
Traditionsbahn- Depefche



Heft 46

Herbst 2003



Vereinszeitung der Traditionsbahn Radebeul e.V.

Inhalt:

Liebe Freunde	3
Einladung zur Wahlversammlung	3
ABM und Arbeitseinsätze	5
Vereinsinformationen	8
Aus für rot-weiß - 970-237 muß zur HU!.	10
Fahrplan 5. Oktober 2003	12
Zu Gast in Radebeul: 99 4511.	15
Aktion der SZ zum Wiederaufbau der Weißeritztalbahn	18
Schmalspur-Informationen	19
Souvenirangebot	22
Arbeitsplan 4. und 1. Quartal 2003/04.	23

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

Titelbild:

*Pfingstverkehr am 8. Juni 2003: 99 539 bei der Ausfahrt aus Moritzburg.
Foto: W. Aehlig*

Rücktitelbild:

*Im MOROP-Sonderzug lief auch 99 608 mit, kurz nach der Abfahrt im Hp Weißes Roß bot sich dieser Blick
aus dem Zug. 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: 0351- 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 Abonement: 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 2003: 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 46: 16. September 2003, Heft 47: vsl. 15. Dezember 2003

Liebe Freunde,

der größte Teil der Saison 2003 liegt bereits hinter uns. Wir denken, daß die aktiven Mitglieder bewiesen haben, daß sie auch unter den neuen Verhältnissen in der Lage sind, den gewohnten Anspruch an unseren historischen Zugbetrieb aufrecht zu halten. Natürlich gibt es noch immer Unzulänglichkeiten, müssen sich doch neue Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten auch einspielen. Für die Zukunft haben wir uns die Umstellung einiger unzeitgemäß gewordener Arbeitsweisen vor allem im Bestell- und Fahrkartensystem vorgenommen, die den Anforderungen einfach nicht mehr gerecht werden.

Aber noch ist nicht die Zeit, in die – ohnehin nur kurze – Winterpause zu treten: Für die Tage vom 3. bis 5. Oktober 2003 haben wir erneut ein anspruchsvolles Programm aufgestellt. Dieses wollen wir in diesem Heft ausführlicher vorstellen und rufen alle Mitglieder auf, uns bei der Umsetzung zu unterstützen, nicht nur bei der kleinen Feier am Sonnabend!

Im November steht turnusmäßig eine neue Wahlversammlung an. Der Vorstand hat sich in den vergangenen Wochen bereits darauf vorbereitet und eine Kandidatenliste aufgestellt. Auch diese möchten wir in diesem Heft bekanntgeben.

**Einladung zur Wahlversammlung
am Sonnabend, dem 22. November 2003, 13.00 bis ca. 17.00 Uhr,
im »Obstgarten« in Dresden-Nickern**

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung, Feststellen der Beschlußfähigkeit
2. Wahl des Präsidiums und des Versammlungs- und Wahlleiters, Wahl der Redaktions- und der Wahlkommission, Protokollkontrolle
3. Bericht des Vorstands
4. Bericht der Revisionskommission
5. Gesundheits-, Arbeits- und Brandschutz
6. Traditionsbetrieb, Dienstplan, Dienstunterricht
7. Anträge an die Versammlung
8. Diskussion
9. Beschlußfassung, Entlastung des Vorstandes
10. Erläuterungen zur Wahlordnung
11. Aufstellen und Abschluß der Kandidatenlisten
12. Wahl des Vorstandes und der Revisionskommission
13. Konstituierende Sitzung des Vorstandes und der RK
14. Bekanntgabe der Wahlergebnisse, Schlußwort

Wichtige Anträge an die Versammlung bitte spätestens eine Woche vorher beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle einreichen. Die Einladung ist mit dem Abdruck in der Vereinszeitschrift satzungsgemäß erfolgt und wird nicht in anderer Form wiederholt. Die Mitglieder werden gebeten, sich bei Verhinderung vor der Wahlversammlung beim Vorstand bzw. in der Geschäftsstelle zu entschuldigen (Tel. 0351/46148001, Fax 0351/4614804, eMail: verein@trr.de).

DER VORSTAND

Am 1. August 2003 hat Claus Burghardt seinen satzungsgemäßen Austritt aus dem Verein zum Jahresende 2003 bekanntgegeben. Jeder, der in der Vergangenheit mit der Traditionsbahn und damit meist auch mit ihm zu tun hatte, wird ahnen, wie schwer ihm dieser Schritt gefallen sein dürfte. Doch zieht er damit die Konsequenzen, die sich aus den unerfreulichen Ereignissen des Jahresanfangs ergeben haben. Damit ist eine erneute Personaldebatte zur Wahlversammlung nicht mehr erforderlich, der Verein kann sich weiter der Sacharbeit widmen – so wie es der neue Vorstand von Anfang an getan hat.

Im vorangegangenen Heft sprachen wir uns noch verhalten optimistisch über die Zukunft der beiden bei der Deutschen Bahn AG verbliebenen sächsischen Schmalspurbahnen unter einem neuen Betreiber aus. Doch leider sind die Verhandlungen zwischen allen Beteiligten derzeit offensichtlich in einer Sackgasse gelandet. Wer ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2003 den täglichen Zugbetrieb zwischen Radebeul und Radeburg durchführen wird, ist wieder völlig offen; die DB AG jedenfalls hat keine Leistungen mehr vorgesehen, einen neuen Betreiber gibt es (noch) nicht. Damit sind wir die einzigen, die für das Jahr 2004 Trassen bestellt haben! Da wohl vor allem über das Thema Geld Uneinigkeit besteht (und dabei nicht nur über die 20 Millionen Euro für den Wiederaufbau der Weißeritzalbahn), wäre schleunigst eine politische Entscheidung fällig. Einen ruhigen, geordneten Übergang wird es wohl aber kaum noch geben. Das Meiste, was derzeit in Fach- und »Fach«-kreisen kursiert, sind aber nur Gerüchte; eine offizielle Aussage zum Betreiberwechsel gibt es noch nicht! Der Vorstand ist jedenfalls weiterhin bemüht, die Interessen unseres Vereins zu wahren.

Auf dem Fahrzeugsektor hat sich in den vergangenen Monaten wieder allerhand bewegt; auch dazu mehr auf den folgenden Seiten. Die nächste Zeit bringt uns damit gleich zwei Wagen-Hauptuntersuchungen, bei denen wir uns auf umfangreiche Arbeiten an den Wagenkästen vorbereiten – nur die Fahrwerks-Untersuchungen haben wir an professionelle Werkstätten vergeben. Ohne die ABM-Kräfte unseres Vereines und des Sächsischen Umschulungs- und Fortbildungswerkes (SUFW) wäre diese enorm kostensparende Arbeitsteilung nicht möglich! Auch die gegenwärtigen Mitarbeiter zeigen wieder ein hohes Engagement für die alten Vehikel, wenngleich ihre Einsatzzeit auf nur noch sechs Monate gekürzt wurde.

In Zeiten mit überall zurückgehenden Fördermitteln aber erscheint uns eine Rückbesinnung auf die ehrenamtlichen Aktivitäten vieler Vereinsmitglieder dringend erforderlich! Noch immer ruhen die meisten Arbeiten im Verein auf den Schultern immer wieder der gleichen Leute. Liebe Mitglieder, bitte wartet also nicht, bis man Euch persönlich um eine aktivere Mitarbeit anspricht – wenn Ihr die Möglichkeit habt, kommt öfters mal wieder zu den Arbeitseinsätzen oder den Diensten im Traditionsbetrieb, und packt dann auch mit an. Nur so können wir weiter oder wieder anspruchsvolle Aufgaben angehen! Das Vereinsleben besteht aus weit mehr als Beitragzahlen (wenn ´s denn schon passiert ist?), Familienausflügen und Weihnachtsfeiern – auch wenn dies natürlich mit dazugehört.

Apropos Feiern, im nächsten Jahr begehen wir im September den 120. Eröffnungstag unserer Schmalspurbahn! Anregungen zur und Mitarbeit bei der Ausgestaltung werden Vorstand und Betriebsleitung gern entgegennehmen.

ROLAND ENDE, RAINER FISCHER

*

ABM und Arbeitseinsätze

Wie in der vorangegangenen Depesche angekündigt, konnte der in sächsischer Ausführung restaurierte GGw 97-13-06 am 7. Juli 2003 im Bahnhof Radebeul Ost der geladenen lokalen Prominenz präsentiert werden. In seinem Laderaum hatten wir eine kleine Ausstellung zu seinem Werdegang eingerichtet. Anschließend erfolgten noch restliche Feinarbeiten; nunmehr bedarf es noch einiger Teile der Heberleinbremse, um ihn endgültig zu komplettieren.

Zwischenzeitlich gab es aber schon wieder einen »Kohlewagen« im Bahnhof Radebeul Ost, wengleich nicht ganz so desolat wie 97-13-06: Am 3. September 2003 holten wir uns den von der Museumsbahn Schönheide geliehenen GGw 97-09-77 aus Wilzschhaus. Dies ist der einzige erhaltene Wagen seiner Bauart, der als Baujahr 1910 noch mit sächsischem Grau versehen werden kann, aber schon Saugluftbremse und

Scharfenbergkupplung hat. Kurzfristig entschieden wir uns, ihn noch in diesem Herbst nach Görlitz zur BMS zu geben. Dort wird er einer Fahrwerks-HU unterzogen, anschließend übernehmen unsere ABM-Mitarbeiter die Erneuerung des Wagenkastens. In einigen Details unterscheidet dieser sich von 97-13-06. Derzeit planen wir, ihn mit dem für 974-354 gedachten Stromaggregat auszurüsten und ihn als zusätzlichen »Mitropa-Wagen« einzusetzen. Der vierachsige Gepäckwagen könnte dann vor allem seine ursprüngliche Funktion wieder übernehmen. Inzwischen ist 97-09-77 großteils entbrettert und bereit zum Transport.

Auch der einsatzfähige 97-12-48 erhielt einen neuen Anstrich und anschließend komplette Beschriftung, natürlich wieder als DRG-Wagen. Außerdem wurden die beiden offenen Zweiachser des Museumszuges aufgefrischt und



Der restaurierte 97-13-06 hat seinen Standplatz auf Gleis 5 eingenommen.

Foto: R. Fischer

neu beschriftet, und auch der Schneepflug hat endlich seine alten Zahlen wiederbekommen.

Und auch der »alte« Traditions-GGw 97-14-19 geht etwas besseren Zeiten entgegen: Seit Fristablauf ist er inzwischen über drei Jahre abgestellt und verfällt zusehends. Nachdem er von seinem Sammelsurium im Laderaum befreit wurde, soll er Ende September 2003 auf dem Turnerweg eine Notreparatur mit Neuanstrich erhalten, ehe wir die Halle für die Arbeiten am Wagenkasten des Personenwagens 970-237 benötigten (mehr dazu ab Seite 10).

Der in den vergangenen Monaten auf dem Turnerweg restaurierte Rf6 97-08-86 ist bis auf die Beschriftung fertig.

Und nochmals GGw: Auch unser Werkstattwagen 97-09-85 soll demnächst »geflickt« werden; für die eigentlich nötige grundlegende

Sanierung wäre aber seine komplette Räumung erforderlich!

Für die Zugfunkeinrichtungen in den beiden Gepäckwagen schafften wir neue Verstärkeranlagen an, die in 974-354 bereits eingebaut wurden. Für 975-103 macht sich zunächst die Anfertigung einer stabilen Arbeitsplatte erforderlich. An diesem Wagen waren außerdem Arbeiten zur Verbesserung des Bogenlaufs der Einachsdrehgestelle erforderlich.

Bei der Stellmacherei Radochla in Radeburg begannen die Arbeiten zum Neubau des zweiachsigen Personenwagens C121. Dabei stellte sich heraus, daß der größte Teil der Substanz bereits in der fast 120-jährigen Geschichte des Wagens ersetzt und geändert wurde, so daß der vorgesehene 1:1-Nachbau nicht zu machen ist. Tief in die Historie tauchend, versuchen wir ge-



Die Freilegung des Untergestells von 97-09-77 hat bereits begonnen. Foto: R. Fischer

genwärtig, den Originalzustand möglichst weit zu ermitteln. Sein bereits im vergangenen Jahr bearbeitetes Fahrgestell wurde nochmals aufgefrischt und erhielt die Gasbehälter zurück. Da die Perrongeländer stark korrodiert sind, wird auch an deren Erneuerung gearbeitet.

Rechtzeitig vor der MOROP-Sonderfahrt konnten die beiden nichtbetriebsfähigen Lokomotiven 99 586 und 99 791 einen vollständigen Neuanstrich erhalten und sehen nun wieder mit ihren (gesicherten!) Schildern wie richtige Dampflok aus. Mitte September wurde das sie umgebende Gleisbett vom Dreck befreit und mit grobem Splitt aufgefüllt, so daß die Verschmutzung von unten zukünftig stark vermindert wird. Dem Fachmann wird an beiden Maschinen das Fehlen von Bauteilen auffallen, für die wir allerdings teilweise keinen Ersatz haben. Derzeit be-

ginnen die ersten Arbeiten im Führerstand von 99 586. Der Kesselprüfer wird sich des Dampfereuzers annehmen um festzustellen, ob er überhaupt noch für eine Aufarbeitung in Frage kommt. Alle Arbeiten, die an dieser Maschine vorgenommen werden, sollen keinesfalls eine Wiederinbetriebnahme unmöglich machen; eine kurzfristige HU ist aber derzeit nicht zu realisieren.

Daneben gab es noch Tagesaufgaben, wie zum Beispiel zerschlissene Polster in 970-006 oder die Reinigung der Traditionswagen zwischen den Fahrtagen, zu lösen. Den Löwenanteil an all diesen Arbeiten hatten unsere fleißigen ABM-Mitarbeiter, koordiniert und vorbereitet wurden sie von der Geschäftsstelle.

RAINER FISCHER



Letzte Pinselstriche am Fahrwerk von 99 586, dann glänzen beide Maschinen wieder. Foto: R. Fischer

Vereinsinformationen

- Am 1. August 2003 hat Herr Claus Burghardt seinen Austritt aus dem Verein zum 31. Dezember 2003 erklärt. Auch Frau Sylvia Preißler tritt zum gleichen Termin auf eigenen Wunsch aus dem Verein aus. Der Vorstand bedankt sich bei beiden für viele Jahre aktive Mitarbeit und wünscht ihnen für die Zukunft alles Gute.
- Als neues Mitglied begrüßen wir Herrn Christian Prause aus Dresden.
- Seit dem 1. August 2003 ist Herr Rainer Fischer in Teilzeit als zweiter hauptamtlicher Mitarbeiter in unserer Geschäftsstelle tätig. Neben Vorstandsaufgaben und Marketingarbeiten kümmert er sich auch um die historisch genaue Vorarbeit bei der Fahrzeuginstandsetzung.
- Herr Timo Schreiber bestand am August 2003 seine Prüfung als Dampflokkeizer.
- Am 8. August 2003 erblickte Lara Mätzler das Licht der Welt, den Eltern Katja und Tilo herzlichen Glückwunsch!
- Am 29. August 2003 beendeten vier unserer Vereins-ABM-Mitarbeiter ihre Arbeit, für die wir uns bei ihnen mit einer Freifahrt im Traditionszug bedankten. Ab 1. Oktober 2003 hat uns das zuständige Arbeitsamt erneut eine ABM zugesichert.
- Der Vorstand hat sich für die Wahlversammlung am 22. November 2003 (Einladung auf Seite 3) auf einen Kandidatenvorschlag verständigt. Demnach wollen sich folgende Herren zur Wahl für den neuen Vorstand stellen: Roland Ende, Rainer Fischer, Klaus Lieb-schner, Jürgen Medak, Rico Walther, Erdmann-Michael Krellner, Rene Leder, Stephan Seifert. Für die Revisionskommission bewerben sich die Herren Jürgen Leh-



In Friedewald wurde der MOROP-Sonderzug getrennt: 99 608 wartete mit den Güterwagen, während 99 539 die Fahrt mit den Reisezugwagen allein fortsetzte. Foto: R. Fischer

mann, Rainer Fiedler und Jörg Windrich. Herr Heiko Prautzsch wird vsl. das Amt des Obersten Betriebsleiters übernehmen und möchte darum nicht mehr für den Vorstand kandidieren. Auch Herr Peter Ring sieht auf eigenen Wunsch von einer Kandidatur ab. Mandate und Wahlordnung werden der bisherigen Verfahrensweise entsprechen; jedes Mitglied hat damit das Recht, weitere Kandidatenvorschläge einzubringen.

- Am 22. August 2003 fuhren wir für den Sächsischen Modelleisenbahnverband als Ausgestalter des MOROP-Kongresses 2003 einen Sonderzug nach Moritzburg und zurück. Wegen der anhaltenden Trockenheit war das geplante Rahmenprogramm auf den Regelspurstrecken weitgehend auf Diesel umgestellt worden, so daß unsere 99 539 und – als nicht geplante Zugabe – 99 608 internationale Begeisterung fanden.
- Anfang September traf die 99 4511 der IG Preßnitzalbahn als Gastlok in Radebeul ein. Am 27. und 28. September 2003 wird sie vor den jeweils drei Entlastungszugpaaren zur Moritzburger Hochzeitsmesse eingesetzt. Diese Züge bieten wir in Zusammenarbeit mit dem Erlebnis Moritzburg e.V. an.
- Für den 3. Oktober 2003 hat der Verkehrsverbund Oberelbe bei uns einen Verstärkungsverkehr bestellt. Deshalb pendeln zwischen 9.28 und 15.28 Uhr ab Radebeul Ost bzw. 9.29 und 15.29 Uhr ab Radeburg jeweils zwei Traditionszugpaare zusätzlich aller zwei Stunden. Zum Einsatz kommen 99 539, 99 608, 99 713, 99 4511 und V10C.
- Den erweiterten Fahrplan zu den Karl-May-Fahrten am 5. Oktober 2003 bringen wir auf den Mittelseiten. Für den letzten Einsatz von 970-237 hat unsere Betriebsleitung einen besonderen Umlauf für ihn erarbeitet: Der 10-Uhr-Zug wird mit 99 713, schwarzer Vorspann-IVK und bis auf 970-237 DR-grünem Zug an die ersten Jahre der Traditionsbahn erinnern. Bei der Einfahrt des letzten Zuges mit 99 4511 und 970-237 in Radebeul Ost

Am 5. Oktober 2003 wird der
Personenwagen 970-237
letztmalig in seinem bekannten weinrot-elfenbeinfarbenem Blechkleid auf die Strecke gehen. Vorstand und Betriebsleitung laden daher alle aktiven Vereinsmitglieder, Eisenbahner und Freunde anderer sächsischer Vereine zu einer

**Abschiedsfahrt am Sonnabend,
dem 4. Oktober 2003,**

ein. Nach einem kleinen Kaffeetrinken im Clubwagen startet um 16.00 Uhr in Radebeul Ost ein Sonderzug mit 99 539, 99 4511 und natürlich 970-237 nach Radeburg. Dort wollen wir ein gemütliches Beisammensein vsl. im Güterschuppen erleben.

Zur Rückfahrt besteht direkter Anschluß an den letzten Planzug ab Moritzburg, so daß alle Gäste spätestens um 22.00 Uhr wieder in Radebeul Ost sein können.

An der Teilnahme interessierte Vereinsmitglieder melden sich bitte bis 1. Oktober 2003 in der Geschäftsstelle an.

werden die anderen Lokomotiven auf Gleis 3 aufgereiht sein. Für den Güterzug zwischen Friedewald und Moritzburg planen wir noch eine ganz besondere Überraschung!

- Die Museumsbahn Schönheide bietet die Teilnahme an einem Lehrgang für Anheizkesselwärter an, der am 15. und 16. Oktober 2003 in Schönheide stattfindet und vsl. 75 Euro kosten wird. Interessenten melden sich bitte umgehend bei der Betriebsleitung!
- Das Trainingszentrum Güstrow lädt vom 14. bis zum 16. November 2003 zum Dampf-Workshop ein. Mit Kollegen des Trainingszentrums sollen die Themen Eisenbahnbetriebsdienst, Bremsdienst, Kesselspeisewasseraufbereitung und Fahrbetrieb diskutiert werden; zum Praxisteil geht es nach Kühlungsborn. Das Paket kostet 240 Euro; Interessenten melden sich bitte umgehend bei der Betriebsleitung.

»Aus« für rot-weiß – 970-237 muß zur HU!

Die drei Tage vom 3. bis zum 5. Oktober 2003 stehen im Zeichen eines kleinen Abschieds, der eigentlich gar keiner ist: Der weinrot-elfenbeinfarbene Wagen 970-237 hat seine letzten Fahrten vor der fälligen Hauptuntersuchung. Da er aus dieser mit einem seinem Ursprungszustand weitgehend angenäherten Aussehen zurückkehren soll, werden dies die letzten Fahrten in seinem typischen Gewand sein.

Die Waggonfabrik Busch in Bautzen lieferte den Wagen mit der Betriebsnummer 435K im Jahre 1912 an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen aus. Er entsprach mit seiner 3.-Klasse-Einrichtung der Zeichnung 36532 und kam daher unter der laufenden Nummer 720 in das Wagenverzeichnis. Nur acht Wagen dieser Gattung stellte die Staatsbahnverwaltung 1912 in Dienst.

Schon im Oktober 1914 wurde der Wagen 435K mit einer Saugluftbremse der Bauart Körting ausgerüstet; von der ursprünglichen Heberleinbremse blieben nur die Leinenführungen auf dem Dach. Das Umbaudatum läßt darauf schließen, daß der Wagen schon damals in Zittau beheimatet war, wo er mit Sicherheit erst 1944 nachgewiesen ist. Das Umbaudatum der ungleichen Trichter- auf die halbautomatische Scharfenbergkupplung ist nicht bekannt, dürfte aber in der Mitte der 1920er Jahre gelegen haben. Schließlich wurde noch die Gasbeleuchtung im Jahre 1930 auf eine elektrische Beleuchtung umgestellt, was ebenfalls auf eine Beheimatung in Zittau (oder vielleicht auch in Hainsberg) hinweist.

Wie die anderen vierachsigen Personenwagen seiner Zeit besaß auch der 435K eine offene Übergangseinrichtung im Bühnengeländer.



970-237 in besseren Zeiten allein auf Gleis 6 in Radebeul Ost. Foto: A. Kroß

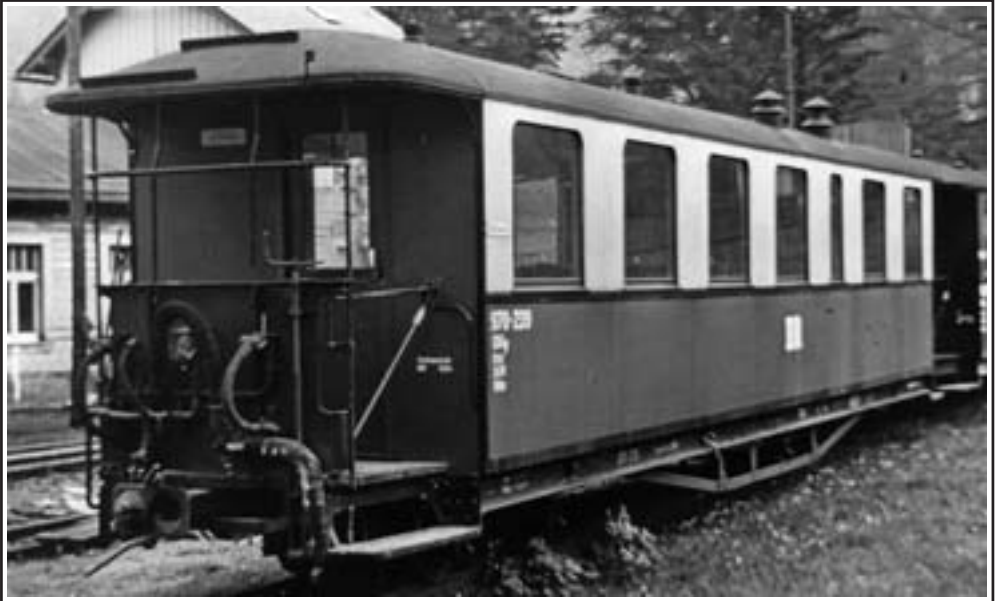
Schon in den 1920er Jahren dürfte diese aber ausgebaut worden sein.

Im Bestand der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft trug der Wagen ab 1926 die Nummer K400. Auch nach dem 2. Weltkrieg verblieb er in Zittau. Mit der ab 1949 gültigen Nummer 7.0400 kam er um 1954 vorübergehend in den A-Park der nicht betriebsfähigen Fahrzeuge. Nach dem im Jahr 1958 eingeführten Nummernschema erhielt er die noch heute gültige Nummer 970-237 zugeteilt. Bei einer Revision wurde 1961 im Raw »Wilhelm Pieck« in Karl-Marx-Stadt seine äußere Holzbeplankung durch Bleche ersetzt. Auch die innere Verkleidung wich zeitgemäßen und leichter zu verarbeitenden Hartfaserplatten. Seine Lattensitze behielt er jedoch, wenngleich er zwei Doppelbänke beim Umbau der Ofenheizung verlor.

Mit Verfügung vom 18. Dezember 1973 wechselte der Wagen in den Bestand der für die Radebeuler Traditionsbahn vorgesehenen

Fahrzeuge. Im Jahre 1976 erhielt er seinen typischen Anstrich in den Triebwagenfarben. Diesen hatten vor ihm bereits zwei baugleiche und ein Traglastenwagen in Zittau getragen: 970-239 und 970-255 sowie 970-288 liefen bis 1964 als VT-Anhänger mit dem verbliebenen Triebwagen 137 322. Auch dieser sollte damals nach Radebeul wechseln; da es für ihn hier aber keine Unterstellmöglichkeit gab, blieb er schadhafte weiter in Bertsdorf stehen.

Der »bunte« 970-237 war trotz oder vielleicht gerade wegen seines abweichenden und eigentlich unhistorischen Farbkleides in den knapp drei Jahrzehnten einer der Traditionswagen mit den höchsten Laufleistungen, für den weniger fachkundigen Fahrgast war er eine Abwechslung zum Reichsbahn-Grün. Da er bis heute nur über Ofenheizung verfügt, zwang er in der kalten Jahreszeit jedoch zu manchem Rangiermanöver, um die Heizleitung des Wagenzuges wieder mit der Lok verbinden zu können.



So sah sein »Vorbildwagen« 970-239 aus, Oybin 1965. Foto: Sammlung H. Prautzsch

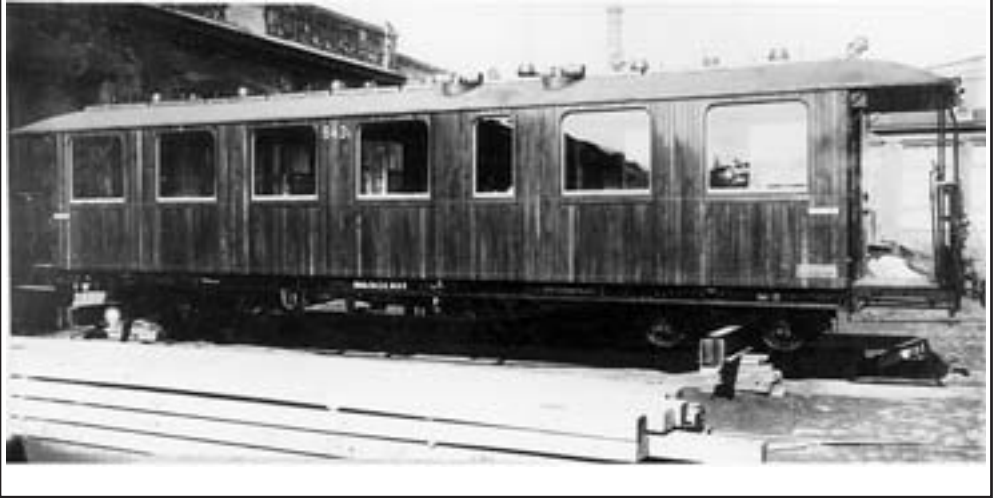
Traditionsbahn-Depêche

DB Regio AG		DB Services Südost GmbH					
Abschiedsfahrten mit Wagen							
Richtung:							
Station	Zug	27792	27794	T 81840	27796	T	T81840
Radebeul Ost	ab	7:06	8:28	10:00	10:28		
Weißes Roß	ab	7:12	8:34	10:07	10:34		
Lößnitzgrund	ab	7:18	8:40	10:13	10:40		
Friedewald Hp	ab	7:22	8:44		10:44		
Friedewald Bad	ab	7:26	8:49	10:30	10:49	11:10	
Moritzburg	an	7:33	8:55	10:36	10:55	11:16	
	ab	7:34	8:57		10:57	an →	11:26
Cunnertswalde X	ab	7:38	9:03		11:03		11:30
Bärnsdorf	ab	7:42	9:06		11:06		
Berbisdorf	ab	7:49	9:13		11:13		11:45
Berbisdorf Anbau X	ab	7:53	9:17		11:17		
Radeburg	an	7:57	9:21		11:21		11:53
Zuglok		99 17	99 17	99 713	99 17	99 4511	99 713
Vorspannlok				99 608			99 608
Schlußlok							
Richtung:							
Station	Zug	T	T	27793		27795	T
Radeburg	ab	8:05		8:29		10:29	
Berbisdorf Anbau X	ab			8:33		10:33	
Berbisdorf	ab			8:37		10:37	
Bärnsdorf	ab			8:44		10:44	
Cunnertswalde X	ab			8:48		10:48	12:15
Moritzburg	an	8:27		8:52		10:52	12:20
	ab	8:32		8:59		10:59	12:32
Friedewald Bad	ab	8:38	8:51	9:07		11:07	12:51
Friedewald Hp	ab	an		9:11		11:11	
Lößnitzgrund	ab		8:58	9:15		11:15	12:58
Weißes Roß	ab		9:04	9:21		11:21	13:04
Radebeul Ost	an		9:09	9:26		11:26	13:09
Zuglok		99 539	99 539	99 17		99 17	99 4511
Vorspannlok		99 608	99 608				
Schlußlok		99 4511					99 539

Der Umlauf des Wagens 970-237 ist durch dicke Umrandung gekennzeichnet!

Traditionsbahn-Depesche

Traditionsbahn Radebeul e.V.					Verkehrsverbund Oberelbe				
970-237 gültig am 5. Oktober 2003									
Radebeul Ost–Radeburg									
T	T	27798	T	27800	T	27802	T	27804	27806
11:30		12:28	14:00	14:28		16:28	17:28	18:28	20:51
11:37		12:34	14:07	14:34		16:34	17:34	18:34	20:56
11:43		12:40	14:13	14:40		16:40	17:40	18:40	21:02
		12:44		14:44		16:44		18:44	21:06
11:54		12:49	14:38	14:49		16:49	17:49	18:49	21:11
12:00		12:55	14:44	14:56		16:56	17:55	18:55	21:17
an	12:06	12:57	an	14:57	15:09	16:57	17:57	18:57	an
	12:10	13:03		15:03	15:13	17:03	18:03	19:03	
	an	13:06		15:06	an	17:06		19:06	
		13:13		15:13		17:13		19:13	
		13:17		15:17		17:17		19:17	
		13:21		15:21		17:21	18:21	19:21	
99 539	99 539	99 17	99 539	99 17		99 17	99 539		
			99 4511				99 608		
	99 4511								
Radeburg–Radebeul Ost									
27797	T	27799	T	T	T	27801	27803	27805	27807
12:29	14:00	14:29				16:29	18:29	19:40	
12:33		14:33				16:33	18:33	19:44	
12:37		14:37				16:37	18:37	19:48	
12:44		14:44				16:44	18:44	19:55	
12:48	14:19	14:48	15:18			16:48	18:48	19:59	
12:52	14:23	14:52	15:23			16:52	18:52	20:03	
12:59	14:28	14:59	15:25			16:59	18:59	20:04	21:33
13:07	14:51	15:07	15:31	15:40	16:00	17:07	19:07	20:11	21:41
13:11		15:11	an			17:11	19:11	20:15	21:45
13:15	14:58	15:15		15:46	16:07	17:15	19:15	20:19	21:49
13:21	15:04	15:21		15:53	16:13	17:21	19:21	20:25	21:55
13:26	15:09	15:26		15:58	16:18	17:26	19:26	20:30	22:00
99 17	99 713	99 17	99 539	99 539	99 4511	99 17	99 17	99 17	99 17
	99 608								
			99 4511						



So ähnlich soll 970-237 im nächsten Jahr auch wieder aussehen. Foto: Sammlung R. Fischer

Durch die reduzierte Sitzplatzzahl wurde sein kleinerer Raum mit den zwei Abteilen und nur acht Plätzen in den letzten Jahren bevorzugt als Dienstabteil und für interne Zwecke verwendet.

Am 1. Januar 1994 kam 970-237 zur Deutschen Bahn, DB Regio verkaufte ihn schließlich am 31. Mai 2000 an unseren Verein.

In den letzten Jahren litt sein Äußeres stark unter der Verwitterung. Und auch unter den inzwischen auch schon wieder vier Jahrzehnte alten Blechen dürfte sich nur noch wenig feste Substanz verbergen, wie uns Erfahrungen mit anderen Wagen lehren. Daher fiel der Entschluß nicht allzu schwer, seinen Wagenkasten wieder mit Holz zu verkleiden, die alte Ofen- und Sitzbankanordnung wiederherzustellen und ihn dann im sächsischen Zug einzureihen – mit acht Sitzplätzen mehr und freilich auch mit den bekannten Kompromissen.

Schon am Tag nach seiner letzten Fahrt wird seine Demontage beginnen: Noch in Radebeul werden die Sitzbänke und die Fensterrahmen ausgebaut. Am 10. Oktober 2003 soll er die

Überführung nach Marienberg zur BVO-Werkstatt antreten. Für diese hat sich der Vorstand nach Prüfung mehrerer Angebote von renommierten Werkstätten schließlich entschieden. Nach der Hauptuntersuchung des Fahrwerkes erwarten wir den Wagen im November 2003 zurück. In der Halle auf dem Turnerweg erfolgt dann der Quasi-Neubau des Wagenkastens. Je nach Baufortschritt und den zu erwartenden unerwarteten Zwischenfällen soll der »neue« Wagen dann in der nächsten Saison wieder in Dienst gehen.

RAINER FISCHER

Zu Gast in Radebeul: 99 4511

Im September und Oktober 2003 haben wir wieder einmal eine »fremde« Dampflokomotive zu Gast in Radebeul: die 99 4511 der IG Preßnitztalbahn. Bereits im August 1999 war die kleine Maschine schon einmal zu Besuch beim »Löbnitzdackel«. Damals stand sie anlässlich des 100jährigen Jubiläums von 99 539 und 99 542 nicht betriebsfähig vor dem Museumszug in Radebeul Ost. Nun wird sie gemeinsam mit 99 539, 99 608, 99 713 und unserer V10C auch vor Sonderzügen zum Einsatz kommen. Deshalb an dieser Stelle ein kurzer Lebenslauf dieser interessanten Lokomotive.

Im Jahre 1899 baute Krauss & Co. in München mit der Fabriknummer 4113 eine Naßdampflok der Achsfolge C1'n2t. Bis 1961 stand

sie als 99 4511 auf der 750-mm-Schmalspurbahn Rathenow–Senzke(–Nauen) im Einsatz. Nach Stilllegung dieser Linie ist die Maschine auf die Insel Rügen umgesetzt worden.

Von April 1965 bis März 1966 »rekonstruierte« das Reichsbahnausbesserungswerk in Görlitz-Schlauroth die Lokomotive. Dabei erhielt sie neben einem neuen Kessel (Hersteller: Raw Halberstadt) auch ein neues Fahrwerk ohne Laufachse. Offiziell wurde die vorhandene Lokomotive einer Zwischenuntersuchung mit Kesselhauptuntersuchung unterzogen. Offensichtlich handelte es sich aber um einen Neubau. Dieser wird an zahlreichen Details und deutlichen Unterschieden zum Vorgänger sichtbar. Am Auffälligsten waren die Veränderung



Frisch aus dem Raw Görlitz steht die neue 99 4511 im Sommer 1966 in Altenkirchen, dem nördlichsten Bahnhof der DR, abgestellt und wird von 99 4652 umrängiert. Foto: Fritz-Hager-Archiv

der Achsfolge sowie die Verwendung von zahlreichen Teilen aus dem IVK-Rekonstruktionsprogramm. Die neue 99 4511 hatte nun eine Länge über Puffer von 6045 mm bei 18,1 t Dienstmasse. Mit nur etwa 80 PS konstruierter Leistung steht sie der 200 PS starken IVK allerdings deutlich nach.

Nach dem Umbau wurde der nunmehrige C-Kuppler nochmals kurzzeitig auf Rügen stationiert. Da man auf der Insel aber wohl keinen Bedarf an der Neubaulok hatte, gelangte sie nach wenigen Einsatztagen Anfang 1967 auf das Prignitzer Schmalspurnetz. Dort war das Fahrzeug beim Bw Wittenberge der Rbd Schwerin beheimatet und wurde von der Einsatzstelle Glöwen ab 1969 vor allem auf der Strecke nach Havelberg eingesetzt. Die rund zwei Jahre alte Lok hatte nun einen regelten Betriebseinsatz.

Nach Ablauf der regulären Verlängerung der Kesselfrist im März 1970 wurde die Lok von der Ausbesserung zurückgestellt, da offensichtlich kein längerer Bedarf abzusehen war. Jedoch stand die Lok auch beim Streckenrückbau im Einsatz, so daß sie im Januar 1971 noch einmal eine komplette Hauptuntersuchung im Raw Görlitz erhielt. Nach der Rückkehr auf ihre Heimatstrecke konnte sie jedoch nur noch ganze sechs nachgewiesene Einsatztage fahren, dann gehörte sie zum »alten Eisen«. An diesen Betriebstagen ist die Lok nachweislich mit der EDV-Nummer 99 4511-4 im Einsatz gewesen. Nach der Einstellung des Verkehrs verblieb die Maschine auf dem Bahnhof Glöwen abgestellt, ehe sie Ende 1977 in die Bundesrepublik Deutschland an den Holiday-Park in Habloch verkauft wurde.



Im August des Jahres 1999 stand 99 4511 nur untätig vor dem Museumszug auf Gleis 6.

Foto: A. Kroß

Pläne einer »Erlebnis-Bahn« im Freizeitpark zerschlugen sich, so daß die Lokomotive längere Zeit neben einem Imbiß aufgestellt war. Zuletzt war sie nicht mehr zugänglich abgestellt. Wegen der Absicht, sich von der Lok zu trennen, ergab sich für die IG Preßnitztalbahn e.V. die Möglichkeit, sich mit einem Gebot um die Lok zu bewerben.

Am 18. Dezember 1998 kam die Dampflok zur Preßnitztalbahn. In Jöhstadt wurde in einer ersten Kurzuntersuchung die Rollfähigkeit der Lok nach ihrer jahrzehntelangen Abstellzeit wieder hergestellt. 1999 begann die äußerliche Aufarbeitung. Nach der Festwoche »Steinbach 2000« fiel die Entscheidung, die Maschine wieder betriebsfähig aufzuarbeiten. Zu Pfingsten 2002 war es dann soweit, 99 4511 legte ihre ersten Fahrten mit eigener Kraft zwischen Jöh-

stadt und Steinbach zurück.

Inzwischen war die Maschine sogar wieder in ihrer letzten DR-Heimat: Im Sommer 2003 zog sie Sonderzüge auf der Pollo-Museumsbahn. Zuvor war sie mit den drei Oberlichtwagen der Traditionsbahn zwischen Seifersdorf und Dippoldiswalde zu erleben gewesen und hatte ein Zeichen für den Wiederaufbau der HK-Linie gesetzt.

Am 27. und 28. September 2003 wird die Maschine nun sogar vor »Messe-Sonderzügen« anlässlich der Moritzburger Hochzeitsmesse zu erleben sein. Vom 3. bis zum 5. Oktober ist sie in das umfassende Zugprogramm eingeplant.

Quellen:

»Der Preß-Kurier«, Hefte 46, 47, 65, 66
www.pressnitztalbahn.de



Vorspanndienst im Preßnitztal: 99 4511 vor 99 1590 im Mai 2002. Foto: J. Windrich

***Eine Aktion der Sächsischen Zeitung für den Wiederaufbau
der Schmalspurbahn***



Sehr geehrter Herr Minister Stolpe,

Ich freue mich darüber, dass die Bundesregierung zu ihrer Zusage steht und die Flutschäden an der Schieneninfrastruktur ausgleichen will.

Bitte machen Sie sich dafür stark, dass diese Hilfe auch im Fall der Weißeritztalbahn dort ankommt, wo sie gebraucht wird.

Adresse

Unterschrift

**Dampf machen für die Kleinbahn
SZ-Aktion zur Rettung der Weißeritztalbahn**

Mehr als ein Jahr nach der Flut ist es heute unwahrscheinlicher denn je, dass die Weißeritztalbahn wieder aufgebaut wird. Die Bahn beteuert zwar ihren guten Willen. Doch es passiert nichts – wohl auch, weil Deutschlands älteste Schmalspurbahn dem Konzern ein Klotz am Bein ist.

So bringt auch die Zusage der Bundesregierung, »alle Schäden an den Schienen vollständig auszugleichen«, nichts. Es muss politischer Druck auf die Bahn AG her.

Wenn Sie, liebe Leser, für die Rettung der Kleinbahn Dampf machen möchten, schneiden Sie bitte diesen Coupon aus oder kopieren Sie ihn und sammeln Sie Unterschriften.

Sie finden den Coupon auch als PDF-Datei auf der Internetseite www.weißeritztalbahn.de der IG Weißeritztalbahn.

Die Karten sollten Sie dann an die Sächsische Zeitung senden oder im Treffpunkt im Weißeritzpark in Freital abgeben. Dort werden sie gesammelt und gebündelt dem Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe übergeben.

Anschriften:

SZ-Lokalredaktion Freital, Dresdner Straße 72, 01705 Freital

SZ-Lokalredaktion Dippoldiswalde, Kirchplatz 3, 01744 Dippoldiswalde

AUS: SÄCHSISCHE ZEITUNG

Schmalspur-Informationen

- Am 9. September 2003 wurde 99 713 nach Zittau umgesetzt. Im Bf. Zittau Vorstadt entlud sie die SOEG-Diesellok 199 013, ehe sie mit der 99 731 der SOEG nach Bertsdorf überführt wurde. Der IV Zittauer Schmalspurbahnen führte an drei Wochenenden im September Sonderfahrten mit der Maschine durch. Um Kosten gegenüber der SOEG zu sparen, waren dabei auch Zugpersonale der Traditionsbahn Radebeul im Einsatz. Am 23. August 2003 endete die Betriebserlaubnis für die 99 760 der SOEG. Damit stehen nach knapp 12 Jahren keine ölgefeuerten VIIK mehr im Einsatz; den Verkehr müssen drei kohlegefeuerte Maschinen abwickeln. Die SOEG ließ die Personenwagen 970-271 und 970-276 im Juli 2003 behindertengerecht umbauen. Jeder Wagen bietet nun Platz für sechs Rollstuhlfahrer.

- Der IVZ hat am 24. Juni 2003 die Gepäckwagen 974-104 und 974-112 von der SOEG erworben. 970-104 wurde bereits seit einiger Zeit vom Verein in Zittau Vorstadt als Werkstatt- und Lagerfahrzeug genutzt. Der bei seiner letzten HU mit Holz beplankte 970-112 ist dagegen betriebsfähig.
- Am 9. August 2003 traf der in der BVO-Werkstatt Marienberg aufgearbeitete GGW 97-12-32 mit einer kleinen Feier wieder in Lohsdorf ein. Der Wagenkasten war mit Drehgestellen eines abgestellten Cranzähler Altbau-Gepäckwagens komplettiert worden und befindet sich in einem betriebstauglichen, aber nicht abgenommenen Zustand.
- Das Hochwasser der Müglitz hat im vergangenen Jahr auch ein Relikt aus der Schmalspurzeit der Müglitztalbahn freigelegt: Nahe dem Bahnhof Lauenstein fand ein Geisinger Bür-



In Lohsdorf steht seit dem 9. August 2003 wieder ein »richtes« Schmalspurfahrzeug: 97-12-32 nach seiner Aufarbeitung als DRB-K3028 – nicht »vorbildgerecht« mit schwarzen Säulen und Lamellen. Foto: A. Kroß

ger bereits vor einem Jahr ein Diamond-Drehgestell. Seit dem 16. September 2003 kann das Drehgestell vor dem Lauensteiner Schloß besichtigt werden. Da diesem die Federpakete fehlen, dürfte es erst bei den Aufräumarbeiten nach dem Hochwasser von 1927 »vergessen« worden sein. Im Bahnhof Lauenstein waren mehrere Güterwagen von den Wassermassen beschädigt worden.

- Seit 27. August 2003 ist die Jöhstädter 99 568 für etwa ein Vierteljahr leihweise beim FHWE in Carlsfeld. Am 6. und 7. September 2003 anlässlich der Carlsfelder Kirrnes wurde die Lok unter Dampf präsentiert. Am 11. und 12. Oktober 2003 soll es ein Bahnhofsfest in Carlsfeld geben. Bis dahin wird das derzeit einzige Gleis in Carlsfeld um weitere 30 Meter verlängert.

Im Jahr 2004 soll die gesamte Gleisanlage des einstigen Endbahnhofs der WC-Linie wiedererstehen; die Vorbereitungsarbeiten des Oberbaumaterials sind im vollen Gange. Am 13. September 2003 übernahm der FHWE zwei GGw-Kästen in Schönheide von Privat und brachte sie nach Carlsfeld.

- Vom 15. September bis 10. Oktober 2003 fahren wegen Bauarbeiten auf der Fichtelbergbahn keine Züge. Die BVO richtet einen Schienenersatzverkehr ein. Dagegen werden ab dem 11. Oktober bis zum 13. Dezember 2003 alle Züge des bisherigen Fahrplans weiter verkehren. Damit wird es keine Fahrplaneinschränkungen im Monat November mehr geben.
- Das Schmalspurmuseum Rittersgrün ist am 27. Juni 2003 wie angekündigt in Träger-



Der Oberlichtwagen aus Rittersgrün steht noch auf der Rampe in Marienberg, rechts ein Traglaster der Fichtelbergbahn, der auf seine Untersuchung wartet. Foto: R. Fischer

schaft des Fördervereins übergegangen, der sich nun »Sächsisches Schmalspurnmuseum Oberrittersgrün e.V.« nennt.

In den vergangenen Wochen wurde der vor einigen Jahren in Schweta bei Mügeln geborene Wagenkasten eines kurzen zweiachsigen gedeckten Güterwagens entbrettert; das eiserne Kastengerippe wird demnächst instandgesetzt.

Der Kasten des zweiachsigen Gepäckwagens 97-09-64 ist in der BVO-Werkstatt in Marienberg rohbaufertig; im Oktober soll mit der Aufarbeitung des Oberlichtwagens 970-003 begonnen werden.

- Am 6. und 7. September 2003 fand in Schönheide wieder das Bürstenfest statt. Als Gastlok war die Radebeuler 99 539 angereist. Aus Zittau war der zuvor in Dippoldiswalde eingesetzte Einheitswagen 970-453 ausgeliehen worden.

Die Aufarbeitung der 99 516 bei der MaLoWa Bahnwerkstatt macht Fortschritte. Zentral sind in den letzten Monaten in Marieneberg und in Schönheide der Tender und die Wasserkästen bzw. das Führerhaus neu aufgebaut worden.

- Am 12. September 2003 kam die Ns 4 des Fördervereins »Wilder Robert« nach Reparatur des Blindwellenlagers aus der MaLoWa zurück nach Mügeln.

Vom 3. bis 5. Oktober 2003 findet in Mügeln ein Bahnhofsfest statt. Geplant ist ein umfangreicher Fahrbetrieb mit Dampf- und Diesellok zwischen Oschatz und Kemmlitz. Auch die Türen des Güterbodens mit der

Ausstellung und des Stellwerks 1 in Mügeln stehen den Besuchern wieder offen.

In Mügeln wird durch Vereinsmitglieder der Modernisierungs-Gepäckwagen 974-369 einer Hauptuntersuchung unterzogen, mit der Fertigstellung wird im Oktober gerechnet.

- Die Preßnitztalbahn GmbH barg am 18. Juli 2003 in Schönfeld-Wiesa den Kasten des vierachsigen Personenwagens 970-809, der als sächsischer C4 des Baujahres 1922 von 1952 bis 1958 auf dem Burger Netz eingesetzt, 1967 in Cranzahl abgestellt und verkauft worden war. Nach kurzer Abstellzeit auf dem Bahnhof Schönfeld-Wiesa erhielt die Rügensch Kleinbahn den desolaten Wagenkasten, der nunmehr in Putbus steht.
- Der im der vorangehenden Ausgabe gemeldete Einsatz des BVO-Wagens 970-395 bei der Rügensch Kleinbahn war der Auftakt eines gemeinsamen Wagenpools: Zu diesem gehören außerdem die BVO-Wagen 970-324, 970-395 und 970-416. Da auf der Fichtelbergbahn das Hauptverkehrsaufkommen im Winter, bei der RüKB dagegen im Sommer liegt, werden die vier Wagen jeweils saisonabhängig zwischen beiden Bahnen ausgetauscht. Dadurch können die Kosten für die Vorhaltung während der weniger verkehrsträchtigen Zeit gesenkt werden. Auf der Insel fuhren die Wagen im Verband mit RüKB-Wagen, lediglich die Kupplungen des ersten und letzten BVO-Wagens mußten so an die abweichende Form mit Balancier angepaßt werden. Auffallend waren dabei die vier verschiedenen Farbgebungen im Zug.

Betriebseisenbahner!

Arbeitet nach den Dienstvorschriften. Handelt rasch, aber überlegt und kämpft unversöhnlich gegen jeden Schludrian.

Durch unfallfreie Arbeit erreichen wir eher das vom V. Parteitag der SED gesteckte Ziel, den Pro-Kopf-Verbrauch unserer Bevölkerung gegenüber Westdeutschland bis zum Jahre 1961 zu überbieten.

Aus einem Unfallbericht der Rbd Dresden vom Januar 1959

Aus unserem Souvenirangebot

NEU ODER WIEDER EINGETROFFEN:

Bücher

- | | |
|---|------------|
| • Baureihe 99 ⁶⁴⁻⁷¹ , transpress | 16,00 Euro |
| • Baureihe 99 ⁷⁷⁻⁷⁹ , transpress | 16,00 Euro |
| • Die Baureihe 99 ⁷³ , EK | 39,90 Euro |
| • Die Bahnpost auf den sächsischen Schmalspurbahnen, EK | 15,50 Euro |
| • Schmalspurbahnen um Thum, Kenning | 34,80 Euro |
| • Schmalspurbahnen um Mügeln und Wilsdruff, Kenning | 41,00 Euro |
| • Frühere sächsische Schmalspurbahnen nördlich der Elbe, Bufe | 22,50 Euro |
| • Dampflokomotive BR 99 (Band 8), EJ | 12,60 Euro |
| • Schmalspur-Album Sachsen, Band 2 (Hainsberg–Kipsdorf), EJ | 45,00 Euro |

Sonstiges

- | | |
|------------------------------|------------|
| • Zinnlok IVK | 12,00 Euro |
| • Zinnlok IVK mit Holzsockel | 14,50 Euro |

NUR BEI UNS:

- | | |
|---|------------|
| • 25 Jahre Traditionsbahn, Broschur A4 | 8,00 Euro |
| • Die Traditionsbahn Radebeul Ost–Radeburg, Broschur A5 | 4,00 Euro |
| • Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg, Broschur A4 | 4,00 Euro |
| • Die Geschichte der Schmalspurbahnen
Taubenheim–Dürrenhennersdorf 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 |
| • Traditionsbahn-Depesche, Broschur A5, je Heft | 1,00 Euro |
| • CD-ROM Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg | 11,00 Euro |
| • DEFA-Heimfilm (8 mm) Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg | 2,00 Euro |

Außerdem ist ein großes Angebot an preiswerten Videos der Firmen EK, Rio Grande und Bahn Extra vorhanden, nicht vorrätige Videos und Literatur aller namhaften Verlage können auf Wunsch kurzfristig beschafft werden.

Das gesamte 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 2003/04 (4. und 1. Quartal)

Mit Beschluß der Mitgliederversammlung vom 29. März 2003 werden die offiziellen Arbeitseinsätze auch weiterhin nur am jeweils ersten und dritten Sonnabend im Monat stattfinden!

Oktober	Fr	3.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb, Stundentakt
	Sa	4.	9 - 15	Arbeitseinsatz,
			15 - 22	Abschiedsfeier für 970-237
	So	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Karl-May-Fahrten« und
				Abschied von 970-237 mit 99 4511 und 99 608
	Sa	18.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa, So	25., 26.		Traditionsbetrieb zum Abfischen in Moritzburg
November	Sa	1.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	2.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Sächsische Bockbierfahrt«
	Sa	15.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	22.	13 - 17	Wahlversammlung * anschl. Kegeln in der »Made«
Dezember	Fr	5.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	7.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Nikolausfahrt«
	Sa	13.		Weihnachtsfeier *
	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz
Januar	Sa	3.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	11.		Winterwanderung
	Sa	17.	9 - 18	Arbeitseinsatz
Februar	Sa	7.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	21.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	So	22.	lt. Dstpl.	Traditionsbetrieb »Radeburger Karneval«
März	Sa	6.	9 - 18	Arbeitseinsatz
	Sa	20.	9 - 18	Arbeitseinsatz

***) Bitte gesonderte Informationen beachten!**

