veränderungen erfuhr der  
Brückenrahmen in Marienberg, dessen kantiger  
Absatz im Bereich der Werkzeugkästen dem  
Vorbild der Länderbahnlokomotive entspre-  
chend abgerundet wurde. Nietkopfmitationen  
an der Rauchkammertür, am Rauchkammer-  
schlitten sowie ein Zentralverschluß-Imitat  
wurden bei der Aufarbeitung berücksichtigt und  
angebracht.

Die in Oberwiesenthal verbliebenen Bau-  
gruppen waren hauptsächlich die Drehgestelle  
mit Triebwerks- und Zylindereinheiten. Nach

*Die Stehbolzen an der Feuerbüchse und deren rechte Seitenwand wurden bereits entfernt.*





*Die Aufarbeitung der Drehgestelle fand in Oberwiesenthal statt.*



Anlieferung der in Marienberg und Radebeul aufgearbeiteten Teile begann in Oberwiesenthal anschließend der Zusammenbau der Lokomotive.

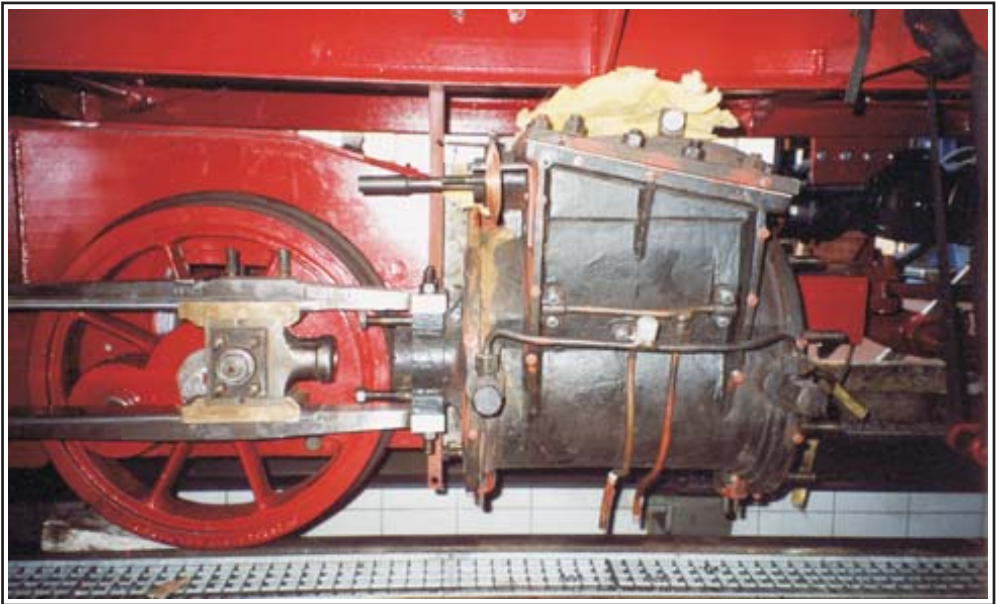
Parallel zu den Arbeiten in den BVO- bzw. SDG-Werkstätten galt es, die vertraglich festgelegten Eigenleistungen durch die Vereinsmitglieder zu erbringen. Dazu zählten in Oberwiesenthal unter anderem das Reinigen und Beschleifen der gesamten vier Triebwerkeinheiten, das mechanische Entlacken der Räder und unzählige Kleinarbeiten. Diesen Teil der Arbeiten erbrachte fast ausschließlich das Lokteam mit Andreas Schmidt, Michael Rosenberger, Karsten Köhler und Kati Schmidt. Die Fäden zwischen den einzelnen Standorten hielt unser 1. Vorsitzender Roland Ende in seinen Händen.

Nach den Teilen des Führerhauses wurden auch die großen Kesselverkleidungsbleche in der Halle am Turnerweg durch die ALG-II-Kräfte unseres Vereins für den Wiedereinbau

vorbereitet. Auch Führerhaus, Werkzeug-, Sand-, und Kohlenkasten hatten hier unter anderem Nietkopfmationen, Grundierung, Lufteinlässe, spezielle Rahmen und Türblätter erhalten. Die vorhandenen Blechteile wurden wiederverwendet und teilweise durch Materialanschweißungen im korrosionsgefährdeten Bereich ersetzt.

Viele andere Baugruppen der Karosserie erhielten im Radeburger Lokschuppen eine Aufarbeitung, angefangen vom Abisolieren, Reinigen, Beschleifen und Lackieren von Dampf- und Ölleitungen, Ölsperren, Wasserständen, Zylinderhähnen und weiteren Teilen bis hin zum Dampfverbinder. Kaum ein Teil, welches nicht durch die Hände der Vereinsfreunde ging, überprüft und erforderlichenfalls wieder instandgesetzt wurde. Einige Arbeiten erfolgten in Heimarbeit im kleinen Keller nach Feierabend, wie beispielsweise das Anfertigen neuer Ölgefäße.

*Die Montage der vielen Einzelteile des Triebwerkes hat begonnen.*







*Der aufgearbeitete Kessel hat sein Fahrwerk wieder.*





*Fast fertig zur ersten Probefahrt steht 99 586 im September in der Oberwiesenthaler Werkstatt.*

Große Beachtung wurde der Aufarbeitung der Wasserkästen geschenkt. Nachdem diese von einem professionellen Sandstrahler der Region entrostet worden waren, konnte im Inneren ein Mehrschicht-Korrosionssystem aufgespritzt werden. Das Ansetzen und Anpassen der Wassereinlässe und deren Deckel wurde dadurch erleichtert, daß in Radeburg ein Schutzgas-schweißgerät zur Verfügung stand. Dem Gönner sei hiermit ein großer Dank ausgesprochen.

Leichte Auseinandersetzungen gab es unter den »Hobbyschraubern« beim Anbringen der schier unzähligen Nietkopfmitationen. Dabei wurde einem jungen Vereinsfreund durch das starke Geschlecht nahegelegt, so genau wie NÖTIG zu arbeiten, um noch im Jahr 2007 das Anreißen, Bohren und Verkleben der Nietens abschließen zu können. Nach Spachtel-, Schleif- und Grundierarbeiten erfolgte in Marienberg die Endlackierung aller Teile. Nach langer Diskussion waren im Vorfeld die genauen Grün-

und Rot-Farbtöne und deren Verteilung festgelegt worden, die sowohl dem unverbürgtem historischen Vorbild sehr nahe kommen sollte, als auch den persönlichen Geschmäckern aller Beteiligten entsprechen mußte.

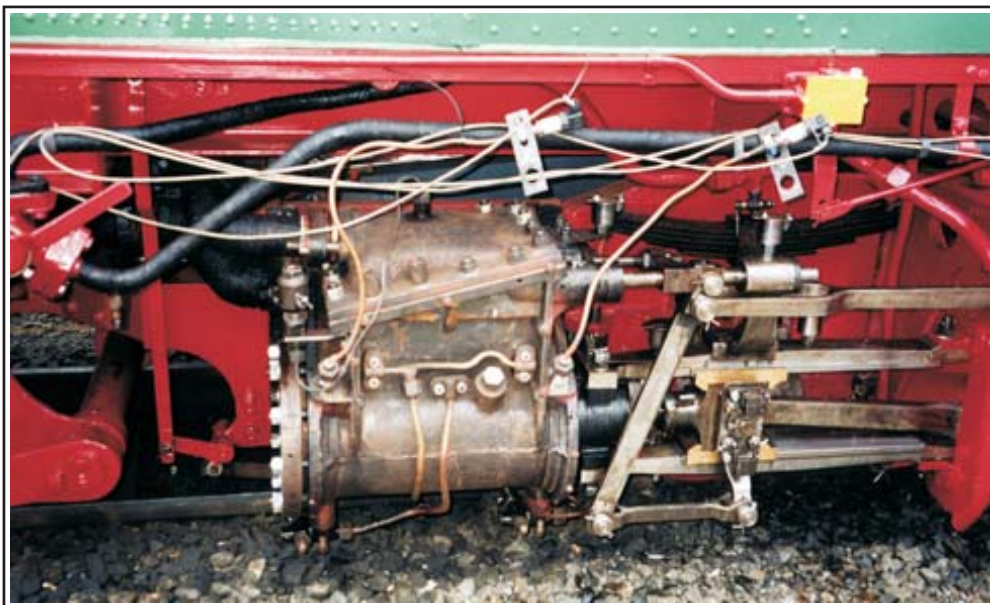
Stück für Stück erfolgte in Oberwiesenthal das Zusammensetzen der Einzelteile, zur Komplettierung fehlende Teile mußten beschafft werden. Unser Dank gilt dabei den Museumseisenbahnern aus Schönheide, welche u. a. die Aufarbeitung beider Injektoren übernommen hatten und bis zu deren einwandfreier Funktion stets Unterstützung geleistet haben.

Nach ersten Gehversuchen aus eigener Kraft erfolgten Einstellarbeiten an der Dampfverteilung durch Indizierfahrten. Der erfolgreichen Lastprobefahrt folgten tausend kleinen Restarbeiten, vom Anbringen der Zylinderverkleidungen bis hin zu letzten Nietmitationen, ehe die 99 586 ihr Roll out absolvieren konnte.

KARSTEN KÖHLER/FI



*Das Indiziergerät der SDG wird montiert und bringt Klarheit über die Druckverhältnisse in den Zylindern.*





*Nach dem ersten Anheizen in Oberwiesenthal (oben) und beim Wenden in Cranzahl bei der Lastprobefahrt.*





*Erfolgreiche Lastprobefahrt nach Cranzahl am 26. Oktober 2007.*





*Am Tag des »Roll outs« im Heizhaus Oberwiesenthal (oben) und vor dem Fichtelbergmassiv.*





Ausrücker zur Abnahmeprüfung in Radeburg (oben) und Ankunft in Moritzburg, 29. November 2007.





*Abnahmeprüfung im Löbnitzgrund (oben) und in Friedewald.*







*Friedewald Hp (oben) und vor dem Radeburger Lokschuppen.*



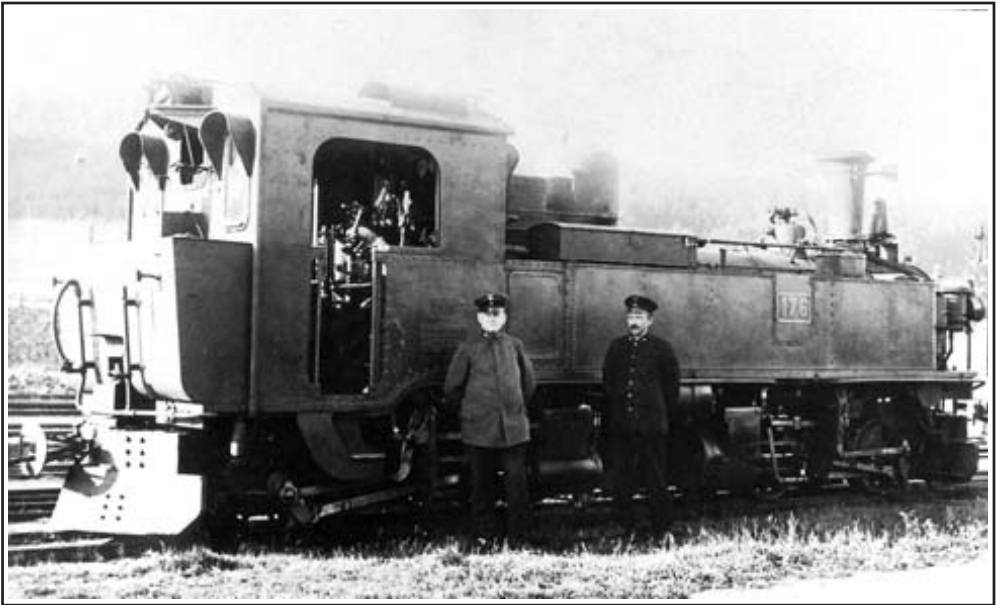
## Aus dem Lokleben von 99 586

Als eine der nur drei Maschinen umfassenden 10. Bauserie der Gattung IV K lieferte die Sächsische Maschinenfabrik Chemnitz, vormals Richard Hartmann, am 10. Dezember 1912 mit der Fabriknummer 3606 eine neue Lok aus. Die Verwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen stellte sie vier Tage später in Zittau mit der Betriebsnummer 176 in Dienst.

Das Erfolgsmodell IV K wurde bereits seit zwei Jahrzehnten immer wieder aufgelegt; Nr. 176 war so die 74 Lokomotive ihrer Bauart. Im Laufe der Beschaffungszeit waren Konstruktion und Ausrüstung bereits mehrfach verändert worden. Augenfälliges Merkmal waren die Führerhäuser mit hoch gewölbten Dächern, die das Aussehen der Lok im Vergleich zu den Maschinen mit flachen Dach und Lüftungsaufsatz erheblich veränderten. Der Kesselüberdruck war von 12 auf 15 bar gesteigert und die Nieder-

druckzylinder und die Feuerbüchse vergrößert worden, so daß sich auch die Zugkraft um 25 % steigerte.

Bereits ab der ebenfalls 1912 gebauten Nr. 173 (99 584) erhielten die neuen IV K serienmäßig die Saugluftbremse der Bauart Körting. Die Heberlein-Einrichtung (Haspel und Rollen) kamen aus Kompatibilitätsgründen trotzdem weiter an die Maschine. Die Heberleinbremse wirkte ohnehin nur als Zugbremse. Als Bremse für die Lok war neben der obligatorischen Wurfhebel-Handbremse bislang eine Dampfbremse (dampfbeaufschlagter Bremszylinder) eingebaut worden, welche nun durch den größeren und zwischen den Drehgestellen deutlich sichtbaren Körting-Bremszylinder abgelöst wurde. Lediglich in Details (Luftschläuche und deren Kupplungen) unterschied sich so die Bremsausrüstung im Lieferzustand zu heute.



*Nr. 176 um 1922 im Taubenheimer Gegenlicht.*

Die ersten Jahre verbrachte Nr. 176 auf den Zittauer Strecken, wo die Körtingbremse bereits Einzug gehalten hatte. Da die Zittauer Maschinen bei Bedarf kurzfristig auch auf die Strecken nach Bernstadt und Taubenheim umgesetzt wurden, war Nr. 176 zumindest auch zwischen Dürrhennersdorf und Taubenheim anzutreffen. Einsätze im Kriegsgebiet während des I. Weltkrieges dagegen sind für sie nicht bekannt.

Im endgültigen Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn erhielt die Lok 1925 die Nummer 99 586 zugeteilt und bekam Ende 1927 während eines Aufenthaltes im RAW Dresden ein neues Betriebsbuch ausgestellt. Gleichzeitig wurde ihr Original-Kessel 3606 gegen den Kessel 3669 ausgetauscht, der im Jahr 1913 mit 99 589 geliefert worden war. Vermutlich bis April 1930 blieb 99 586 im Bw Zittau beheimatet, ehe sie nach einem neuerlichen Aufenthalt im RAW Dresden im Lokbahnhof Sayda ihre neue Heimat erhielt. Seit Ende 1931

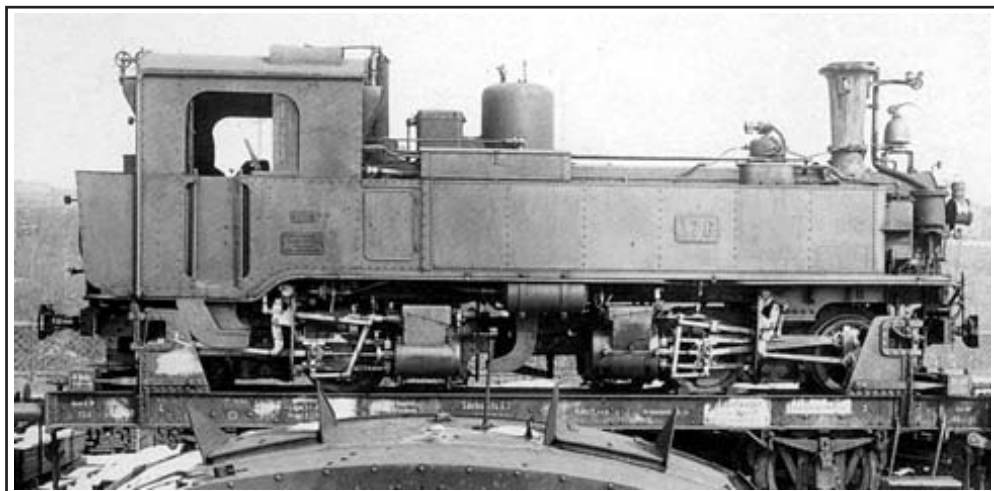
war das RAW Chemnitz für 99 586 zuständig, da das RAW Dresden die Schmalspurfahrzeugausbesserung inzwischen eingestellt hatte. Buchmäßig kam die Maschine 1938 zum Bw Nossen, dem der Lokbahnhof Sayda unterstellt wurde. Kurz vor Kriegsende wechselte sie aus gleichem Grund im Februar 1945 und nach nochmaliger Ausbesserung pro forma zum Bw Freiberg.

Ihre nächste Ausbesserung begann im April 1947: In den Mechanischen Werkstätten in Freital, die von der RBD Dresden wegen der schwierigen Nachkriegsverhältnisse mit der Ausbesserung von Schmalspurfahrzeugen betraut worden war, erhielt sie eine L4, die fast ein Jahr bis Ende März 1948 dauerte! Dabei bekam sie den Kessel 140 von 99 608 eingebaut.

Ende 1949 war 99 586 erstmals in der Görlitzer Werkstatt zur Ausbesserung, die damals noch als Bw Görlitz, Abt. Schlauroth bezeichnet wurde. Außer einer kurzen Umbeheimatung zum Bw Wilsdruff 1953/54 und anschließender



*Aus Jerichow zurück wartet 99 586 im Sommer 1963 in Freiberg auf die Weiterfahrt nach Mulda.*



*Das älteste bekannte Foto von No. 176 zeigt die Maschine im Zustand um 1919: Auf dem Transportwagen steht die Lok in der Hauptwerkstatt Dresden. Das Eigentumsschild fehlt bereits – die Monarchie gibt's nicht mehr, nur noch die Staatseisenbahnen – die Wasserkästen haben noch nicht die markanten Ausschnitte für die Kesselspeiseventile wie auf dem Taubenheimer Bild. Auch ansonsten dürfte sich seit ihrer Indienststellung nichts an der Lok geändert haben.*

L2 im Bw Thum blieb die Lok weiter ihrer Stammstrecke Mulda–Sayda treu, und das Raw »Deutsch-sowjetische Freundschaft« Görlitz kümmerte sich alljährlich um ihren Zustand.

Im ersten Halbjahr 1963 wurde 99 586 auf ihre wohl größte Reise geschickt, um beim Lokbahnhof Burg des Bw Jerichow das Netz der vormaligen Kleinbahn des Kreises Jerichow I zu unterstützen. Doch scheinbar hatte man sie dort gar nicht nötig, ohne Einsatz schickte man sie im Sommer 1963 zurück ins Erzgebirge.

Im Oktober 1964 traf 99 586 abermals in Görlitz ein. Seit ihrer Indienststellung dürfte sie zu dieser Zeit weit über eine Million Kilometer zurückgelegt haben. Diesmal aber sollte sie sich radikal verändern: Der als Rekonstruktion getarnte Lokneubau traf auch die 99 586. Binnen zwei Monaten war mit einigen alten Teilen und den Nummernschildern quasi eine neue 99 586 entstanden, die am 4. Dezember 1964 zurück in Sayda war.

Am 17. Juli 1966 stellte die Rbd Dresden den Betrieb zwischen Mulda und Sayda ein; bereits im April 1966 übernahm deshalb das Bw Kirchberg, welches bald darauf dem Bw Aue »eingemeindet« wurde, die Lok nach einer Schadgruppe in Görlitz. Nachdem die Linie Wilkau-Haßlau–Schönheide Süd durch Stilllegung des Teilstückes Saupersdorf–Rothenkirchen unterbrochen worden war, wechselte die nun als 99 1586-9 bezeichnete Lok im August 1971 nach Oberrittersgrün. Doch auch hier endete nach wenigen Monaten der Betrieb, und die 99 1586, die den letzten Personenzug gezogen hatte, wurde im November 1971 nach Jöhstadt weitergegeben.

Im Sommer 1975 war 99 1586 für kurze Zeit nochmals in Schönheide zur Sicherstellung des verbliebenen Güterverkehrs bis Stützengrün, kam aber bald wieder zurück nach Jöhstadt. Nach einer umfassenden Ausbesserung im Rahmen einer L7 erhielt das Bw Nossen am 10. De-



*Das Vergleichsfoto vom November 2007 läßt die Unterschiede der neuzeitlichen 99 586 deutlich erkennen. Sandkasten auf dem Hinterkessel und Werkzeugkästen auf den Wasserkästen fehlen noch. Und trotz aller Mühen der letzten Monate: Die »Rekonstruktion« läßt sich mit vertretbarem Aufwand natürlich nicht mehr rückgängig machen. Zum Glück stimmen die Proportionen, haben sich die Gölitzer Konstrukteure doch recht gut an die alten IV K-Zeichnungen gehalten.*

zember 1978 die Lok zugeteilt, und 99 1586 lernte wie die meisten anderen IV K auch das Mügelnner Heizhaus kennen. Hier erlebte sie die Wendejahre und den Niedergang des Güterverkehrs im Mügelnner Netz. Deshalb kam sie im November 1990 nach Oberwiesenthal, schon eher als Attraktion für den Touristenverkehr denn als praktische Lokhilfe genutzt.

Die DR trennte sich in dieser Zeit von einer IV K nach der anderen, die auf den entstehenden Museumsbahnen eine neue Zukunft fanden. Für 99 1586 hatte unser Verein eine Kaufoption erhalten, die uns von der DR Ende 1992 ausdrücklich bestätigt wurde. Bei der Abschiedsfahrt am 21. Februar 1993 kurz vor ihrem Fristablauf entgleiste die Lok in Oberwiesenthal und wurde z-gestellt. Gleichzeitig entdeckte die öffentliche Meinung rund um den Fichtelberg ihr Herz für die Maschine und mochte sie ungeachtet aller rechtlichen Verhältnisse keinesfalls einfach nach Radebeul ziehen lassen. Auch die

Noch-DR wollte sich nun plötzlich nicht mehr von der Lok trennen und verschob die Abgabe bis zur Klärung eines tatsächlichen Bedarfs bei einem neuen Betreiber nach der angepeilten Regionalisierung der Schmalspurbahnen.

Im Sommer 1993 kam die bereits nicht mehr ganz vollständige 99 1586 deshalb erst mal nur bis Freital-Hainsberg. Es sollte noch ein Jahr dauern, ehe sie den Sprung über die Elbe geschafft hatte: Seit 5. August 1994 stand 99 1586 nichtbetriebsfähig vor dem Museumszug in Radebeul Ost. Erst im Zuge der Abgabeverhandlungen der Traditionsfahrzeuge übereignete DB Regio am 31. Mai 2000 im Paket auch 99 1586 an unseren Verein.

Da der Fristablauf an 99 539 bald bevorstand, faßte der Vorstand im September 2006 den Beschluß, mit der Aufarbeitung von 99 586 zu beginnen. Das Neueste aus der Geschichte von 99 586 steht auf den vorherigen Seiten...

**RAINER FISCHER**



*99 1586 beim Rangieren im Bahnhof Mügeln, 1980.*

### **An der Revision von 99 586 waren beteiligt:**

- |  |   |
|--|---|
| Sächsische Dampfeisenbahn-Gesellschaft mbH,      | Kunststoffverarbeitung u. Werkzeugbau Kesselsdorf                                   |
| Lokwerkstatt Oberwiesenthal                      | Relius Coatings GmbH & Co. KG   |
| BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge GmbH,            | Ferd. Gross GmbH & Co. KG   |
| Schienenfahrzeuginstandsetzung Marienberg        | Messinghaus Rehlken GmbH, Dresden   |
| Museumsbahn Schönheide e.V.                      | Gummitechnik Ziller, Dresden-Langebrück   |
| Museumseisenbahn Minden e.V.                     | WHG Ahmerkamp GmbH & Co. KG, Coswig   |
| Sächs. Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersd. e.V.   | ATH Barth, Dresden  |
| Dresdner Verkehrsbetriebe AG                     | Louis Gnatz GmbH, NL Dresden  |
| VKK Standardkessel Köthen GmbH                   | MEGA e. G., NL Radebeul   |
| Stadtwerke Meißen GmbH                           | Maschinenbau Werzner, Olbernhau   |
| Dienstleistungs- und Service-GbR, Radeburg       | MBS Maschinenbau Stankus, Lengefeld   |
| Fa. Dieter Schurr, Bärnsdorf                     | Metallbau Schreiter, Steinbach  |
| Entlackung und Service GmbH, Coswig              | Pumpenservice & Vertrieb Fiedler, Geyersdorf  |
| Jäseche Galvanik, Radebeul                       | Reparaturservice Metallbearbeit. Mühl, Olbernhau                                    |
| Bauschlosserei und Stahlbau M. Winkler, Radebeul | SFT Schweißtechnische Dienstleistungen & Beratungen B. Fleischhacker, Schwarzenberg |
| Gravierwerkstatt Leischner, Dresden              | Wohnungs- u. Grundstücksverwaltung Wagner, Pockau                                   |
| Metallbau Finn, Radeburg                         | ALGII-Mitarbeiter der Traditionsbahn Radebeul                                       |
| Stahlbau und Schmiede Thielemann GbR, Rbl        | Vereinsmitglieder der Traditionsbahn Radebeul                                       |
| H. & P. Behr Gießerei GmbH & Co. KG, Berlin      |   |
| Oberflächentechnik Eickelmann, Ott.-Okrilla      |   |
| Koch + Schröder GmbH, NL Dresden                 |   |



*Mit dem letzten Zug fährt 99 1586 nach Oberrittersgrün, 1971.*

### **Die Revision von 99 586 unterstützten mit einer Geldspende:**

Alfermann, Felix  
Benedix, Ulrich  
Bogenschütz, Claus  
Böhm, O.  
Braunschweig, Jörg  
Brosnig, St.  
Chares, Michael  
Claus, Wolfgang  
Eckardt, S.  
Elias, K.-D.  
Ende, Roland  
Engst, Michael  
Fischer, Bernhard  
Fischer, Rainer  
Freund, Joachim  
Frommel, Gottfried  
Fürstenberg, Wolfgang  
Gebhardt, Uwe  
Gjertsen, Erik & Auskusts, K.  
Görs, Holger  
Grubler, Reinhard

Gunkel, Karsten  
Hering, Thomas  
Hiekel, Thilo  
Hofmann, H.-J.  
Hölscher, K.-Uwe  
Hübner, Michael  
Hummig, Dietmar  
Jaeckel, Andreas  
Jelinek  
Juhrig, F.  
Junack, Matthias  
Jungelt, Stefan  
Köhler, Karsten  
Krellner, Erdmann-Michael  
Kuntze, Henry  
Kuroпка, Paul  
Kurz, Dr. Wolfgang  
Lange, Norbert  
Leder, René  
Lehmann, Jürgen  
Liebschner, Klaus



*99 1586 zusammen mit 99 1606 nach dem abendlichen Rangieren in Niederschmiedeberg, 1976.*

Lions-Club Radebeul

Machner, Ingo

Marques, Peter

Medak, Jürgen

Menzel, Daniel

Meyer, Günter

Modelleisenbahnclub Radebeul-Kötzschenbr. e. V.

Müller, Heiko

Müller, Johannes

Naumann, Walter

Nerlich, Markus

Pietzsch, Danilo

Prautzsch, Heiko

Propfe, Günter

Reichler, Peter

Reymann

Ring, Hans-Peter

Rotary Hilfswerk Chemnitz

Rümmler, Hans-Ullrich

Rust, Prof. und Freundeskreis

Schlichtenhorst, Lothar

Schmidgen, G.

Schöne, Hans-U.

Schörner, Wolfgang

Schreiber, Timo

Schulze, H.-J.

Schulze, Siegfried

Seifert, Gerald

Seifert, Stefan

Stammert, Matthias

Tanneberger, Jörg

Tischer, Reinhard

Wagner, Wolfram

Walter, Gerhard

Walter, Rico

Walther, Christoph

Windrich, Jörg

Winter, Johannes

Zenker, Dieter

Ziesche, Rolf-Peter

Ziller, S.

Zimmermann, Kay-Torsten

sowie zahlreiche unbekannte Spender von kleineren  
und größeren Barbeträgen.

Gesamt-Spendensumme: rd. **25.000 Euro**





*Restaurieren vor dem Wolkensteiner Heizhaus, 1976.*

**Die Revision von 99 586 unterstützten mit Geld- und Sachzuwendungen:**

Große Kreisstadt Radebeul  
Kulturraum Elbtal

Ostsächsische Sparkassenstiftung Meißen

Sächsische Dampfeisenbahn-Gesellschaft mbH

Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V.

Bauschlosserei und Stahlbau M. Winkler, Radebeul

Metallbau Tischer, Radebeul

Modelleisenbahnen Grundkötter GmbH, Radebeul

Verkehrsmuseum Dresden GmbH

Der Vorstand bedankt sich im Namen der Traditionsbahner bei allen, die dazu beigetragen haben, daß 99 586 wieder unter Dampf steht, vor allem den unermüdlich aktiven »Schraubern« in Radeburg, Radebeul, Marienberg und Oberwiesenthal.

Wir wünschen für 99 586: Allzeit gute Fahrt!

## Vereinsinformationen

- Die Mitgliederversammlung wählte am 13. November 2007 den neuen Vorstand und die Revisionskommission. Der Vorstand besteht nunmehr aus sieben Personen, die sich bereits in einem Wahlvorschlag des abgelösten Vorstandes über die zukünftige Aufgabenverteilung verständigt hatten. In den neuen Vorstand wurden gewählt: Roland Ende (1. Vorsitzender), Rainer Fischer (2. Vorsitzender/Schatzmeister), Heiko Prautzsch (3. Vorsitzender), Rainer Fiedler (Trad.-Betrieb), Andreas Jaeckel (Öffentlichk.), René Leder (Mitglieder) und Rico Walther (Souvenire). Die Revisionskommission besteht aus: Jürgen Medak (Vorsitzender), Claus Schuchardt, Jörg Windrich. Bedeutendste Änderung ist die Zusammenlegung der Ämter des 2. Vorsitzenden und des Schatzmeisters in einer Person, womit die de-facto-Arbeitsweise in der Geschäftsführung der vergangenen Jahre auf eine solide Basis gestellt werden soll. Das Amt des 3. Vorsitzenden wird in Personaleinheit mit der Funktion des Obersten Betriebsleiters geführt, was auf Grund der sich zur Wahl stellenden Personen derzeit die günstigste Lösung ist. Außerdem schlug der alte Vorstand vor, zur Regelung der Haftungsfragen der Vereinsorgane gegenüber dem Verein einen Haftungsausschluß in die Satzung aufzunehmen. Da eine Satzungsänderung in der Einladung angekündigt werden muß, konnte nur ein Beschluß der Mitgliederversammlung herbeigeführt werden, der den gewählten Vereinsvertretern einen Haftungsausschluß bei Fahrlässigkeit gewährt und die Abstimmung zur Satzungsänderung zur nächsten MV vorsieht. Derzeit wird die Gemeinnützigkeits-Unschädlichkeit vom Finanzamt Meißen überprüft, so daß am 15. März 2008 sicher ein fundierter Änderungsvorschlag den Mitgliedern zur Abstimmung vorliegen wird.
- Die Mitgliederversammlung beschloß den Ausschluß von Herren David Lazarek sowie der bereits auf eigenen Wunsch ausgetretenen Frau Gabriele Grafe wegen nicht beglichener Beitragsrückstände trotz Mahnungen. Martin Gunkel und Siegwand Siemon sind zum Jahresende aus dem Verein ausgetreten.
- Herr Karsten Gunkel hat im Oktober seine Prüfung als Kleinlokführer bestanden, herzlichen Glückwunsch!
- Bereits am 22. Oktober 2007 waren unser Verein und der VSSB Gastgeber für die Claus-Köpcke-Preisverleihung 2007, die im Historischen Güterboden stattfand. Im Mittelpunkt des Interesses standen die fertiggestellten Teile der I K Nr. 54: Führerhaus und Kessel sowie Radsterne und -reifen wurden den erschienenen Gästen präsentiert. Außerdem konnte der VSSB verkünden, daß der Spendenstand für den Nachbau die 500.000-Euro-Grenze überschritten hat. Die Preise gingen an die SOEG (1. Preis) für ihr Gesamtkonzept, das Sächsische Schmalspurbahnmuseum Rittersgrün (2. Preis), die Waldeisenbahn Muskau (3. Preis) sowie die CFT Video/news.doc GmbH (Medienpreis).
- Der Vorstand hat sich für die Revision des Traglastenwagens 970-269 entschieden, die auf Grund eines Kostenangebotes der BVO-Werkstatt Marienberg im Januar 2008 beginnen soll. Die Arbeiten werden sich auf den zur Erlangung der Abnahme unbedingt erforderlichen Umfang beschränken. Sollten sich bei der genaueren Befundung erhebliche zusätzliche Arbeiten herausstellen, wird über deren Ausführung und damit den Abschluß der Revision neu entschieden.
- Als Ersatz für die aufgegebene Werkstatt auf dem Turnerweg kann uns im kommenden Jahr ein Teil der Räumlichkeiten im E-Werk Löbnitzgrund zur Verfügung stehen. Die ENSO als Eigentümer hat dem Verein einen günstigen Mietvertrag angeboten, der vorerst auf ein Jahr beschränkt ist und eine Verlängerung bei unveränderter Sachlage vorsieht.

**Einladung zur Mitgliederversammlung am 15. März 2008,  
14 bis 16 Uhr in der Stadtbibliothek Radebeul Ost**

Auf der Tagesordnung steht u. a. ein Antrag des Vorstandes zur Satzungsänderung, den Haftungsausschluß der Vereinsorgane sowie die Aufnahme der Geschäftsordnung des Vereins in die Satzung als für die Vereinsorgane verbindlich betreffend.

Die vollständige Tagesordnung wird mit der folgenden Depesche bekanntgegeben.

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

Vor der Versammlung findet ein Dienstununterricht für die Betriebsseisenbahner statt.

DER VORSTAND

Diese sollen für erste Arbeiten der Revision des ebenfalls abgelaufenen Oberlichtwagens 970-316 genutzt werden, der ohne umfassende Erneuerung des Wagenkastens aber nicht in den Betriebspark zurückkehren wird.

- Mit Rückkehr von 99 586 wurde am 29. November 2007 die uns überlassene 99 564 an die SDG zurückgegeben. Am Folgetag wurde sie nach Freital-Hainsberg gebracht, wo sie

zusammen mit 99 608 am alljährlichen Kleinbahnfest teilnahm. Für den Nikolauszug am 6. Dezember 2007 kam sie wieder zurück nach Radebeul.

- Am 2. Dezember 2007 liefen die Fristen für 99 713 ab. Eine Befundung durch die SDG-Werkstattmitarbeiter ergab reparaturbedürftige Schäden an der Federung. Die SDG plant, die Maschine demnächst einer

**Beitragsordnung 2008**

**1.**

Die Mitglieder zahlen einen Jahresbeitrag, der bis spätestens **31. März** jeden Kalenderjahres zu entrichten ist.

**2.**

Gemäß § 7 (2) der Satzung und Beschluß der Mitgliederversammlung vom 13. November 2007 gelten für das Jahr 2008 folgende Jahresbeiträge bei einem Bruttoeinkommen

|                               |          |
|-------------------------------|----------|
| bis 250,- EUR:                | 10,- EUR |
| über 250,- bis 500,- EUR:     | 25,- EUR |
| über 500,- bis 1.000,- EUR:   | 45,- EUR |
| über 1.000,- bis 1.500,- EUR: | 55,- EUR |
| über 1.500,- EUR:             | 65,- EUR |

**3.**

Der gemeinsame Beitrag für Ehe- oder Lebenspartner bemißt sich nach dem höchsten Einzel-Bruttoeinkommen der jeweiligen Ehe- bzw. Lebenspartner zuzüglich eines Aufschlages von 10,- EUR.

**4.**

Der Beitrag kann individuell durch freiwillige Spenden erhöht werden.

**5.**

BSW-Mitglieder zahlen zusätzlich die Regelspende von z. Z. 30,- EUR zusammen mit dem Jahresbeitrag an den Verein oder direkt an das Bahn-Sozialwerk.

**6.**

Die Beiträge können in Barzahlung beim Schatzmeister oder durch Überweisung auf folgendes Konto erbracht werden:

Traditionsbahn Radebeul e.V., Konto Nr. 3 000 025 099 bei der Sparkasse Meißen, BLZ 850 550 00. Als Verwendungszweck bitte angeben: Beitrag (Jahr, ggfs. »BSW« oder »Spende«), Name und Mitgliedsnummer.

**7.**

Die Mitgliedsbeiträge sind nach §10b EStG und §9 Nr. 3 KStG wie Spenden absetzbar.

## Änderungen im deutschen Spendenrecht

Ende September 2007 hat der Bundesrat das »Gesetz zur weiteren Steigerung des bürgerlichen Engagements« verabschiedet. Damit ändern sich einige Möglichkeiten für gemeinnützige Vereine, ihre Mitglieder und Spender:

Eine als gemeinnützig anerkannte Körperschaft darf eigenständig Spendenbescheinigungen als Zuwendungsbestätigungen für den Spender ausstellen, wenn sie einen gültigen Freistellungsbescheid des Finanzamtes vorweisen kann, der nicht älter als drei Jahre ist. Dies ist bei unserem Verein der Fall.

Spender können ab der Steuererklärung 2007 bis zu 20 % ihrer Einkünfte als Spenden geltend machen; bislang galt eine Grenze von 5 % bzw. 10 %. Mehr gespendet werden darf natürlich trotzdem, aber der die 20 %-Grenze überschreitende Betrag kann erst in den Folgejahren steuermindernd geltend gemacht werden. Für Spenden bis 200 Euro benötigt der Spender keine Zuwendungsbestätigung mehr. Sein Finanzamt erkennt bis zu diesem Betrag den bzw. die Überweisungsträger (Achtung, nicht den Kontoauszug!) an.

Bei Sach- bzw. Warenspenden hat der Spendenempfänger weiterhin streng darauf zu achten, daß dem Spender nur der tatsächliche Wert seiner Spende bestätigt wird.

Der Spendenempfänger hat auch nach wie vor dafür zu sorgen, daß zweckgebundene Spenden ausschließlich für den genannten Zweck verwendet werden. Bei anderweitiger Verwendung haftet er nun mit »nur« noch 30 % der Spendensumme, bislang waren es 40 %.

Da unser Verein steuerlich besonders geförderten Zwecken nachgeht und dabei nicht die eigene Freizeitgestaltung im Vordergrund steht, bleiben unsere Mitgliedsbeiträge steuerlich wie Spenden abziehbar. Auch hierzu reicht als Nachweis der Überweisungsträger.

Fazit: Für die meisten unserer Mitglieder und Spender reicht damit für ihre Steuererklärung 2007 und die der Folgejahre der Nachweis per Überweisungsträger aus; in der Regel haben wir die Zuwendungsbestätigung für 2007 eingegangene Spenden aber dennoch ausgestellt. Sollte ab 2008 eine besondere Zuwendungsbestätigung bei Spenden unter 200 Euro gewünscht sein, so ist diese beim Vorstand ausdrücklich anzufordern!

Die ebenfalls im neuen Gesetz eingeführte Ehrenamtszuschale für Tätigkeiten als Vereinsvorstand oder »Vereinsshelfer« in Höhe von 500 Euro wird ausschließlich nur auf den ideellen Bereich der Vereinsarbeit bezogen. Der Traditionsbetrieb als Hauptaufgabe unseres Vereins ist jedoch dem steuerbegünstigten wirtschaftlichen Zweckbetrieb zuzuordnen; so daß unsere Mitglieder von dieser Regelung nicht profitieren können.

Revision zu unterziehen, so daß sie wieder für Sondereinsätze zur Verfügung stehen wird.

- In einer Sperrpause im November hat die SDG den Bahnsteig zwischen den Gleisen S1 und S2 in Radebeul Ost erneuert und mit der Errichtung einer hölzernen Warthalle auf diesem begonnen. Bei Wiederaufnahme des Zugbetriebes am 30. November 2007 blieb das Gleis S1 vorerst weiter gesperrt, so daß die Züge zum Umsetzen an die »Rampe« gefahren werden müssen. Am Nikolaustag

leuchteten erstmals die neuen Bahnsteiglampen. Der Zugang zum neuen Bahnsteig soll vorerst weiterhin durch den Personentunnel erfolgen, später wird ein niveaugleicher Übergang vom Bahnhofvorplatz hergestellt. Die SDG kann damit dem bevorstehenden Ausbau der S- und Fernbahngleise gelassen entgegensehen. Während der Sperrpause erfolgten außerdem Arbeiten an den Weichen in Friedewald sowie Anstricharbeiten an den Warthallen der Haltepunkte.



*Die neue Bahnsteigszenerie in Radebeul Ost Mitte Dezember 2007.*



## Das neue Dampfbahn-Magazin stellt sich vor

Anfang März soll eine neue Zeitschrift mit Schwerpunkt »sächsische Schmalspurbahnen« erscheinen. Die Idee dazu wurde den Vertretern sächsischer Schmalspur-, Regelspur- und Parkbahnen bei der Veranstaltung »Andampfen« am 30. März 2007 in Radebeul bereits erstmals vorgestellt. Der positiven Resonanz dieser Veranstaltung verpflichtet, wurden in den letzten Monaten durch erfahrene Redakteure die Vorstellungen konkretisiert und eine Konzeption zur Vermarktung sächsischer Eisenbahn-Nostalgie-Angebote erstellt. Am 13. November 2007 fand in Radebeul eine konstituierende Sitzung des Großteils des künftigen Redaktionsteams statt.

### Kurzvorstellung Dampfbahn-Magazin

#### Zielstellung der Zeitschrift:

- Sprachrohr historischer Eisenbahnen Sachsens, Schmalspurbahnen als Kernangebot
- Erhöhung des Bekanntheitsgrades der sächsischen Schmalspurbahnen als Kulturgut im ganzen deutschsprachigen Raum
- Gewinnung von Besuchern, Fahrgästen, Interessenten, Unterstützern und neuen Vereinsmitgliedern der Bahnen in Sachsen
- Gemeinsames Ergebnis der Zusammenarbeit sächsischer Schmalspurbahnen und Eisenbahnvereine
- Aktuelle Berichterstattung, Historie, Tourismus, Modellbahn und Medienprodukte
- Regelmäßige Seitenblicke zu sächsischen Regelspur- und Parkbahnen
- Hochwertiges, fundiertes und aktuelles Medium mit Informationen aus erster Hand

Das Dampfbahn-Magazin ist Auftakt der Sparte SSB Medien, an die weitere Produkte rund um sächsische Schmalspurbahnen gekoppelt werden. Es wird von Sachsen, aber nicht nur für Sachsen herausgegeben und füllt die Lücke in der Berichterstattung der führenden Eisenbahn hobbyverlage mit wertfreien und ausgewogenen Berichten zu allen sächsischen Schmalspurbahnen.

### Inhalte und Umfang der Zeitschrift:

Seitenzahl: zunächst 48 + 4 Seiten A4, nach erfolgreichem Start ist eine Erhöhung des Umfangs auf 64 + 4 Seiten beabsichtigt

#### Rubriken der Zeitschrift:

- SSB aktuell: Aufmacherbeitrag zum aktuellen Geschehen (6 Seiten)
- SSB-Historie: Geschichte der Schmalspurbahnen (4 Seiten)
- SSB auf Reisen: Touristische Tipps rund um die Schmalspurbahnen (4 Seiten)
- SSB-Nachrichten: aktuelle Meldung rund um Bahnen/Vereine/Projekte (16 Seiten)
- Veranstaltungstabelle (4 Seiten)
- Park-/Feldbahn-Nachrichten (2 Seiten)
- Regelspurbahnen Sachsen (2 Seiten)
- SSB-Modellbahn: Anlagenportraits und Modelle (6 Seiten)
- SSB-Medienspiegel: Neuerscheinungen und Rezensionen (2 Seiten)
- Anzeigen thematisch passender und regionaler Anbieter (4 Seiten)

#### Mediadaten:

- Erstauflage: 6.000 Exemplare
  - Kaufpreis Einzelheft: 4,90 Euro
  - Abgabepreis an Vereinsmitglieder: vsl. 1,00 Euro bei Sammelabnahme, 2,00 Euro bei Sendung an individuelle Adresse
  - Erscheinungstermine: vierteljährlich, jeweils am 5. 3., 5. 6., 5. 9. und 5. 12.
  - Abgabeschluß: ein Monat vor Erscheinungstermin
  - Vertrieb: Pressegroßhandel, Bahnhofsbuchhandel, Vereine, Bahnen, Museen
- Ansprechpartner sind Helge Scholz (HS) und André Marks (AM), die im Auftrag von SBB Medien in ihrer Freizeit die Leitung der Zeitschrift übernehmen.

**Abonnements** sind möglich per Post an die SBB Medien mbH, Bahnhofstraße 41, 02763 Zittau, bzw. per E-Mail an Helge Scholz, mw-hs@t-online.de oder André Marks, andre.marks@gmx.de.

## Erinnerung an die »Wusch«

Nein, das „Wusch“ eines schnell vorüberfahrenden Zuges gab es bei ihr wirklich nicht. Viel mehr hummelte sie mit Tempo 30 durch das Herz Siebenbürgens, Transsylvanien, jener bis vor wenigen Jahren deutsch besiedelten, vom Karpatenbogen umschlossenen Hochebene: Die letzte Schmalspurbahn Rumäniens.

Auf über 100 Kilometern verkehrte die »Wusch«, wie sie von den Einheimischen liebevoll genannt wurde, seit 1898 von Hermannstadt (Sibiu) über Agnetheln (Agnita) bis Schassburg (Sighisoara), mit seiner mächtigen, noch heute bewohnten Burg auch als »Siebenbürgisches Nürnberg« bezeichnet. Hinzu kam ein Abzweig nach Vurpar. Bereits in den 1960er Jahren wurde der nördliche, hügelige Streckenabschnitt zwischen Agnita und Schassburg stillgelegt und abgebaut, 1993 verlor auch der Abzweig von Cornatel nach Vurpar seinen Verkehr. So verblieb nur noch der rund 60 Kilometer lange Südabschnitt von Hermannstadt nach Agnita. Er sollte als letzte planmäßig befahrene Schmalspurbahn in die Annalen der rumänischen Eisenbahngeschichte eingehen, sieht man einmal von den Waldbahnen ab.

Die Strecke nahm ihren Beginn in Hermannstadt/Sibiu. Die Jahrhunderte alte Besiedlung der Region durch die »Siebenbürger Sachsen« verleiht dieser Stadt ein vertrautes Antlitz, bei dessen Anblick man sich unverweigerlich an die Innenstädte von Döbeln oder Kamenz erinnert fühlt. Inzwischen besinnt man sich auch wieder auf seine kulturellen Wurzeln und restauriert unter dem deutschstämmigen Bürgermeister Klaus Johannis sorgsam das historische Erbe.

Die »Wusch« begann ihre Reise auf 750 mm Spurweite auf einem unscheinbaren Stumpfgleis neben der Ladestraße des Hermannstädter Normalpurbahnhofes. Eine Edmonsonsche Pappfahrkarte zu umgerechnet rund 1,20 Euro war die Legitimation für die nun folgende dreistündige Eisenbahnfahrt. Der über Jahre hinweg einzige Zug am Tag bestand aus einer Diesellok vom Typ Lxd2. Dahinter folgten drei blau gestrichene Reisezugwagen, deren nach einer »Modernisierung« nunmehr unsäglich unbequemen Sitze aus Hartkunststoffschalen bei der Abfahrt fast allesamt besetzt waren. Vom Normalpurbahnhof kam die Aufsicht herüber, und nach ei-

*Bahnhof Benesti, 23. August 2001.*



nem kurzen Schwatz mit dem immerhin vierköpfigen Zugpersonal – zwei Lokführer, zwei Zugbegleiter – setzte sich der kleine Zug in Bewegung.

Rechterhand passierten wir die Betriebsanlagen der Schmalspurbahn. Ein paar Lokrudimente warteten auf eine bessere Zukunft, die sie aber, wie wir heute wissen, nicht mehr bekommen durften. Anschließend verschlang sich das Schmalspurgleis mit dem südlichen Gleis der zweigleisigen Normalspurstrecke nach Kronstadt/Brasov zu einem Dreischienengleis. Erst weit außerhalb von Hermannstadt schwenkte das 750-mm-Gleis in einem Bogen nach Süden ab, um nach einem weiteren Bogen nach Norden die Normalspurstrecke zu unterqueren und in das urwüchsige Harbachtal einzuschwenken. An unscheinbaren Haltepunkten hielt der Zug, kleine Dörfer, die augenscheinlich nur über Feldwege oder eben mit der Eisenbahn zu erreichen sind, zogen gemächlich vorüber. Die ganze Szenerie erinnerte ein wenig an Heimatfilme aus den 1950er Jahren.

Fahrgäste stiegen aus, andere ein, und es stellte sich die Frage, wie diese Menschen bei

nur einem Zugpaar am Tag ihre Verkehrsbedürfnisse befriedigten parallele Straßen, die auch einen Busverkehr zulassen, fanden wir erst auf den letzten Kilometern vor Agnita. Eine Bäuerin stieg mit einem schweren Sack Kartoffeln in den Zug, später bevölkerte eine fein herausgeputzte Zigeunerfamilie auf dem Weg zur Kirche unseren Wagen. Als man uns als Eisenbahninteressierte erkannte, wurden vom Zugpersonal und unter den interessierten Augen der Mitreisenden spontan Fotohalte für uns eingelegt. Schließlich durften wir sogar ein Stück auf der kleinen Lok mitfahren.

Früher verlief die Strecke auf der breiten Dorfstraße von Agnita mitten durch den Ort. Nach Einstellung und Abbau des Nordabschnittes erhielt Agnita einen neuen Bahnhof, ferne zwei Kilometer südlich vor den Toren des Ortes. Während wir mit den letzten Fahrgästen zu Fuß den Weg nach Agnita mit seiner wuchtigen Kirchenburg antraten, hatte das Zugpersonal Pause bis 15 Uhr. Dann setzte sich der kleine Zug auf schwankendem Gleis wieder in Bewegung, um am späten Nachmittag wieder in Hermannstadt einzutreffen.







*Bahnhof Altina, 23. August 2001.*

Ziemlich plötzlich endete im Herbst 2001 die Geschichte der »Wusch«. Zugegeben: Der vergleichsweise mächtige Personal- und Materialaufwand für nur ein Zugpaar am Tag erschien schon in den letzten Betriebsjahren nicht besonders zukunftsfruchtig. Aber daß das Ende der Bahn schließlich mitten im Fahrplanjahr erfolgte, kam dann doch recht überraschend. Die offizielle Begründung: Die zuletzt einzige noch betriebsfähige Lokomotive war defekt geworden. So vorgeschoben dieser Grund erscheinen mag, so endgültig waren aber dessen Konsequenzen: Die Staatsbahn CFR (sprich: Scha-fa-ra) entledigte sich mit dieser Entscheidung ihrer letzten Schmalspurbahn, und alle Bemühungen rumänischer und deutscher Initiatoren, den Betrieb auch unter kommunaler Flagge wieder aufzunehmen, scheiterten an der Bürokratie und dem Unwillen der Staatsbahn im fernen Bukarest. Als dann die Lok wieder repariert war, wurden abgelaufene Fristen der Reisezugwagen als Hinderungsgrund genannt. Der Betrieb blieb eingestellt, trotz großer Hoffnun-

gen vor Ort, denn noch Monate später bemühte sich das Personal, die Strecke in einem betriebsfähigen Zustand zu halten. So hatte der Autor noch im Herbst 2002 das Vergnügen, mit einer Arbeitsdraisine die inzwischen leidlich verkrautete Strecke zu bereisen.

Inzwischen bemüht sich eine privat-kommunal besetzte Organisation um die Reaktivierung der Strecke. Unter [www.Kulturland.net](http://www.Kulturland.net) kann man sich an einer Online-Unterschriftenaktion zum Erhalt der Bahn beteiligen. Leider hat es eine Renaissance der »Wusch« dennoch bis heute nicht gegeben. Lange Zeit blickte man vor Ort hoffnungsvoll auf das Jahr 2007. Da nämlich wurde Hermannstadt/Sibiu eine der europäischen Kulturhauptstädte. Im Zuge der Veranstaltungen, so die Hoffnung, sollten auch auf Siebenbürgens letzter Kleinbahn wieder Züge rollen dürfen. Bislang blieb diese Hoffnung auf die wohl allerletzte Chance, der »Wusch« zu einem neuen Leben zu verhelfen, jedoch unerfüllt.

HEIKO FOCKEN

## Jahresplan 2008

*Meldungen für den Dienst im Traditionsbetrieb vorzugsweise freitags zwischen 8 und 16 Uhr bei der BL, Tel. 03 51 / 2 13 44 65 oder montags bis donnerstags über die Geschäftsstelle, Tel. 03 51 / 2 13 44 62*

- |                      |   |
|----------------------|---|
| 12. Januar 2008      | TB: Zilleball in Radeburg   |
| 26. Januar 2008      | TB: Zitterpartie am Fasanenschlößchen   |
| 3. Februar 2008      | TB: Faschingsexpreß zum Radeburger Karnevalsumzug   |
| 23. Februar 2008     | techn. Dienstunterricht Lokpersonal in Radeburg   |
| 15. März 2008        | 10 - 12 Uhr Dienstunterricht Betriebseisenbahner in Radebeul<br>14 - 16 Uhr Mitgliederversammlung in der Bibliothek Rbl Ost |
| 21. März 2008        | TB: Karfreitags-Ausflugspendler nach Moritzburg   |
| 22. März 2008        | TB. Ostersamstags-Ausflugspendler nach Moritzburg   |
| 23. März 2008        | TB: Osterhasenexpreß mit dem Osterhasen   |
| 29. März 2008        | TB: Radebeuler Museumsnacht   |
| 1. Mai 2008          | TB: Vatertagsbummler für die ganze Familie  |
| 3./4. Mai 2008       | TB: Karl-May-Fest, Pendelverkehr in den Löbnitzgrund  |
| 11. Mai 2008         | TB: Dixie, Dampf und Dackel nach Radeburg   |
| 1. Juni 2008         | TB: Drahteseltour in den Frühling   |
| 15./16. Juni 2008    | Exkursion/Studienfahrt  |
| 5./6. Juli 2008      | TB: 4. SSB Schmalspurbahn-Festival in Radebeul und<br>5. Bahnhofsfest in Moritzburg   |
| 3. August 2008       | TB: Karl-May-Fahrt, Zugüberfall nicht ausgeschlossen!   |
| 23. August 2008      | TB: Zuckertütenfahrt nach Moritzburg  |
| September 2008       | ggf. Beteiligung an 125 Jahre Weißeritztalbahn  |
| 21. September 2008   | TB: Karl-May-Fahrt, Zugüberfall nicht ausgeschlossen!   |
| 5. Oktober 2008      | TB: Schloßfahrt nach Moritzburg   |
| 25./26. Oktober 2008 | TB: Abfischen in Moritzburg   |
| 31. Oktober 2008     | Glockentransport für die Lutherkirche Radebeul  |
| 15. November 2008    | Mitgliederversammlung   |
| 6. Dezember 2008     | TB: Nikolausfahrt   |
| 7. Dezember 2008     | Adventsfahrt mit dem Nikolaus   |
| 8. Dezember 2008     | Nikolausfahrt für Kindergärten und Grundschulen   |
| 13. Dezember 2008    | Jahresabschlußfeier   |



*Rückfahrt am 29. November 2007 auf dem Dippelsdorfer Damm (oben) und an der Grundmühle.*



