

Eisenbahnvereine und andere Kontakte zur Eisenbahn – eine Zusammenstellung nach Sammlung von Zeitungsausschnitten und Prospekten

(Stand 04/2021)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	1
Bahnhöfe	2
Regelspur-/Normalspurbahnen	6
Schmalspurbahnen	21
Feld-, Klein-, Garten-, Gruben- und Modellbahnen.....	38
Museen	40
Verbände und Firmen	46
Personen.....	59
Eisenbahnunglücke/-unfälle	61

Vorbemerkung

Nachstehende Informationen beziehen sich auf die im Universitätsarchiv der TU Dresden gesammelten Zeitungsausschnitte zum Thema Eisenbahn. Diese Sammlung entstand etwa ab 2005 und wird sporadisch, so wie Zeitungen dem Archiv zur Kenntnis gelangen, fortgesetzt. Zu den bevorzugt gesammelten Zeitungen gehören "Sächsische Zeitung" (SZ) mit ihrer kostenlosen Ausgabe "freitagSZ", "Dresdner Neueste Nachrichten" (DNN), "Sächsischer Bote" und "Wochenkurier" – alle in der Dresdner Regionalausgabe. Außerdem flossen Informationen aus Prospekten verschiedener Eisenbahnlinien/-vereine ein. Ausgewertet wurden ebenfalls die zur Sammlung der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" Dresden (HfV) gehörenden Zeitungsausschnitte mit Signatur 9./L 072 Eisenbahngeschichte, 9./L 073 Bahnhöfe, 9./L 075 Kleinbahnen und andere Besonderheiten, 9./L 080 Sicherheit und Unfälle, welche im nachstehenden Text als Fußnoten gesondert ausgewiesen sind. Leider sind bei diesen Zeitungsausschnitten die Quellenangaben nicht immer exakt notiert worden. Der Zeitraum der als unbekannt markierten Zeitungsausschnitte dürfte zwischen 1968 und 1985 liegen und die Mehrzahl könnte aus der Eisenbahnerzeitschrift "Fahrt Frei" stammen. Neueste Angaben, insbesondere zu Vereinen und Museen rings um die Eisenbahn und das Verkehrswesen stammen aus dem Katalog der Dampfbahn-Route Sachsen 2014/15.

Die hier zusammengefassten Informationen können nur fragmentarisch Auskunft zur Eisenbahn geben und Nachstehendes erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Ergänzende und sachkundige Hinweise werden gern entgegengenommen.

Bahnhöfe

Hauptbahnhof Dresden

Die Umgestaltung der Dresdner Bahnhöfe wurde am 11.03.1890 vom Sächsischen Landtag beschlossen. Die Planungen für den Bau des Bahnhofs begannen 1892¹. Die Architekten Giese & Weidner² realisierten das Projekt. Schließlich wurde er am 16.04.1898 mit der Ankunft eines Zuges aus Leipzig um 02:08 Uhr eröffnet. Bereits am 19.06.1895³ fuhr ein Zug aus Görlitz in die Südhalle ein. Zu den ersten Zügen im neuen Hbf gehörten die Ankunft des Schnellzuges aus Bodenbach (Böhmen) in der Südhalle um 02:46 Uhr, Abfahrt eines Personenzuges nach Berlin von der Nordhalle um 03:00 Uhr und Ankunft des Breslauer Schnellzuges um 04:02 Uhr in der Mittelhalle. Verbaut wurden 17000 t Stahl und die Baukosten betragen 18 Mio. Mark. Der neue Bahnhof ersetzte den Böhmisches Bahnhof der Sächsisch-Böhmischen Staatseisenbahn. Seine Erweiterung war 1914 geplant, die wegen der Kriegswirren erst Ende der 1920er Jahre in Angriff genommen wurde. Trotz Zerstörung am 13.02.1945 wurde der Fahrbetrieb am 17.05.1945 mit einem Zug nach Bad Schandau wieder aufgenommen. Der Dresdner Hauptbahnhof gilt als Europas größter Kopf- und Durchgangsbahnhof.

1974/75 wurde der Hbf umfassend saniert.⁴

Anlässlich der Fertigstellung der Sanierung und vollständigen Herstellung als Einkaufsbahnhof veranstaltete die Bahn ein Fest 09.05. – 11.05.2014 und es war eine Ausstellung, die auf die Geschichte des Bahnhofs eingeht und markante Eckpunkte in der Entwicklung hervorhebt, zu sehen.

www.einkaufsbahnhof.de – 44 Geschäfte auf 14000 qm Verkaufsfläche

Center-Manager: Janusch Plewnia

Werbegemeinschaft Bahnhof Dresden

Bahnhof Dresden-Friedrichstadt

sh. hierzu ausführlich "Friedrichstadt-Express", Sonderausgabe April 1964 anlässlich 70 Jahre Bahnhof Dresden-Friedrichstadt⁵

Bahnhof Dresden-Mitte

Einweihung 01.08.1896 als Durchgangsbahnhof Wettiner Straße⁶

Bahnhof Dresden-Neustadt

Der erste Zug fuhr am 01.03.1901, 05:00 Uhr, durch den Bahnhof. Die Bauzeit des Neustädter Bahnhofs betrug 3 Jahre. Er ist Ersatz für den Leipziger Bahnhof und den Schlesischen Bahnhof. Das Gebäude entstand nach Plänen von Otto Reinhold Klett und Friedrich Theodor Peters. Es ist 17 m hoch und 146 m lang.⁷

¹ Nach Darstellung in DNN-online vom 30.04.2014 haben Giese, Weidner und Rossbach 1898 die Pläne für den Hauptbahnhof vorgelegt.

² Diese Architekten schufen auch die Martin-Luther-Kirche in Dresden-Neustadt.

³ evtl. am 18.06.1895

⁴ Quelle: SZ vom 02/1975 ohne genaue Datumsangabe

⁵ in HfV-9./L 073

⁶ Quelle: Die Union vom 13./14.08.1983

⁷ Quelle: Neue Zeit, 07.12.1985

Ende März 2014 werden umfangreiche Bauarbeiten im Bahnhofsgebäude angekündigt. Reisezentrum und Drogeriemarkt erhalten einen neuen Pavillon. Auch die laufenden Arbeiten zur Erneuerung der über 100 Jahre alten Gleistragwerke an den Bahnsteigen werden fortgesetzt sowie die historischen Schaffnerhäuschen restauriert. Die Fertigstellung ist für 11/2014 geplant.⁸

Bahnhofsmanagement: Joachim Täubert
Bahnpressestelle: Änne Kliem
Projektleiter für die Bahnhofsanierung: Klaus Riedel

Leipziger Bahnhof Dresden

Hier kam 07.04.1839 die erste deutsche Ferneisenbahn an. Areal zwischen Eisenbahn-, Leipziger- und Erfurter Straße.

Von hier aus fuhren Transporte in die Vernichtungslager der nationalsozialistischen Diktatur ab (ca. 2000 deportierte Dresdner Juden).

Bis 2005 war der Bahnhof noch als zentrale Güterabfertigung für Dresden in Betrieb. Das Gelände wurde danach an privat verkauft. Waren vorher schon die Gebäude in marodem Zustand, ist seitdem der Verfall kaum noch aufzuhalten. Im sog. Masterplan für dieses Areal hat die Stadt Dresden beschlossen, dass die Handelskette GLOBUS dort einen Großmarkt errichten soll mit der Auflage, dass die historische Bausubstanz erhalten bleiben soll. Das Projekt sieht u. a. Grünflächen und auch Bereiche für kleinere Geschäfte vor. Eine Bürgerinitiative "Allianz für Dresden" sieht den geplanten GLOBUS-Markt kritisch und plädiert für Projekte, die kleinteilige Wohnbebauung und vielen Händlern die Ansiedlung ermöglicht. Man wünscht sich ein Wohn-Geschäfts-Erlebnis-Ensemble, welches vom Alten Schlachthof, Leipziger Straße, bis zur sog. Hafen-City neu, umwelt- und bürgerfreundlich gestaltet wird.

Im Zentrum für Baukultur Sachsen ist 26.07. – 17.08.2019 eine Ausstellung zu sehen "Inspirationsort Alter Leipziger Bahnhof Dresden – Was wäre, wenn ...?", die Studenten des Instituts für Städtebau und Regionalplanung, des Instituts für Landschaftsarchitektur und der Professur für Darstellungslehre an der TU Dresden gestaltet haben. Am 25.07.2019 fand dazu die Vernissage statt.

Schlesischer Bahnhof Dresden

1844 – 1847 gebaut, Architekt Julius Köhler, Durchgangsbahnhof, 4-gleisig, symmetrisch gestaltete eingeschossige Ankunfts- und Abfahrtshallen mit Rundbogenarkaden, Mittelhalle gegenüber den Eckgebäuden zurückgesetzt, Freitreppen zum Vorplatz hin, ohne Kopfbauwerk, klassizistisch-renaissanceartiger Gebäudekomplex, Drehscheibe zum Drehen der Lokomotiven, Gliederung nach Personenverkehr, Güterverkehr, Transport von Rohprodukten⁹

Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld

heute [Sporthotel Neuhermsdorf](#)

Der Bahnhof liegt an der 13 km langen Strecke Holzgau – Rehefeld, welche ab 1884 von Bienmühle aus bis zur Landesgrenze bei Moldau gebaut und am 15.05.1885 (18.05.1885?) eingeweiht wurde. Der Bahnhof verfügte über 5 Weichen und war wegen seiner Höhenlage von 739,47 m über NN einer der höchstgelegenen Normalspur-Bahnhöfe Sachsens. Chroniken berichten, dass der sog. Hofzug des sächsischen Königs dort gelegentlich Station machte und es für die Hoheiten besondere Räume im Bahnhofsgebäude gab. Im Personenverkehr hatte der Bahnhof bis 1945 nur geringe Bedeutung. Im Güterverkehr wurden vor allem forstwirtschaftliche

⁸ freitagSZ vom 28.03.2014

⁹ Quelle: Neue Zeit, 07.12.1985

Erzeugnisse und Kohle umgeschlagen. Von 1885 bis 1923 wurden die Bahnhofsanlagen auch für die Verladung des Staatlichen Kalkwerks Hermsdorf genutzt. Im zweiten Weltkrieg diente der Bahnhof aufgrund seiner gedeckten Lage als Abstellplatz für Lazarettzüge. Anschließend wurde der Abschnitt bis Moldau nur von Zügen der vier Siegermächte für gelegentliche Fahrten genutzt. Aufgrund einer Weisung der Sowjetischen Militäradministration wurde die Strecke nach Moldau jedoch nicht sofort im Rahmen der Reparationsleistungen demontiert. Erst nach Abschluss der ersten Grenzverträge mit der Tschechoslowakei und Polen wurde beschlossen, den Übergang Moldau aufzugeben. Im Jahr 1951 wurden die Gleise abgebaut. Mit dem Rückbau der Gleisanlagen zwischen Holzhausen und Hermsdorf-Rehefeld hat man im Frühjahr 1973 begonnen. Das Bahnhofsgebäude wurde umgebaut und als Erholungsheim der Eisenbahn bzw. als Teil der Betriebsschule Karl-Marx-Stadt genutzt. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen veräußerte die Deutsche Reichsbahn im Oktober 1993 den ehemaligen Bahnhof Hermsdorf-Rehefeld an die heutigen Betreiber des Sporthotels.¹⁰

Hauptbahnhof Karl-Marx-Stadt

erster Eisenbahnanschluss für Chemnitz ab 01.09.1852 durch Linie Riesa – Chemnitz
ab 15.11.1858 Strecken Chemnitz – Zwickau und Chemnitz – Würschnitz in Betrieb
Am 01.02.1866 erfolgt die Eröffnung der Strecke Chemnitz – Annaberg. Ein zweites Gleis wird eingerichtet mit Eröffnung der Strecken Hainichen – Niederwiesa und Freiberg – Chemnitz am 01.03.1869. Nach Leipzig fahren Züge ab 01.10.1870 und nach Aue ab 15.11.1875. Einen Hauptbahnhof mit 3 Bahnsteigen gibt es in Chemnitz ab 1872, der 1906 umgestaltet wurde und dabei mit einem Empfangsgebäude und einer verglasten Bahnsteighalle versehen wurde. 1945 wurde der Bahnhof total zerstört, danach neu projektiert von VEB Industrieprojektierung Karl-Marx-Stadt und unter Beteiligung mehrerer kleinerer Firmen und Handwerksbetriebe zwischen 1977 – 1985 wieder aufgebaut
16 Bahnsteige, 400 Weichen, 64 km Gleis im Bahnhofsgelände¹¹

Königsberger Südbahnhof¹²

Der Königsberger Südbahnhof ist ein Architekturdenkmal von regionaler Bedeutung. Er erfüllt die Aufgaben eines Hauptbahnhofs im Königsberger Gebiet. Er wurde 1929 errichtet, aber Baupläne gab es bereits Ende des 19. Jahrhunderts. Konkrete Gestalt nahmen die Planungen für den Bahnhofskomplex um 1914 an, die wegen des I. Weltkrieges nicht zur Ausführung gekommen sind. So war Baubeginn 1919 und endete am 19.09.1929 mit der feierlichen Eröffnung. Seine Gestalt erhielt er nach Entwürfen der Hochbauabteilung der Berliner Bahn. Königsberg war Anfang des 20. Jh. ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Einen anderen großen und zentralen Bahnhof gab es nicht in der Stadt. So diente der Südbahnhof noch bis Ende Januar 1945 als Hauptbahnhof. Infolge Beschädigung während des II. Weltkrieges wurde er erst 1949 für den Personenverkehr wieder freigegeben. Erhalten geblieben ist aber die 178 m lange und 120 m breite gewölbte Brücke über die Bahngleise. Die Skulptur des Pferde zähmenden Chronos über dem Eingangsportal wurde in der Sowjetzeit durch das Wappen der RSFSR ersetzt, welches in der Gegenwart noch dort zu sehen ist. Öfter war er Drehort für sowjetische Kriegsfilme. Heute (2020) ist der Königsberger Südbahnhof der westlichste Bahnhof der Russischen Föderation, an dem täglich Fernzüge ein- und ausfahren.

Hauptbahnhof Leipzig

¹⁰ sh. Homepage des Sporthotels Neuhermsdorf, [Teil Historisches](#)

¹¹ Quelle: Fahrt Frei 01/1978

¹² Quelle: Das Ostpreußenblatt vom 22.11.2019

Bereits seit 1837 gab es auf dem Gelände des einstigen Geortentorwerks¹³ einen "Personeneinstiegsschuppen". Heute ist er der größte Kopfbahnhof Europas.¹⁴ Der erste Zug fuhr mit 8 Wagen am 24.04.1837 auf der Strecke Leipzig – Dresden, die aber zu dieser Zeit nur bis Althen reichte und ca. 10 km lang war. Ein Fahrgast war u. a. der spätere König Johann von Sachsen. Die gesamte Strecke bis Dresden war ab 07.04.1839 befahrbar. Der erste Leipziger Hauptbahnhof wurde auch "Dresdner Bahnhof" genannt. Die Halle war 16 m breit, 22 m lang und aus Eichenholz gebaut. Das Satteldach war 1380 qm groß. Vier Gleise lagen in der Halle – in Summe 1360 m, zzgl. 20 Weichen, 11 Drehscheiben, 1 Schiebebühne. Neben dem Dresdner Bahnhof entstanden 1840 der Magdeburger Bahnhof, der Thüringer Bahnhof (an der heutigen Rudolf-Breitscheid-Straße, 1907 abgerissen) und etwas abseits lag der Berliner Bahnhof (Höhe Apelstraße). Deren Verwaltung lag in verschiedenen Händen. Die bezeichneten Standorte gehören heute alle zum Gelände des Hauptbahnhofs. 1876 geht die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Staatsbesitz über. 1887 gibt es erste Pläne für einen Hauptbahnhof, auf die sich aber die Regierungen Sachsens und Preußen nicht einigen konnten. Erst 1898 wurde der Bau eines gemeinsamen Kopfbahnhofs beschlossen. 1909 war Grundsteinlegung für das neue Empfangsgebäude (Westhalle = Preußische Halle, Osthalle = Sächsische Halle, Straßenfront 300 m). Außerdem gab es 2 Wartesäle, 2 Verwaltungen, 2 Uhrensysteme, 2 Beschilderungsordnungen, 2 Dienstvorsteher, von denen der preußische für Gleis 1 – 13 und der sächsische für Gleis 14 – 26 zuständig war. Am 04.12.1915 war der neue Bahnhof in der heute bekannten Form fertiggestellt. Im II. Weltkrieg wurde er stark zerstört; 34000 Kubikmeter Schutt mussten beräumt werden. 1950/51 Wiederaufbau der Westhalle, 1956 waren alle Bahnsteige überdacht. Die 6-schiffige Bahnhofshalle überspannt 60000 qm, davon 24000 qm verglast. Die Querbahnsteighalle ist 267 m lang, 33 m breit und 27 m hoch. Die Gesamtlänge aller zum Bahnhof gehörenden Gleise beträgt ca. 96 km. 22 Stellwerke, 414 Weichen¹⁵

Bayrischer Bahnhof Leipzig

Kopfbahnhof aus den Pioniertagen der Eisenbahn, 1844 fertiggestellt, Architekt Pöttsch, gegenwärtig das älteste noch original erhaltene Gebäude eines Kopfbahnhofs der Welt. Eine Studie unter Leitung von Prof. Manfred Berger, Hochschule für Bauwesen Leipzig, entwickelte Vorstellungen, diesen Bahnhof nach gründlicher Rekonstruktion als Museumsbahnhof einzurichten. Die Gleisanlagen zum Messegelände sollten als Museumsbahnen dienen.¹⁶

Bahnhof Mohorn

Der Bahnhof Mohorn wurde am 31.01.1899 eingeweiht und galt als der bedeutendste Bahnhof der Strecke Wilsdruff – Nossen. Es entstanden als Nebengebäude ein Beamtenwohnhaus, die Bahnhofswirtschaft, die Laderampe, ein Güterschuppen und eine Ladestraße. Ein dazugehöriger Lokschuppen bot 4 Lokomotiven Platz, die Wasser aus dem 26 m³ fassenden Wasserbehälter nachfüllen konnten. Zu diesem Zweck war im Fahrplan am Bahnhof Mohorn ein längerer Halt vorgesehen. Im Lokschuppen waren ebenfalls Personalräume und eine Werkstatt untergebracht. Nachdem am 27.05.1972 der letzte Personenzug den Bahnhof passierte, wurden später die Gleise abgebaut und im Lokschuppen Busse geparkt. Andere Räume des Lokschuppens dienten dem Modelleisenbahnclub Mohorn als Vereinszimmer. In den 1990er Jahren wntstand auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände ein Wohngebiet. Eine denkmalgerechte Sanierung des

¹³ am 25.06.1836 zum Zweck des Bahnhofsbaus erworben

¹⁴ Dies galt zumindest bis Ende der 1980er Jahre.

¹⁵ Quelle: Fahrt Frei 1978 ohne genaue Datumsangabe und 2 unbekannte Zeitungsausschnitte ohne Datumsangabe

¹⁶ Quelle: Fahrt Frei 1978 ohne genaue Datumsangabe

Lokschuppens rettete den Bau 2011/12 vor dem Verfall und ist seitdem Kultur- und Vereinszentrum geworden.¹⁷

Bahnhof Niederau

eingeweiht 15.05.1842, gebaut von Fa. Schubert & Große im Schweizer Stil, ½ Jahr Bauzeit, Kosten 13200 Taler, gilt als ältester noch in Betrieb befindlicher Bahnhof Deutschlands¹⁸

Bahnhof Plauen/Vogtl.

1945 völlig zerstört, 1968 wiederaufgebaut und am 12.08.1969 eröffnet, 12/1970 Grundsteinlegung für ein neues hochmodernes Bahnhofsgebäude (4 Etagen, 72 m lang, 48 , breit, Fassade mit türkisfarbenem Glas und Aluminium verkleidet), Übergabe des neuen Gebäudes für 1973 geplant¹⁹

Bahnhof Bad Schandau

bei den Kunden beliebtester Bahnhof 2012

Regelspur-/Normalspurbahnen

Alberts-Bahn

Strecke Dresden – Tharandt

Bereits ab 1823 versuchen die Vertreter von Firmen im Plauenschen Grund die Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung Dresden – Tharandt, deren Ausbau zur Fernlinie nach Chemnitz zukünftig stattfinden könnte, den Entscheidungsträgern zu verdeutlichen, was aber erst 1851 gelang. Am 04.05.1853 wird die Alberts-Bahn AG gegründet und am 12.09.1853 erfolgte der erste Spatenstich oberhalb der Felsenkeller-Brauerei zum Bau der geplanten Strecke. Der erste Zug fährt, gezogen von der Lok "Bohemia", am 28.06.1855. Ab 1862 Freigabe der Strecke bis Freiberg. Ab 1864 gibt es Wagen der 4. Klasse für den Personenverkehr, die kleine Fenster und anfangs auch keine Sitzgelegenheiten haben. Ab 01.07.1868 geht die Alberts-Bahn in staatlichen Besitz über und die Bedingungen in der 4. Klasse werden verbessert.

13,56 km Gesamtlänge, 227 m Höhenunterschied

Bergen (Rügen) – Lauterbach (Mole)

ab 13.12.2009

Die Linie RB26 stellt den Anschluss an das überregionale Streckennetz her und verbindet die Kreisstadt Bergen auf Rügen mit dem ländlichen Zentralort Putbus, seinem Ortsteil Lauterbach und Lauterbach (Mole). Seit je her fungiert die regelspurige Strecke Bergen auf Rügen - Lauterbach Mole auch als Zubringer für Reisende und Touristen, die mit der Schmalspurbahn weiter zu den Ostseebädern Binz, Sellin, Baabe und Göhren (Rügen) weiterreisen und auf das Auto bewusst verzichten wollen.

moderne und historische Fahrzeuge

¹⁷ vgl. Erläuterungstafel am Bahnhof Mohorn mit Text von Peter Wunderwald

¹⁸ Quelle: Wochenpost Nr. 19/1977 und Die Union ohne genaue Datumsangabe

¹⁹ unbekannter Zeitungsausschnitt ohne Datumsangabe

Bahnhofstraße 14
18581 Putbus

E-Mail ruegen@pressnitzalbahn.com
www.bergen-lauterbach-com

Bodenbach-Dresden-Linie

Die Deutsche Reichsbahn unternahm ab Mitte der 1960er Jahre Anstrengungen zur Streckenelektrifizierung und Teilautomatisierung des Fahrbetriebs. Anlässlich der Eröffnung des elektrischen Zugbetriebs auf der Strecke Dresden – Bad Schandau – Schöna fand am 29.05.1976 eine Sonderfahrt statt.²⁰ Start war um 09:30 Uhr am Bahnsteig 4 des Dresdner Hauptbahnhofs. Es handelt sich hierbei um einen Streckenabschnitt von 49 km, auf welchem 21 Brücken und 3 Stützmauern gebaut wurden. Ein automatischer Streckenblock wurde eingerichtet. Die Baumaßnahmen waren ein tschechisch-deutsches Gemeinschaftsprojekt, an welchem insgesamt 40 Betriebe beteiligt waren.

Buckower Kleinbahn

Museumsbahn, die vom Eisenbahnverein Märkische Schweiz unterhalten wird. Die elektrische Normalspurbahn steht unter Denkmalschutz. Nach mehrmaligem Diebstahl und Beschädigung an Bahneinrichtungen musste die Museumsbahn ihren Betrieb Ende Juni 2010 einstellen. Sie war zu diesem Zeitpunkt gut 80 Jahre in Betrieb gewesen.

Chemnitz – Aue – Adorf/Vogtl.

Besonderheit ist der 296 m lange Bockauer Tunnel, interessant auch der 47,6 m lange und 10,20 m hohe Eisenbahnviadukt in Lößnitz-Dittersdorf. Die Strecke wurde 1875 in Betrieb genommen. Der letzte durchgehende Zug fuhr am 25.09.1975, danach Unterbrechung der Strecke zwischen Blauenthal und Schönheide-Ost²¹ wegen Baus der Talsperre Eibenstock. Stilllegung der Strecke Aue – Blauenthal erfolgte am 07.12.1990, aber es gab zeitweiligen Weiterbetrieb bis 22.09.1995. Geplant war eine Zweigbahn Zwönitz – Stollberg – Lugau, deren Bau jedoch nicht vollendet wurde.²²

Dresden – Pirna

Der erste Zug fuhr am 01.08.1848.²³

Dresden – Radeberg

Eröffnung am 17.11.1845

Diese Eisenbahnstrecke begünstigte die Industrieansiedlung in und um Radeberg, zu der u. a. die berühmte Brauerei gehört.

²⁰ sh. VL Hertel, Teil Sammlung

²¹ Es gab auch eine Schmalspurstrecke Schönheide – Rothenkirchen/Vogtl.

²² Jens Hanisch aus Brünlos ist Experte für diese Eisenbahnstrecke und hat historische Gleispläne/Berainungspläne der Sektion 7 zu dieser Bahn gesammelt. Es fehlen dazu aber die Pläne der Strecke Stollberg – Lugau. [vgl. Besuch Bf. Stollberg am 27.05.2019 und Anfrage an UA vom 18.07.2019]

²³ Quelle: Die Union vom 13./14.08.1983

Schloss Klippenstein mit Sonderausstellung zur Eisenbahn

Dresden-Klotzsche – Königsbrück

Diese Strecke war ursprünglich eine Schmalspurstrecke mit Spurweite 750 mm, die nach einem knappen Jahr Bauzeit am 16.10.1884 eingeweiht wurde. Der Sächsische Landtag hatte 1882 den Bau beschlossen. Die Baukosten betragen 88.4727 Mark. Ab 1897²⁴ wurde die Strecke für den Normalspurbetrieb ausgebaut, um den gestiegenen Fahrgastzahlen und dem zunehmenden Gütertransport gerecht zu werden. Der Ausbau stand auch im Dienst des geplanten Truppenübungsplatzes in der Königsbrücker Heide. Der Streckenausbau wurde 1899 bis Schwepnitz vorangebracht. 1934 kam die Verlängerung bis Straßgräbchen-Bernsdorf ans Streckennetz. Seit 2002 nur noch Fahrten Dresden – Königsbrück, da der Eisenbahnviadukt kurz hinter Königsbrück nicht mehr befahrbar ist. Abbau des Gleises nach Straßgräbchen-Bernsdorf 2004. Die Stadt Königsbrück bangt 2014 einmal mehr um die dauerhafte Eisenbahnanbindung nach Dresden und hat bereits jahrelang und mehrere Vorschläge zur Verbesserung des Zugverkehrs gemacht.

19,4 km Gesamtlänge

Eisenbahnviadukt besichtigt am 03.10.2019 (sh. Fotosammlung Eisenbahn)

Bis 2025 soll die Strecke gründlich saniert werden. Vorgesehen ist außerdem, den Takt von 1 h auf ½ h zu verdichten und alle Züge bis Dresden Hbf fahren zu lassen.²⁵

Erfurter Bahn GmbH

Am Rasenrain 16

99086 Erfurt

Tel. 0361 74207250

E-Mail info@erfurter-bahn.de

www.erfurter-bahn.de

Erzgebirgische Aussichtsbahn (EAB)

Strecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg

Erste Überlegungen zum Bau der Strecke gab es bereits in den 1850er Jahren. Im Sächsischen Landtag befasste man sich aber erst 1883/84 mit dem Thema und entschied sich für die kürzere, aber schwieriger zu trassierende Strecke von Buchholz aus. Baubeginn war schließlich 04/1888 und bereits am 01.12.1889 wurde der Bahnverkehr auf der Gesamtstrecke mit einem Festakt eröffnet. Sie diente v. a. dem Güterverkehr, der allerdings 1994 eingestellt wurde. Für den Reisezugverkehr war die Strecke wegen der z. T. großen Entfernung der Bahnhöfe zu den Ortschaften nicht so bedeutsam. So wurde der Fahrverkehr am 27.09.1997 gänzlich eingestellt. Seit 2002 gehört die Strecke zur Erzgebirgsbahn (EGB) und wird v. a. für Sonderfahrten genutzt und wird von Kommunen, dem Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, der Preßnitzalbahn GmbH und dem Tourismusverband Erzgebirge als Erzgebirgische Aussichtsbahn vermarktet. Seit 2019 dient die Strecke zudem als Testlabor für innovative Bahntechnologien – Smart Rail Connectivity Campus.²⁶

130 Jahre Streckenjubiläum wird am 12./13.10.2019 gefeiert

Einsatz der Dampflokomotive 50 3616-5

VSE-Museumszug mit persönlicher Reiseleitung

²⁴ Umbau evtl. erst 1902 bzw. war in diesem Jahr der Umbau vollendet

²⁵ DNN vom 15.10.2020

²⁶ Flyer zum Streckenjubiläum 2019

Aussichtsfahrten mit Besuch des Pumpspeicherwerks Markersbach und Besichtigung der Privatbrauerei Fiedler in Scheibenberg²⁷
26,7 km Gesamtlänge

Kontakt über
DB RegioNetz Verkehrs GmbH
Erzgebirgsbahn
Bahnhofstraße 9
09111 Chemnitz
www.bahn.de/erzgebirgsbahn

Tourist-Information Annaberg-Buchholz
Tel. 03733 19433
FAX 03733 5069755
Tourist-Information Schwarzenberg
Tel. 03774 22540
FAX 03774 20258
E-Mail aussichtsbahn@t-online.de
www.erzgebirgische-aussichtsbahn.de
www.raschau-markersbach.de
www.schleittau.de

sh. auch Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V.

Frohburg – Kohren-Sahlis

1906 – 1967, Baubeginn 1905
30.04.1906 Einweihung der Strecke
26.05.1967 Stilllegung der Strecke
Heute ist die Strecke ein Wanderweg, z. T. in einem schattigen Felsengrund.

Gottleubatalbahn

Strecke Pirna – Rottwerndorf – Neundorf – Langenhennersdorf – Zwiesel – Berggießhübel – Gottleuba
ca. 15 km
Ende Mai 1879 Beginn der Arbeiten
15.07.1880 Prüfungsfahrt
19.07.1880 feierliche Einweihung der Strecke
09/1880 Beendigung der Bauarbeiten – vorerst führte die Bahn nur bis Berggießhübel
1897 Vorarbeiten für die Streckenverlängerung bis Gottleuba
14.07.1904 Baubeginn der Streckenverlängerung
30.06.1905 feierliche Einweihung des 3 km langen Abschnitts bis Gottleuba
Strecke war von höchster Bedeutung für den Personen- und Güterverkehr in den 1950er und 1960er Jahren
24.08.1970 Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke wegen mehrerer Entgleisungen
01.04.1976 Einstellung des Güterverkehrs, wobei der Anschluss zum Hartpappenwerk in Langenhennersdorf noch bis 1977 bestehen blieb. Darüber hinaus blieb die Strecke bis zum Bahnhof Rottwerndorf für den Gütertransport (Uranerzförderung in Leupoldishain) noch bis Mitte 1990er Jahre erhalten. Die endgültige Stilllegung war am 28.02.1999 und der

²⁷ Sächsischer Bote vom 29.03.2014

Streckenabbau erfolgte 2002, nachdem die Trasse Langenhennersdorf – Gottleuba bereits Ende der 1970er Jahre abgebaut wurde. Heute ist sie z. T. ein schöner Wanderweg.

https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Pirna%E2%80%93Gottleuba

Das Stadtmuseum Pirna zeigt 01 – 02/2020 eine Sonderausstellung "Auf zügiger Fahrt von Pirna ins Gottleubatal", bei der u. a. auch eine Modellbahnanlage der Strecke im Abschnitt B 172 und HP Pirna-Süd, gebaut von Michael Lotter und Andreas Funke, zu sehen und in Betrieb zu erleben ist.²⁸

Holzhau – Rehefeld

Teilstrecke auf der Sächsischen Nebenbahn, welche Zugverkehr von Nossen bis Prag ermöglichte. bis dieser 02/1972 eingestellt wurde.²⁹

Ilmenau – Schleusingen

Diese Trasse ist eine der letzten im ursprünglichen Zustand erhaltenen Steilstrecken, wobei der Zugverkehr 1998 eingestellt wurde. Ab 05/2011 Wiederaufnahme des Fahrbetriebs Ilmenau – Bahnhof Rennsteig, v. a. zu Nostalgie- und anderen Sonderfahrten.

Leipzig-Hofer Eisenbahn

Im Jahr 2016 feierte man 175 Jahre dieser Eisenbahnstrecke, die erst durch den Bau der Göltzschtalbrücke (1846 – 1851) durchgängig befahrbar war. Sie gilt als erste Eisenbahnstrecke, die Nord- und Süddeutschland miteinander verbunden hat. Die Gründung der Leipzig-Hofer Eisenbahngesellschaft am 24.04.1841 markiert den Beginn dieses Unternehmens. Man hatte die Vision, dass von Stettin an der Ostsee bis Lindau am Bodensee die Zugfahrt möglich wird und die Städte Berlin, Wittenberg, Köthen, Leipzig, Plauen, Hof, Nürnberg, München und Augsburg wichtige Stationen werden. Der am 14.01.1841 geschlossene Staatsvertrag zwischen dem Königreich Sachsen, dem Herzogtum Sachsen-Altenburg und dem Königreich Bayern war die rechtliche Grundlage dafür.

Historiker bewerten die Strecke als Meilenstein der sächsisch-bayrischen Industriekultur.

Weitere Details sh. Bernd Ihle, 175 Jahre Leipzig-Hofer Eisenbahngesellschaft, Broschüre zu den gleichnamigen Ausstellungen im Königssaal des Hofer Hauptbahnhofs und im Vogtlandmuseum zu Plauen ab 21. April 2016

Lötschbergbahn

Strecke Bern – Thun – Kandersteg (Schweiz) – Brig (Italien)

u. a. durch Lötschbergtunnel

Der erste Zug fuhr 1913. Eine Festwoche 20.01. – 27.01.2013 fand anlässlich des 100-jährigen Bestehens statt.

www.kandersteg.ch

Meißen – Dresden

Strecke wurde von Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompagnie gebaut und am 29.11.1860 nach nur 4

²⁸ freitagSZ vom 10.01.2020

²⁹ sh. Homepage des [Sporthotels Neuhermsdorf](#)

Monaten Bauzeit eingeweiht. Abzweig Richtung Meißen auf der Strecke Leipzig – Dresden ist in Coswig.

Müglitztalbahn³⁰

Strecke Heidenau – Altenberg

Ursprünglich als Schmalspurstrecke 1890 errichtet wurde sie 1935 – 1938³¹ auf Normalspur umgebaut. Der erste Zug fuhr am 17.11.1890 von Heidenau nach Geising. Erst 1923 entstand die Verlängerung bis Altenberg.³² Insgesamt dreimal wurde die Strecke durch Hochwasserkatastrophen in Mitleidenschaft gezogen und viermal wieder aufgebaut. Die Fluten der Müglitz setzten 08./09.07.1927 die Schmalspurgleise unter Wasser.

Im Jahr 1997 stand die Stilllegung der Strecke bevor, die aber dank Bürgerinitiative und Unterschriftenaktion abgewendet werden konnte.

Nachdem 1999 im tschechischen Zlonice ein 1935/36 speziell für die Müglitztalbahn gebauter Personenwagen, der "Altenberger Wagen", entdeckt wurde, ging der Verein an die Sanierung, die 10/2006 vollendet und durch zusätzlichen Bau einer Unterstell- und Ausstellungshalle³³ auf dem Bärensteiner Bahnhof bereichert wurde. Insgesamt 96 Personenwagen dieser Bauart waren einst bei Fahrten Berlin – Altenberg im Rahmen von "Kraft durch Freude" eingesetzt. Altenberg sollte "Sportplatz vor den Toren der Reichshauptstadt" sein.

38 km Gesamtlänge, 700 m Höhenunterschied

13 Brücken, 5 Tunnel –Durchstich zwischen Glashütte und Bärenhecke ist mit 530 m der längste, Pilztunnel bei Glashütte 400 m, Tunnel bei Geising 250 m, zwei Durchstiche bei Weesenstein mit 250 m und 200 m

Im Schlossmuseum Lauenstein ist ein Ausstellungsraum der Müglitztalbahn gewidmet. In einer Videosequenz werden volkstümlicher Lieder, deren Texte die Eisenbahn zum Inhalt haben vorgestellt.

Förderverein für die Müglitztalbahn e. V., www.Mueglitztalbahn.de, www.sachsschiene.de, Tel. 1075 4152550, E-Mail foerderverein@mueglitztalbahn.de

Sitz: Müglitztalstraße 23, 01773 Glashütte, OT Bärenstein

Vorsitzender: Jörg Köhler

Harald Ziegler

Mülsengrundbahn

Mosel – Mülsengrund – Ortmannsdorf

1951 Betrieb auf der Strecke eingestellt

erhaltenswert sind originale Wartehallen in Mülsen St. Micheln und Stangendorf, historischer Traglastenwagen KB 494 (nachfolgend 970-492) in Niedermülsen

Heimatverein Mülsen St. Jacob e. V., Arbeitskreis Mülsengrundbahn

Stephan Klose

Herbert-Heft-Straße 15

08132 Mülsen

Tel. 037604 709741

E-Mail stephan_klose@freenet.de

³⁰ zur Müglitztalbahn sh. auch Nachlass Prof. Gerhart Potthoff HfV-6.1./Nr. 208

³¹ Umbau evtl. 1934 – 1939

³² Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

³³ 30 m lang, 7 m breit, 6 m hoch, Besonderheit ist ein 60 qm großes Schaufenster, welches den Blick auf den historischen Wagen freigibt

www.muelsingrundbahn.de

Prignitzer und Ruppiner Eisenbahn "Prignitz-Express "

regionale Eisenbahnstrecke zwischen Wittenberge und Kremmen
heute Regionalexpress RE 6

"Als sich in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die wirtschaftliche Situation durch die Industrialisierung veränderte, gründete sich eine Vielzahl von privaten Eisenbahngesellschaften in Deutschland. In der Folge entstand ein weitverzweigtes Bahnnetz. Bereits ab 1846 bestand eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Berlin–Wittenberge–Hamburg, die man auch in der Region erreichen wollte. Aber erst seit 1885 rollten auch zwischen Wittstock und Perleberg (von dort weiter zum Bahnknotenpunkt Wittenberge) die Züge der Prignitzer Eisenbahngesellschaft, seit 1895 in der Verlängerung von Wittstock nach Mirow (von dort weiter nach Neustrelitz). Vor 120 Jahren, 1899, schuf die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker-Eisenbahngesellschaft (später Ruppiner Eisenbahn) dann über Kremmen eine direkte Verbindung nach Berlin. Von 1995 bis 2008 wurde die Strecke zwischen Kremmen und Wittenberge durch die Deutsche Bahn umgebaut. Seit dem verkehrt hier der Regionalexpress RE 6 als Prignitzexpress. Dieser fährt über 139 km von Wittenberge–Perleberg–Pritzwalk–Wittstock–Neuruppin nach Kremmen und von dort weiter nach Berlin-Gesundbrunnen. Dabei nutzt der RE 6 von Wittenberge bis Wittstock die ehemalige Strecke der Prignitzer Eisenbahn und von Wittstock an die der ehemaligen Ruppiner Eisenbahn. 1899 schuf die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker-Eisenbahngesellschaft (später Ruppiner Eisenbahn) über Kremmen eine direkte Verbindung nach Berlin. Von 1995 bis 2008 baute die Deutsche Bahn AG die Strecke zwischen Kremmen und Wittenberge abschnittsweise um – nun verkehrt dort der RE 6 als Prignitz-Express."³⁴

Anlässlich 120 Jahre Eisenbahnlinie Kremmen – Neuruppin – Wittstock ist im Kreismuseum "[Alte Bischofsburg](#)" eine Sonderausstellung zu sehen (07.08. – 03.11.2019).

Saalebahn

Strecke führt durch das Saaletal Großheringen – Jena – Saalfeld
gebaut unter Aufsicht der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft, erster Spatenstich am 23.10.1871 in der Nähe von Rothenstein bei Kahla, Bauzeit 2 ½ Jahre, Prüfung und Abnahme der Strecke am 29.04.1874, offizielle Einweihung am 01.05.1874, Güter- und Personenverkehr
Eine Zweigstrecke Schwarze – Blankenburg (Schwarzabahn) wurde am 01.08.1883 eröffnet. Eine zweite Zweigstrecke Orlamünde – Jüdewein gab es ab 01.10.1889. Die Verbindung zur Gera – Eichlichter Bahn wurde mit Einweihung der Strecke Jüdewein – Oppburg am 15.10.1892 hergestellt. Am 24./25.11.1890 verursachte das Hochwasser der Saale Schäden am Gleiskörper, an Brücken und Durchlässen, insbesondere an der Saalebrücke bei Schwarza. Der Fahrbetrieb wurde daraufhin bis 20.12.1890 eingestellt.

74,71 km Gesamtlänge, 90 m Höhenunterschied, viele Kurven mit z. T. geringem Radius³⁵

Sächsisch-Böhmische Semmeringbahn "Sebnitztalbahn"

Strecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt – Dolni Poustevna³⁶

Erste Pläne zur Bau dieser Bahnstrecke gab es 1872. Zwei Jahre später wurde der Bau in Angriff

³⁴ [Homepage](#) des Kreismuseums Wittstock

³⁵ Quelle: Fahrt Frei 25/1974

³⁶ In der Akte IHD 8 – 130 "Brigadetagebuch Sektion 12 1975" wird die Bahnstrecke wegen der Viadukte über enge Täler, der acht Tunnel und kurvenreicher Strecke durch die Sandsteinlandschaft als "Sächsische St.-Gotthard-Bahn" bezeichnet. In der DDR nannte man sie "Trasse der Freundschaft". Studenten der Ingenieurhochschule Dresden arbeiteten während des Studentensommers beim Gleisbau.

genommen und 1877 vollendet.³⁷ Bis zur Einweihung waren Kosten in Höhe von 9,8 Mio. Reichsmark entstanden. Die Elbbrücke bei Bad Schandau war dabei eine besondere Herausforderung. Beteiligt am Bau waren u. a. italienische Fachleute, die mit dem Bau von Eisenbahnstrecken im Gebirge Erfahrungen hatten.

10/2010 von Stilllegung bedroht, aber es gibt viel Bürgerprotest, da die Region damit vom öffentlichen Nahverkehr abgehängt werden würde. 11/2010 verkündet die Deutsche Bahn AG, dass letzte Sanierungsarbeiten an der vom Hochwasser beschädigten Strecke erfolgen und der Fahrbetrieb zwischen Bad Schandau und Sebnitz, auch bis Neustadt, wieder aufgenommen werden soll, allerdings erst mal nur für 2 – 3 Jahre. Am 03.04.2013 gab es den symbolischen ersten Spatenstich für den Lückenschluss im Schienennetz zwischen Sebnitz und Dolní Poustevna. Streckeneröffnung ist für 08/2014 geplant. Für dieses Projekt investieren Bund, Deutsche Bahn und VVO rund 3 Mio. EUR.

287 m Höhenunterschied, 7 Tunnel, 28 Brücken über die Sebnitz, Besonderheit Sebnitzer Stadtviadukt = der erste Eisenbahnviadukt, der im Bogen und mit einer Steigung gebaut wurde
2 Triebwagen Typ Desiro

Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

Geschäftsführer: Burkhard Ehlen

Betreiber ab 12/2010 Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP), die zwischenzeitlich in Städtebahn Sachsen GmbH (SBS) mit Sitz in Dresden umgewandelt wurde.

Sächsisch-Böhmischer Freundschaftszug

Flügelrad-Touristik, D. Reitmann, www.fluegelradtouristik.info, E-Mail info@fluegelradtouristik.info organisiert mehrmals im Jahr Sonderzugfahrten mit von Dampflok gezogenen Zügen. Die Fahrt startet jeweils am Bahnhof Radebeul-Ost und fährt zu unterschiedlichen Zielen im angrenzenden Böhmen.

Sächsisch-Schlesische Eisenbahn

Strecke Dresden – Bautzen – Löbau – Görlitz – Breslau

Am 11.12.1843 wurde die Sächsisch-Schlesische Eisenbahngesellschaft gegründet. Mit dem Bau wurde am 10.06.1844 begonnen. Der sächsische Staat übernahm die Bahn am 31.01.1851. Später gab es die Königliche Direktion der Sächsisch-Schlesischen und Sächsisch-Böhmischen Bahn und ab 14.09.1852 übernahm die Königliche Staatseisenbahndirektion zu Dresden die Verwaltung.

Einweihung der Strecke Dresden – Görlitz 1847

Vortrag Dr. Holger Rohland anlässlich 175 Jahre Sächsisch-Schlesische Eisenbahn im Jahr 2020 in Radeberg, Schloss Klippenstein

Schiefergebirgs-Express

Direktverbindung Leipzig – Gera – Blankenstein
mit Erfurter Bahn Leipzig – Leitz – Gera – Pößneck – Saalfeld – Blankenstein,

Betreiber ist Erfurter Bahn GmbH

info@erfurter-bahn.de

www.erfurter-bahn.de

³⁷ Prüfungsfahrt am 06.02.1877, Einweihung am 30.06.1877 mit Fahrt der Lok "August der Starke" lt. Sächsische Zeitung 10/1981 ohne genaue Datumsangabe

Schönfelder Hochlandbahn

Weißig – Cunnersdorf – Schönfeld-Weißig – Schullwitz – Eschdorf – Wünschendorf – Porschendorf – Dürrröhrsdorf-Dittersbach

Erste Pläne zum Bau der Eisenbahn auf Normalspur gab es bereits 1879. Der erste Spatenstich zum Bau der Strecke geschah am 10.05.1906 in Eschdorf. Träger war die Königlich-Sächsische Staatseisenbahn. Baumeister der Bahnhofsgebäude waren Julius Böhmer und Paul Lange aus Weißig. Die feierliche Einweihung der Strecke war am 30.06.1908. Die Strecke war vor allem für den Güterverkehr bedeutsam. Für Personenverkehr gab es 3 Wagenklassen; ab 1932 nur noch eine. Der Betrieb auf der Strecke wurde 1951 überraschend eingestellt. Am 23.04.1951 fuhr der letzte Zug. Die Schienen wurden dem Vernehmen nach für den Bau des Berliner Außenrings benötigt oder als Reparationsleistungen in die Sowjetunion verbracht. Danach wurden Forderungen laut, die Strecke wieder aufzubauen, was aber mit Beschluss der Rbd Dresden vom 09.07.1958 endgültig abgelehnt wurde. Heute ist der alte Bahndamm als Rad- und Wanderweg eingerichtet.

Gesamtlänge 14,69 km

Anlässlich der 700-Jahr-Feier von Eschdorf 22.09. – 24.09.2017³⁸ wurde von der Projektgruppe "Historische Eisenbahn" des Vereins zur Förderung der Jugend e. V. eine "Dampflok Nr. 89 700" gebaut, die beim Festumzug über den alten Bahndamm von Schullwitz nach Eschdorf rollte. Nach 3 Monaten Bauzeit und unter Mitwirkung von 9 Kindern und Jugendlichen war das Modell fertig. Herzstück war ein umgebautes Auto, welches unter der Dampflok-Hülle steckte. "Lokführer" war Philipp Däweritz.

Schwarzatal-Express/Obwerweißbacher Bergbahn

Direktverbindung Leipzig – Gera – Pößneck – Saalfeld – Schwarzatal – Katzhütte

Verbindung zur Oberweißbacher Bergbahn

Die 41 km lange Strecke zwischen Rudolstadt und Katzhütte ist seit 1900 bis zur Fahrt des letzten Zuges am 27.05.2000 durchgängig befahrbar. Das Eisenbahnbundesamt genehmigte die Stilllegung der Strecke per 21.12.2000. Empfangsgebäude und Anlagen der Güterabfertigung wurden zugunsten des Ausbaus der Bundesstraße B 85/88 abgerissen. Bis 1991 fuhr über diese Strecke täglich der D-Zug Dresden – Katzhütte.³⁹

Betreiber ist Erfurter Bahn GmbH

info@erfurter-bahn.de

www.erfurter-bahn.de

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

An der Bergbahn 1

98746 Mellenbach-Glasbach

Tel. 036705 20134

E-Mail info@oberweissbacher-bergbahn.com

www.oberweissbacher-bergbahn.com

Infos auch über:

Modelleisenbahnverein "Saalebahn"

Albert-Schweitzer-Str. 132

07318 Saalfeld Gorndorf

³⁸ Hochland-Kurier 02/2018 vom 01.02.2018, S. 14

³⁹ sh. Webseite des Modell-Eisenbahn-Clubs Saale-Bahn <https://www.mec-saalebahn.de>

Ansprechpartner:
Andreas Krauß
Dorfkulmer Weg 1
07318 Saalfeld

Sormitztalbahn

Strecke Saalfeld – Blankenstein (Saale)
befahren mit Triebwagen der Baureihe 641 "Walfisch"

Stollberg – St. Egidien

Am 15.05.1879 wurde die Strecke in Betrieb genommen. Ende des Dampflokbetriebs am 23.05.1988. Der Güterverkehr kam auf der Strecke nach 1990 zum Erliegen. Der letzte Personenzug fuhr am 09.06.2001. Nach Sanierung nahmen die Triebwagen der [City-Bahn Chemnitz](#)⁴⁰ den Nahverkehrsbetrieb am 01.02.2003 wieder auf. Am 18.05./19.05.2019 wurde ein Bahnhofsfest anlässlich "140 Jahre Eisenbahn in Stollberg" gefeiert.⁴¹ Teil der Feierlichkeiten war die Eröffnung einer Ausstellung zum Jubiläum (historische Fotos verschiedener Loks und Züge, Uniformen, original Protokolle zweier Zugentgleisungen, Fahrpläne, Projektstudien zu geplanten, aber nie verwirklichten Streckenführungen, Eisenbahnmützen, Schaffnerkellen, Lochzangen von früher und heute sowie ein Signalbuch⁴²) . Außerdem wurden historische Filme mit Bezug zur Stollberger Eisenbahn gezeigt. Aus der Sicht von Dampflokführern und Hobbyfilmern wurde die Entwicklung des Dampfbetriebes dargestellt. Erinnerungen an viele Reisende auf den Bahnsteigen, an immer freundliche und stolze Bahnmitarbeiter, an Ein- und Ausfahrten aus verschiedenen Bahnhöfen der Region sowie die Bahnstrecke nach Zwönitz im Mittelpunkt. Beeindruckend waren die Schneemassen, fast so hoch wie die Wagen, und motivierte Schaffner beim Schippen.

"Der Weg zum Kulturbahnhof: Die Eisenbahnstrecke Stollberg – St. Egidien wurde 1878 provisorisch für den Güter- und 1879 auch für den Personenverkehr eröffnet. Hintergrund war vorrangig der Abtransport der im Lugau-Oelsnitzer Revier geförderten Steinkohle. Mit dem Ende der Kohleförderung sank die Bedeutung der Strecke für den Güterverkehr und mit der politischen Wende 1989 gingen auch im Personenverkehr die Beförderungszahlen zurück. Letztlich entschied sich aber der 1997 gegründete Verkehrsverbund Mittelsachsen für die Weiterführung des Betriebes. Das Bahnhofsgebäude wurde im Jahr 2007 zum Kulturbahnhof umgebaut. Damit wurde es zur Heimstatt unter anderem für Vereine - passenderweise auch den Stollberger Modelleisenbahnclub - und einen Reise-Café-Point. Es gibt hier Ausstellungen, Dia-Abende und Konzerte. Rund 1,8 Millionen Euro kostete es die Stadt Stollberg, das Gebäude zu kaufen, zu sanieren und umzubauen. Nebenan entstand zudem eine Skaterbahn, aus dem Bahn-Wohnhaus wurde ein Jugendclub. Gefördert wurde das Projekt Kulturbahnhof zu knapp 90 Prozent."⁴³

Kontakt über Christian Ahner in Stollberg/Erz.
Tel. Tel. +49 37296 54283, 01622584006

⁴⁰ Vortrag Mathias Korda zum Chemnitzer Modell im Verkehrsverbund Mittelsachsen am Festwochenende anlässlich 140 Jahre Eisenbahn in Stollberg im UA, Sammlung Eisenbahn vorhanden.

⁴¹ Flyer Bahnhofsfest

⁴² z. T. aus Sammlung Robert Wappler

⁴³ Freie Presse vom 20.05.2019, Bericht von Petra Wötzel und Viola Gerhard

Süd-Thüringen-Bahn GmbH

Am Rasenrain 16
99086 Erfurt

Lindenallee 1
98617 Meiningen
Tel. 03693 50860
E-Mail info@sued-thueringen-bahn.de
www.sued-thueringen-bahn.de

TOUREX

= ein spezieller Reisezug der DDR, der Touristen nach Bulgarien brachte. Seine Ausstattung und der gebotene Service waren vergleichsweise luxuriös und komfortabel.

Usedomer Bäder-Bahn (UBB)⁴⁴

Mit Eröffnung der Hauptbahn Ducherow-Swinemünde 1876 für den Reise- und Güterverkehr wurde der Grundstein für einen Bäderverkehr gelegt. Möglich wurde der Aufbau eines Eisenbahnnetzes auf Usedom erst durch die Errichtung einer Brücke über den Peenestrom bei Karnin. Die Brücke wurde am 11. März 1876 als eingleisige Drehbrücke mit fünf festen Überbauten in Betrieb genommen und im Dezember 1933 als Karniner Eisenbahnhubbrücke fertiggestellt.

Ausbauetappen:

Swinemünde Hafenbahn 15. Mai 1876
Verlängerung der Hafenbahn 1. Januar 1882
Swinemünde – Heringsdorf 1. Juli 1894
Ostswine – Swinemünde (Fährverkehr) 1. Juli 1901

Im Jahre 1906 wurden die Bahnhöfe Swinemünde Hauptbahnhof, Swinemünde Bad, Ahlbeck Bad, Usedom und Dargen für den Verkehr zugelassen. Durch den ständig steigenden Verkehr wurde im Jahre 1908 der zweigleisige Ausbau der Strecke notwendig. Der Bau der Eisenbahnstrecken auf Usedom war mit Eröffnung der Nebenbahn Heringsdorf – Wolgaster Fähre am 1. Juni 1911 vorerst beendet.

Usedom = "Badewanne Berlins" in den 1930er Jahren

In Peenemünde entstand ab 1936 ein Raketen- und Luftwaffen-versuchsgelände. Der Militärkomplex wurde 1941 mit einer elektrifizierten, zu den modernsten Bahnen im damaligen deutschen Reich gehörenden, Privatbahn erschlossen. Die dort eingesetzten Triebzüge entsprachen im Grundaufbau den Triebzügen der Berliner S- Bahn. Am 28. April 1945 wurde das zusammenhängende Streckennetz durch die Sprengung der Karniner Eisenbahnhubbrücke durch die deutsche Wehrmacht unterbrochen. Fast gleichzeitig erfolgte die Sprengung der Straßenbrücke in Wolgast und der erst 1930 erbauten Bäderbrücke bei Zecherin. Die „Rote Armee“ nahm am 5. Mai 1945 nach erbitterten Kämpfen die gesamte Insel Usedom ein. An der „neuen“ Grenze zu Polen wird das Streckennetz gekappt. Die durch die Grenzziehung geschaffenen Verhältnisse verhinderten einen Lückenschluss dauerhaft. Bis Anfang 1948 wurde

⁴⁴ Die Details zur Geschichte stammen alle von der [Homepage der UBB](#). sh. auch Datei 2009-12-26_Günter-Hertel_Die Entwicklung der Eisenbahn auf Usedom.pdf im VL Prof. Günter Hertel

der Güterverkehr von Ahlbeck nach Garz aufrechterhalten und Reparationsgüter aus Peenemünde zum Hafen Swinoujscie abgefahren. Bis dahin wurde auch das Gleis weitestgehend demontiert. Unmittelbar nach Kriegsende (ab Dezember 1946) wurde eine Eisenbahnfährverbindung in Wolgast vorerst vorrangig für den Abtransport der Reparationsgüter eingerichtet. Das bis 1949 unter sowjetischem Kommando fahrende Fährschiff "Stralsund" aus dem Jahre 1890 gewährleistete bis zur Wiederherstellung der gesprengten Wolgaster Brücke den Anschluss der nunmehrigen Inselbahn an das übrige Streckennetz der Reichsbahn. So wurden ab 1945 bis 1990 die Güterwaggons und Lokomotiven im Taktverkehr zwischen Wolgast Hafen und Wolgaster Fähre übergesetzt. Ab den 50er Jahren stieg der Verkehr zwischen Züssow und Wolgast mit den zunehmenden Urlauberströmen weiter an. Nachdem im Mai 1950 die gesprengte Wolgaster Straßenbrücke wieder hergestellt war, war ein Besuch der Insel per Eisenbahn über Jahrzehnte mit einem ca.1000 m langen Fußweg über diese Brücke verbunden. In der Hauptsaison reisten in den 80er Jahren 400.000 Urlauber mit der Bahn an und ab. Zudem brachte die Deutsche Reichsbahn trotz vieler Probleme bei den nicht für dieses Aufkommen ausgelegten Bahnanlagen jedes Jahr über 70.000 Ferienkinder mit 60 bis 100 Sonderzügen über Wolgast auf die Insel Usedom. Außerdem konzentrierte sich seit 1945 das gesamte Güteraufkommen auf diese Strecke (Lebensmittel, Düngemittel, Brenn- und Baustoffe) sowie die Güter der sich entwickelnden Gewerbe- und Industriebetriebe.

1977 erreichte die Inselbahn auf der Strecke zwischen Wolgaster Fähre und Seebad Ahlbeck die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, da die Trasse in den Vorjahren abschnittsweise außerhalb der Badesaison saniert wurde. Mit steigender Reisegeschwindigkeit stieg auch die Anzahl der Züge, es entstand ein am Tage stündliches Fahrtenangebot. Bis 1980 wurde auch die Strecke zwischen Zinnowitz und Peenemünde saniert, wodurch sich die Fahrzeiten auch hier verkürzten. In den 80er Jahren verfällt die Strecke. Die Verbindung verliert an Rückhalt bei Feriengästen und Einwohnern.

1989 nahm die Deutsche Reichsbahn für nicht einmal 10 Jahre zwischen Züssow und Wolgast im Zuge der Elektrifizierung der Hauptbahn Pasewalk – Stralsund den elektrischen Zugbetrieb auf. Die Stichbahn Züssow – Wolgast erhielt eine Einfachfahrleitung.

Zu Beginn der 1990er Jahre sanken die Fahrgastzahlen infolge zunehmender Motorisierung der Bevölkerung. Außerdem stellte die Eisenbahn auf der Insel Usedom einen akuten Sanierungsfall dar. Marode Bahnanlagen, die Einstellung des Fährverkehrs zwischen der Insel und dem Festland, sowie die geplante Außerbetriebnahme der wichtigsten Brücke auf Usedom, der Sackkanalbrücke Heringsdorf, für 1996 und nur spärlich besetzte Züge – das Schicksal des Schienenverkehrs auf Usedom schien besiegelt. 1992 erfolgte der Antrag auf Stilllegung durch die damalige RBD Schwerin.

Am 1. April 1993 wurde das offensive „Projekt Usedom“ als Vorläufer der UBB gegründet. Ab Mai 1993 bot die Inselbahn ein neues Fahrplankonzept – Reisen im Stundentakt zwischen 5 und 22 Uhr in jede Richtung, mit garantierten Anschlüssen in Zinnowitz und Wolgast.

Die UBB wurde am 21.12.1994 als 100%-ige Tochter der Deutschen Bahn AG gegründet, die Betriebsaufnahme erfolgte dann zum 01.06.1995. In den Jahren 1996 – 1997 wird die Spannbetonbrücke zwischen Bansin und Heringsdorf saniert. Die alte Brücke muss weichen und wird durch eine neue Brücke, moderne Brücke ersetzt. Seit Sommer 2000 fahren die Züge der UBB über Wolgaster Fähre hinaus über die neue große Peenebrücke in Wolgast bis nach Züssow und seit Ende 2002 bis nach Stralsund und mit einmal Umsteigen bis nach Barth ab Fahrplanwechsel 2003. Ab 2006 gibt es Tagesfahrten im Bereich Vorpommern. Am 20. September 2008 fand dann nach mehr als 10-jähriger Vorbereitungszeit die feierliche Eröffnung des neuen Streckenabschnittes Ahlbeck Grenze – Świnoujście Centrum statt. Betreiber dieses Abschnittes ist das Tochterunternehmen der UBB, die UBB Polska.

So ist die UBB als Eisenbahnverkehrsunternehmen präsent auf 152,48 km von Świnoujście Centrum über Zinnowitz, Wolgast, Züssow, Greifswald und Stralsund bis nach Barth sowie von Zinnowitz nach Peenemünde. Auf Grund einer neuen Verkehrsvertragsvergabe des Landes

Mecklenburg Vorpommern wird ab Dezember 2017 die DB Regio Nordost den Betrieb und die [Triebwagen der Baureihe 646](#) komplett von der UBB übernehmen. Sie stellt bereits seit 2013 das Fahrpersonal. Die UBB fährt weiterhin im Auftrag der DB Regio Nord Ost. Ab 2017 sind Bauarbeiten für einen Kreuzungsbahnhof in Schmollensee im Gang, die 2018 abgeschlossen werden sollen.

Diesellokbespannte Züge
Reichsbahn-Schienenbusse (LVT 771/971)
vierachsige Halberstädter Reko-Wagen = "Ferkeltaxen"
elektrischen Peenemünder Werkbahnzüge - DB-Triebzug 426 002 und Steuerwagen 826 602 (jetzt als Dauerleihgabe des DB Museums in Peenemünde)

Zusätzlich zum Eisenbahnbetrieb bietet die UBB seit 2014 zunächst auf 10 Linien in das Fernbusliniengeschäft. Knotenpunkt ist der Flughafen Rostock Laage. Nach Hamburg und Berlin gibt es inzwischen tägliche Verbindungen. Außerdem übernimmt die UBB ab 2016 den Regionalbusverkehr auf der Insel Usedom bis Greifswald.

Usedomer Bäderbahn GmbH
Am Bahnhof 1
17424 Seebad Heringsdorf
E-Mail: info@ubb-online.com
<https://www.ubb-online.com/>

Weimar-Berkaer-Eisenbahn

Bahnfest anlässlich des 125-jährigen Bestehens am 12.05.2012 mit Dampfloksonderfahrten, Eisenbahnausstellung, Modellbahnausstellung und Blumenfest
www.bad-berka.de

Weißenfels – Gerstungen

Fahrbetrieb zwischen Weißenfels und Weimar ab Ende 1846, Erweiterung bis Eisenach einige Monate später

Werrabahn

Einweihung 02.11.1858
Die Strecke führt durch das Werratal (Hildburghausen – Meiningen – Salzungen – Eisenach?).

Windbergbahn

Gilt als älteste/erste deutsche Gebirgsbahn, Sächsische Semmeringbahn.⁴⁵
Strecke Freital – Dresden-Gittersee wurde 1856 erbaut und ab 1857 für den Betrieb als Kohlebahn freigegeben. So war sie bis 1906 für Kohletransport mit Anschlussgleisen zu den Schachtanlagen der Umgebung in Betrieb.⁴⁶ Der Anschluss an den Hermannschacht auf der Ziegeninsel wurde nach dessen Stilllegung 1868 wieder abgebaut.
Es gab eine Verlängerung bis Possendorf auf 15,573 km und ab 1907 war die Bahn für den

⁴⁵ Quelle: Katalog Dampfbahnroute Sachsen 2014/15

⁴⁶ sh. Siegfried Reuter, Schächte des Steinkohlen- und Erzbergbaus im Döhlener Becken, Topographische Karte 1:25.000 im VL Prof. Günter H. Hertel

Personenverkehr eingerichtet. Sie entwickelte sich wegen der Aussichten ins Land bald zu einer beliebten Ausflugsbahn. Trotzdem wurde die Strecke nach 1950/51 bis Obergittersee abschnittsweise zurückgebaut.⁴⁷ Das Bahnhofsgebäude Possendorf wurde nach Stilllegung des Streckenabschnitts Kleinnaundorf – Possendorf 1951 zum Kindergarten um- und ausgebaut. Einstellung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt bis Gittersee im Jahr 1957, aber Weiterbetrieb für den Güterverkehr, v. a. zur Uranerz-Aufbereitungsfabrik 95 der SDAG Wismut in Gittersee 1952 – 1962 und zum später dort eingerichteten Reifenwerk 1962 – 1990. 1980 wurde die komplette Eisenbahnstrecke der Windbergbahn unter Denkmalschutz gestellt, was bis dahin einmalig war. Es gründete sich der Windbergbahn e. V., der ein Museum einrichtete, welches 1988 eröffnet wurde. Erste Sonderfahrten fanden 1991 statt und ein rekonstruierter Windberg-Aussichtswagen konnte 1997 auf die Strecke gehen. Mit der DB Netz AG wurde 2008 ein Pachtvertrag abgeschlossen und seit 2010 hat der Windbergbahn e. V. die Konzession als Infrastrukturbetreiber in dem betreffenden Abschnitt des Eisenbahnnetzes. Im August 2010 war die feierliche Übergabe des denkmalgerecht sanierten Haltepunktes Boderitz-Cunnersdorf, wo nun ein Museumsfahrbetrieb möglich ist. Möglich war die Sanierung durch freiwillige unentgeltliche Leistungen der Einwohner der Gemeinde Bannewitz und durch Sponsoren, die sich auch um die Wiederherstellung des Haltepunktes Hänichen-Goldene Höhe verdient gemacht haben (Einweihung 17.12.2010). Geplant ist, dort die Erinnerung an regionale Bergbautraditionen durch eine noch zu errichtende Erz- und Kohleverladeanlage wach zu halten. Am 01./02.09.2012 gab es erstmals wieder Zugfahrt auf 1,3 km Strecke der Windbergbahn. Der Verein hat außerdem die neuen Haltepunkte Gitterseer Straße und in Leißnitz eingerichtet. Im Jahr 2015 wurde die Schrankenanlage Freital-Birkigt eingeweiht und seit 2016 gibt es Sonderfahrten mit dem Aussichtswagen. 6,06 km Strecke zwischen Freital-Ost und Dresden-Gittersee sind erhalten. Auf 1,5 km Luftlinie sind 120 m Höhenunterschied zu bewältigen, was eine Neigung bis zu 25 ‰ ergibt. Auf der Strecke befindet sich eine der letzten Doppelweichen und eine der letzten handbedienten Schrankenanlagen mit Gitterbehang Sachsens. Der Museumsbahnhof Dresden-Gittersee hat ein Stellwerk der Bauart "Jüdel Neu". Die Lokomotive BR 98.0-"Kreuzspinne" war speziell für diese Strecke entwickelt worden, ebenso der Windberg-Aussichtswagen.⁴⁸

Höchstgeschwindigkeit 20 km/h

Windbergbahn e. V.
Vorsitzender: Holger Demnitz
Hermann-Michel-Straße 5
01189 Dresden
Tel./FAX 0351 4013463
E-Mail info@windbergbahn.de
www.windbergbahn.de

Würschnitzalbahn Chemnitz – Stollberg

eröffnet am 01.10.1895

Es gibt eine Festschrift "100 Jahre Würschnitzalbahn" aus dem Jahr 1995.⁴⁹

[weitere Informationen zur Würschnitzalbahn](#)

Zwönitz – Stollberg

⁴⁷ ebenda

⁴⁸ Die Mehrzahl der Informationen stammt aus dem aktuellen Flyer der Windbergbahn 2019.

⁴⁹ vgl. Fotos vom 27.05.2019 Bf. Stollberg

Eine Bahnverbindung im Würschnitztal in Richtung Chemnitz wurde 1894 beschlossen, am 1. Oktober 1895 wurde der Betrieb aufgenommen. Eine 486 m lange Verbindungskurve bei Niederdorf ermöglichte fortan auch das Verkehren direkter Güterzüge aus Richtung Oelsnitz nach Chemnitz. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde 1946 die 486 m lange Verbindungskurve bei Stollberg abgebaut. Der 16,25 Kilometer lange Abschnitt zwischen Zwönitz und Stollberg besaß entgegen den Planungen allerdings nie eine größere Verkehrsbedeutung. So wurde am 20. August 1947 der Verkehr auf der Relation Zwönitz–Stollberg zusammen mit dem Streckenabschnitt Zwönitz–Elterlein eingestellt und anschließend die Strecke als Reparationsleistung für die Sowjetunion abgebaut. Doch aufgrund des Uranbergbaus im Erzgebirge und den damit verbundenen erhöhten Transportleistungen wurde das abgebaute Stück zwei Jahre später wieder aufgebaut. Nachdem das Teilstück am 1. Juli 1949 wiedereröffnet wurde, erlebte die Strecke bis Mitte der 1950er Jahre durch den Wismutbergbau eine kurze Blütezeit. Am 17. März 1967 wurde der Gesamtverkehr eingestellt, nachdem ab dem 10. Oktober 1966 die Personenzüge durch Schienenersatzverkehr ersetzt wurden. Einzelne Rangierfahrten zum Schilderwerk Beutha fanden noch bis zum 3. November 1967 statt. In den Jahren 1968 bis 1976 wurden die Gleise und Brücken schrittweise abgebaut.⁵⁰

Text von Jens Hanisch, Manuskript für "Freie Presse", anlässlich 130 Jahre Bahnstrecke Zwönitz – Stollberg⁵¹

"Warum die Eisenbahnlinie Zwönitz – Stollberg im Juli gleich zwei Geburtstage feiern würde, wenn sie noch existierte.

Der Bahnverbindung Zwönitz – Stollberg sollte eine unglaublich wechselhafte Geschichte bevorstehen. Seit Februar 1873 liefen die Bauarbeiten an der Hauptlinie Chemnitz – Aue – Adorf auf Hochtouren. Nebenher waren auch die Vorarbeiten der Zweigbahn Zwönitz – Gablenz – Stollberg – Lugau im vollen Gange. Am 15. Oktober schlossen die bauende Gesellschaft und die 'Sächsische Eisenbahngesellschaft' einen Bauvertrag betreffs der Zweigbahn ab.

Der Winter 1873/74 war sehr mild und die Bauarbeiten konnten zügig vorangetrieben werden. Im Frühjahr 1874 schlitterte die „Sächsische Eisenbahngesellschaft“ in eine finanzielle Krise und musste sämtliche Verträge kündigen. Das Schicksal der Bahn stand am Scheideweg. Die 'Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahngesellschaft' übernahm den Weiterbau des gesamten Projektes in eigener Regie. Allerdings wurde sie dadurch in ihrer finanziellen Planung in eine missliche Lage gedrängt.

Die Arbeiten ruhten auf dem gesamten Zweigbahnabschnitt und sollten, wie sich später herausstellte, auch nicht mehr aufgenommen werden. Die Gesellschaft war zudem sehr über den Stadtrat von Stollberg verärgert. Dieser erklärte kurzerhand das bisher relativ wertlose Land vor der Stadt zu Bauland, um den Preis in die Höhe zu treiben. Die Gesellschaft wollte für die sowieso ungeliebte Zweigbahn ihren Finanzhaushalt nicht überziehen und drängte daher auf einen Baustopp. Stollberg hatte sich ein Eigentor geschossen, mussten sie doch nun noch 15 Jahre warten ehe der Anschluss in Richtung Erzgebirge hergestellt war. Ab 1882 wurden die alten Pläne aus den Schubladen geholt und ein erneuter Bahnbau Zwönitz – Stollberg vorangetrieben, allerdings nahm die Route diesmal den Weg über Affalter – Beutha/Oberdorf nach Stollberg. Am 04.02.1884 beschloss man die Erstellung des Projektes einer Strecke Zwönitz – Stollberg. Das Dekret Nr. 25 bestätigte den Bau der Strecke am 23.11.1885. Die II. Kammer genehmigte den Bau am 11.01.1886, dem sich die I. Kammer am 23.01.1886 anschloss. Die Vorarbeiten begannen daraufhin am 24.04.1886.

Im Juli 1887 enteignete man die Flure der tangierten Gemeinden. Im August 1887 wurden die landschaftlichen Gebiete, die vom Bau betroffen waren, in ihrem Wert eingeschätzt (Bonitierung).

⁵⁰ http://www.linkfang.de/wiki/Bahnstrecke_Zw%C3%B6nitz%E2%80%93Chemnitz_S%C3%BCd

⁵¹ E-Mail vom 18.07.2019 an UA

Es folgte der erste Spatenstich in Stollberg am 18.10.1887. Eine Woche später begannen auch in Zwönitz die ersten Bautätigkeiten.

Schon am 11.07.1889 war die landespolizeiliche Abnahme und technische Prüfung. Am 14.07.1889 fand die Weihe der Bahn statt, zu der auch ein Festsonderzug verkehrte. Der 15.07.1889 war der erste Betriebstag. 58 Jahre lang lief der Betrieb unserer Bahn, auch während der Kriegsjahre, bis zum Schicksalsjahr 1947.

Am 19.08.1947 ging ein folgenschweres Fernschreiben auf allen Bahnhöfen ein. Dieses besagte, dass mit einem Schlag, quasi über Nacht, die Strecken Zwönitz – Stollberg und Zwönitz – Scheibenberg aufgehört haben zu existieren. Die sowjetischen Besatzer beanspruchten die Gleise als Reparationsleistungen für sich. Die Folgen waren unvorstellbar, denn Autos, Busse und LKWs gab es beinahe keine. Von heute auf morgen wussten die Leute nicht, wie sie ihre Arbeitsstelle erreichen sollten. Ein Personen- und Güterverkehr war so gut wie nicht möglich. Es folgte ein reger Schriftwechsel zwischen der „Reichsbahndirektion Dresden“, dem Minister für Verkehrs- und Wirtschaftsplanung der Landesregierung sowie den Städten und Gemeinden. Dabei wurde um den Wiederaufbau gerungen. Die Stollberger brachten wichtige Argumente ins Spiel, wie die Ansiedlungen der Wismut Bergleute und dem daraus resultierenden Berufsverkehr. Dadurch konnten sie finanzielle und materielle Mittel bewirken.

Am 04.04.1949 begann der Wiederaufbau, wenn auch nur mit gebrauchtem und minderwertigem Material. Die Unterhaltungskosten waren entsprechend hoch, aber immerhin ein Fortschritt. Ironischerweise lagen die ausgebauten Gleise der zwei Strecken noch bis in die fünfziger Jahre auf dem Bahnhof Zwönitz, durften aber nicht verwendet werden, da sie der sowjetischen Besatzungsmacht gehörten. Die Bahnverbindung war am 14.06.1949 wiederhergestellt, so dass der Fahrbetrieb am 01.07.1949 erneut aufgenommen werden konnte. Der schlechte Zustand der Oberbaustoffe und die fehlende Unterhaltung der Strecke hatten zur Folge, dass diese ein ewiges Flickwerk blieb und die Züge immer langsamer fahren mussten.

Im September 1966, nach einer Entgleisung in der Nähe des „Guten Brunnens“ wurde die Streckengeschwindigkeit auf 10 km/h herabgesetzt. Die Fahrzeit für die 16,6 Kilometer lange Strecke betrug nun 92 Minuten. Der Steinkohlebergbau bei Oelsnitz/i.E. neigte sich dem Ende zu. Des Weiteren hatte die Wismut inzwischen einen eigenen Werksverkehr mit Bussen eingerichtet. Die Wirtschaftlichkeit der Strecke war in Frage gestellt und so sollte es kommen, wie es kommen musste. Am 29.09.1966 wurde als Ergebnis einer Besprechung in Stollberg festgelegt, den Reiseverkehr zum 10.10.1966 einzustellen und einen planmäßigen Schienenersatzverkehr per Bus einzurichten. Die Strecke Zwönitz – Stollberg hatte ein zweites Mal aufgehört zu bestehen. Nur 17 Jahre dauerte der zweite Lebensabschnitt und alle Eisenbahner wussten, dass dies ein Abschied für immer sei.

Nie wieder sollten Rauchwolken über dem Zwönitzer Richterbüschel das Nahen des Zuges aus Richtung Stollberg ankündigen. Geblieben sind der Bahnkörper, welcher noch heute in der Landschaft zu entdecken ist, wenige Meter Gleis auf dem Bahnhof Zwönitz und die Erinnerungen an eine schöne Eisenbahnstrecke.

Jens Hanisch, Brünlos

Quelle: Stefan Schneider, „Der Bahnhof Zwönitz und seine drei Eisenbahnstrecken“, 2. Auflage 2018, Blunert Grafik Layout, Thalheim"

Schmalspurbahnen

Die Sächsische Zeitung vom 14.10.2014 schrieb in einem Artikel "Warnsignale an Sachsens Schmalspurbahnen" zur aktuellen Finanzlage der Kleinbahnen in Sachsen. Nach Bericht des Sächsischen Rechnungshofes zahlt der Freistaat jährlich 8,65 Mio. EUR, um den Betrieb der 5 sächsischen Kleinbahnen aufrecht zu erhalten und der Finanzbedarf steige weiter. Für die Kosten gäbe es aber keinen detaillierten Überblick. Zum Beispiel wird der stark angestiegene Bedarf der Döllnitzbahn kritisiert, für die es immer noch kein langfristiges Finanzierungskonzept geben

würde. Damit keine der Kleinbahnen ihren Betrieb einstellen muss, fordert der Rechnungshof auf, das "erhebliche Sparpotential" in diesem Bereich zu nutzen.

Döllnitzbahn "Wilder Robert"

Strecke Oschatz – Mügeln – Kemmlitz und Oschatz – Mügeln – Glossen

1885 (1884?) entstand die Schmalspurstrecke Oschatz – Mügeln. Diese wurde mit Eröffnung von 11,3 km Strecke Mügeln – Wermsdorf und Nerchau – Trebsen am 01.11.1888 erweitert. Die Trasse führt durch das Döllnitztal und durch das Laubenthal. Anfangs wurden v. a. Güter transportiert (Holz, Rüben, Steine, Kaolin). Haltepunkte gab es u. a. in Nebitzschen, Glossen, Gröppendorf und Mahlis.⁵² Es gab Hafenanbindung in Strehla.⁵³

Der Zugverkehr auf der Strecke des "Wilden Robert" wurde 1967 zwischen Mügeln – Döbeln, am 27.08.1967 zwischen Wermsdorf – Neichen (12,6 km), 1972 zwischen Oschatz – Strehla und ab 01.10.1972 zwischen Mügeln – Wermsdorf eingestellt.

Die Döllnitzbahn gilt heute als Touristenattraktion in Nordsachsen. Am 19.03.2011 gab es Proteste, gegen die Kürzung der Zuwendungen des Landes für die Döllnitzbahn und für den weiteren Betrieb auf der Strecke. Im Juni 2011 signalisiert das Sächsische Wirtschaftsministerium, dass der weitere Betrieb bis Ende 2012 gesichert ist. Mit Integration in die Dampfbahn-Route Sachsen, war das Fortbestehen auch 2013 möglich.

Der Förderverein "Wilder Robert" kümmert sich um die Erhaltung und Aufarbeitung historischer Fahrzeuge, die Sanierung von Bahnhofsgebäuden sowie die Pflege der Bahnhofsanlagen. Es werden Sonderfahrten organisiert. Der Name "Wilder Robert" soll von einem Lokführer abgeleitet sein, der durch seinen rasanten Fahrstil auffiel.

Spurweite 750 mm, 18 km Gesamtlänge (früher bis zu 91,7 km), 30000 Fahrgäste/Jahr

Döllnitzbahn GmbH (DBG)

Bahnhofstraße 6

04769 Mügeln

Tel. 034462 32343 (Mo – Fr), Tel. 034362 37541 (Sa + So)

FAX 034362 32447

E-Mail info@doellnitzbahn.de

www.doellnitzbahn.de

Zweckverband Döllnitzbahn (Torgau-Oschatz, Oschatz, Mügeln, Naundorf, Sornzig-Ablaß), vertreten durch den Bürgermeister der Stadt Mügeln

Vorsitzender: Gotthard Deuse

Markt 1

04769 Mügeln

Tel. 034362 410-0

FAX 034362 410-46

E-Mail rathaus@stadtmuegeln.de

www.stadt-muegeln.de

DBV-Förderverein "Wilder Robert" e. V.

Bahnhofstraße 2 a

04769 Mügeln

Tel. 034326 37541

FAX 034326 32447

E-Mail verein@wilder-robert.de

⁵² Quelle: LVZ ohne genaue Datumsangabe, wahrscheinlich 09/nach 1972

⁵³ Quelle: Katalog Dampfbahnroute Sachsen 2014/15

www.wilder-robot.de

Ferienlandeisenbahn Crispendorf (bei Schleiz)⁵⁴

entstand in den 50er Jahren als Freizeitbeschäftigung für Kinder eines Ferienlagers
seit 2003 gibt es Aktivitäten, die Eisenbahn wiederzubeleben
Zusammenarbeit mit Kindern und Jugendlichen der Parkeisenbahn Dresden

Fichtelberg-Bahn

Die feierliche Eröffnungsfahrt fand am 19.07.1897 statt und am 20.07.1897 begann der reguläre Betrieb. Die Strecke Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal führt durch das Sehmatal, durch den Wald des Fichtelbergmassivs und entlang des Pöhlbaches, der die Grenze zu Tschechien markiert. Sie wird bis 1992 auch für den Güterverkehr genutzt. Bis zur Gegenwart fährt die Bahn im täglichen Dampfzugbetrieb. Eine Besonderheit auf der Strecke ist der Stahlgitter-Viadukt bei Hüttenbach (Hüttenbachviadukt) mit einer Länge von 110 m und einer Höhe von 23 m. Es gibt Themenfahrten mit Rahmenprogramm. Führungen durch die Lokwerkstatt werden angeboten. Spurweite 750 mm, 17,35 km Gesamtlänge, 9 Stationen, 6 Brücken, 238 m Höhenunterschied, 25 km/h Höchstgeschwindigkeit
5 Dampfloks Baureihe 99 77-79, VII K Neubaulok, VII K Einheitslok Baureihe 99 73-76, 1 Diesellok Typ L45H
25 Reisezugwagen, 3 Gepäckwagen, 1 Bistrowagen, 1 Aussichtswagen
170000 Fahrgäste/Jahr

SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH
Fichtelbergbahn
Bahnhofstraße 7
09484 Kurort Oberwiesenthal
Tel. 037348 151-0
FAX 037348 151-29
E-Mail fichtelbergbahn@sdg-bahn.de
www.fichtelbergbahn.de

Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH (VMS)
Tel. 0371 4000888
www.vms.de

DB RegioNetz Erzgebirgsbahn (EGB)
Bahnhofstraße 9
09111 Chemnitz
Tel. 0371 493-3041
FAX 0371 493-3171
E-Mail lutz.mehlhorn@deutschebahn.com
www.Erzgebirgsbahn.de, www.bahn.de/erzgebirgsbahn

Tourismus-Verband Erzgebirge e. V.
Tel. 03733 188000
www.erzgebirgs-tourismus.de,

Bahnverwaltung Annaberg-Buchholz: Diana Stöckel

⁵⁴ DNN vom 22.07.2010

Fichtelberg-Schwebebahn

1924 eröffnet und damit die älteste Seilschwebebahn Deutschlands, gilt als Wahrzeichen von Oberwiesenthal

44 Fahrgäste pro Kabine, 1175 m Gesamtstrecke, 303 m Höhenunterschied

FSB GmbH

Vierenstraße 10

09484 Kurort Oberwiesenthal

Tel. 037348 12770

E-Mail info@fichtelberg-ski.de

www.fichtelberg-ski.de

Furka-Dampfbahn (DFB)

Oberwald im Kanton Wallis – Realp im Kanton Uri, vorbei am Rhone-Gletscher, hinauf in die Schweizer Hochalpen

Hochgebirgsbahn 1982 stillgelegt

Nach unermüdlichem Engagement von Eisenbahnfans und anderen Freiwilligen wurde die Bahn 2010 wieder in Betrieb genommen. Dampflok ca. 100 Jahre alt und historische Waggons des Glacier-Express sind im Einsatz. Die Bahn arbeitet ohne staatliche Zuschüsse und gilt als Liebhaberprojekt.

Lok "Gletscherhorn" und Lok "Furkahorn" – beide Baujahr 1913, sind aus Vietnam zurückgeholt worden, wo sie 1947 – 1975 eingesetzt wurden.

Lok "Weißhorn"

Gesamtstrecke ca. 18 km, 396 m Höhenunterschied, Tunnel unter dem Furka-Pass

Dampfbahn-Marketingleiter: Paul Güdel

Görlitzer Oldtimer Parkeisenbahn

Nachbau der historischen "Adler" (erste Lokomotive Deutschlands) und Nachbau historischer Wagen, seit 1876 in Betrieb

Spurweite 600 mm

Görlitzer Oldtimer Parkeisenbahn e. V.

An der Landskronbrauerei 118

02826 Görlitz

Tel./FAX 03581 407090

E-Mail info@goerlitzerparkeisenbahn.de

www.goerlitzerparkeisenbahn.de

Harzer Schmalspurbahnen (HSB)

Täglich fahren 7 – 8 Züge auf den Brocken, die 900 m Höhenunterschied bewältigen.

140 km Gesamtlänge im Streckennetz miteinander verbundenen Kleinbahnen.

"Es ist eine schöne Fahrt, aber es ist ein ziemliches Gerüttel. Außerdem knallen beständig die Türen, weil Fahrgäste auf das Perron im Freien gehen und die Waggontür zu werfen. Das ist sehr störend und laut. Man fährt vorbei an arg geschädigtem Wald mit vielen abgestorbenen Stämmen. Auf dem Brocken selbst blüht im August der Enzian. Mit der Brockenbahn kann man

abwärts bis Wernigerode fahren."⁵⁵

Harzquerbahn ab 1899⁵⁶

Bauzeit 2 ½ Jahre, beim Bau waren viele italienische Arbeiter eingesetzt, Güter- und Reiseverkehr, seit 1901 gab es Sonderzüge am 30. April zur Walpurgisfeier auf dem Brocken

79,49 km Gesamtlänge

Betreiber war die Nordhausen-Wernigerode-Eisenbahngesellschaft

Da nach Stilllegung der Strecke Frohse – Gernrode – Quedlinburg die Selketalbahn ohne Anschluss an das übrige Eisenbahnnetz blieb, wurden zwischen Gernrode und Quedlinburg 8,95 km Normalspur zur 1000 mm Schmalspurstrecke umgebaut. Der planmäßige Zugverkehr startete dort am 26.06.2006.

Besonderheit ist der Tunnel durch den Thumkuhlenkopf (60 m lang), 70 m Radius, zwischen Bf. Steinerner Renne und Drei Annen Hohne gelegen am Kilometer 51,6. Es ist der einzige Schmalspurbahntunnel in Deutschland, durch den eine Linie im Regelbetrieb fährt.

Wir, die Harzer Schmalspurbahnen, sind mit 25 Dampflokomotiven eines der letzten großen Dampfabenteuer weltweit. Erleben Sie auf dem 140,4 Kilometer umfassenden Streckennetz mit einer Spurweite von 1.000 mm unsere Dampflokomotiven im täglichen Einsatz. Erfahren Sie dieses Streckennetz, bestehend aus Harzquer-, Selketal- und Brockenbahn, welches Ihnen im Herzen Deutschlands zahlreiche Superlative bietet. Erkunden Sie Natur und Kultur mit unseren Dampfzügen eine der größten Attraktionen in Deutschlands nördlichem Mittelgebirge, dem Harz! 25 Dampflokomotiven an einem Ort, davon bis zu 10 gleichzeitig im Reisezugdienst sind inzwischen nirgends mehr zu finden – außer im Harz! Unsere Dampflokomotiven sind erlebbare historische Technik unterschiedlichster Art, von der Mallet-Gelenklok aus dem Jahr 1897 bis zu den stärksten Schmalspurdampflokomotiven Europas aus den Jahren 1955 und 1956. Unser historischer Bestand wird u. a. von zwei Triebwagen aus den 1930'er Jahren und einem luxuriösen Salonwagen ergänzt. Zum abwechslungsreichen und interessanten Fuhrpark zählen auch moderne Triebwagen und diverse Diesellokomotiven. Technikinteressierte können die historische Werkstatt von 1926 erkunden, dem Lokpersonal während der Fahrt über die Schulter schauen oder gar einen „Ehrenlokführerkurs“ absolvieren.⁵⁷

Die HSB veranstalten auf Anfrage einen "[Dampftag im Selketal](#)".

Harzer Schmalspurbahnen GmbH

Friedrichstraße 151

38855 Wernigerode

E-Mail: info@hsb-wr.de

Tel. 03943 558-0

Fax: 03943 558-148

Dampflok erkunden:

Tel. 03943 558-151

Fax: 03943 558-155

E-Mail: vertrieb@hsb-wr.de

⁵⁵ Erlebnisbericht einer Zeitzeugin, die im August 2019 mit der Bahn auf den Brocken und wieder zurück gefahren ist.

⁵⁶ Quelle: Fahrt Frei 12/1974

⁵⁷ [Homepage der HSB](#) am 23.11.2020

Sprecherin: Heide Baumgärtner
www.hsb-wr.de

Kehdinger Kreisbahn (KKB)⁵⁸

Die Kehdinger Kreisbahn gab es bis zum 01.04.1936. Auf den Strecken der KKB war 1899 – 1936 Fahrbetrieb. Die Strecke verlief Stade – Assel – Drochtersen – Freiburg/Elbe – Itzwörden und hatte eine Länge von 50,5 km.⁵⁹

Loks hießen z. B. "Freiburg" und "Elbe", aber auch "Vlotho" (um 1925).

Im Jahr 1972 entdeckte ein Eisenbahnfreund auf dem OHE Bahnhof Niedermarschacht einen Wagenkasten vom Typ BC4 der Fa. Weyer, Düsseldorf, Baujahr 1899. An diesem waren noch folgende Aufschriften sichtbar: KKB 6, 9140 Kg, Drehgestellabstand 6,50m, Radstand im Drehgestell 1,25m, Letzte Untersuchung 05.12.1935.

In Freiburg/Elbe steht noch ein attraktives Bahnhofsgebäude, welches als Gaststätte genutzt wird.

Die Geschichte der KKB inkl. reicher Bebilderung wird gut beschrieben im historischen Forum "[Drehscheibe online](#)" [Teil 1](#) und [Teil 2](#). Es gibt dazu einen zweiten Teil. Die [Sammlung der Eisenbahnfreunde Lüneburger Heide/Altmark](#) ist ebenfalls online präsent.

Kirnitzschtalbahn

Bad Schandau (Kurpark) – Lichtenhainer Wasserfall durch das Kirnitzschtal (Die Weiterführung der Strecke bis Hinterdittersbach und über Rainwiese und Herrnskretschchen als Ringlinie zurück nach Bad Schandau wurde nicht realisiert.)

Kleinster Bahnbetrieb Deutschlands

Erste Pläne einer touristischen Ausflugsbahn als Pferdebahn gab es bereits 1870. Die Jungfernfahrt fand 1898 statt und es war eine elektrische Straßenbahn entstanden. Ein Brand zerstörte im Jahr 1927 den Wagenpark und die Halle. Danach waren zeitweilig Wagen der Löbnitzgrundbahn eingesetzt. 1969 – 1972 musste die Strecke nach einer schweren Entgleisung gesperrt und teilsaniert werden. Von der stillgelegten Lockwitztalbahn, erhielt 1977 die Kirnitzschtalbahn 5 Triebwagen "Erfurter", welche 1993 durch Triebwagen der Bauart "Gothaer" ersetzt wurden. 1986 – 1990 waren an einigen Gleisanlagen Sanierungsarbeiten nötig. Eine Fotovoltaikanlage deckt seit 1994 30 % des Energiebedarfs der Bahn. (325 qm Modulfeld, durchschnittlich 30000 kWh/Jahr)

Nach dem Hochwasser im August 2002 mussten 2003/04 die Kirnitzschtalstraße und die Gleisanlagen saniert werden. Das Hochwasser 2010 sorgte ebenfalls für starke Schäden an Gleisanlage und Wagenpark. Ab 2012 konnte der reguläre Fahrbetrieb aber wieder aufgenommen werden. An der Felswand kurz nach dem Ortsausgang Bad Schandau kam es am 02.09.2014 zu einem Felssturz. Ein etwa 60 bis 70 Tonnen schwerer Brocken rollte bis auf die Straße. Verletzt wurde niemand, aber der Fahrbetrieb musste eingestellt werden. Die Vollsperrung der Strecke wurde nach Beräumung und Sicherungsarbeiten am Hang am 24.10.2014 wieder aufgehoben.⁶⁰

Straßenbahnwagen aus den 20er und 30er Jahren, Besichtigung des Depots ist möglich.
8 km Gesamtlänge, 9 Stationen, 1000 mm Spurweite

Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS)
Geschäftsführer: Rolf Brockmann

⁵⁸ <http://www.kdtroeger.de/sma0029.htm>

⁵⁹ https://de.wikipedia.org/wiki/Kehdinger_Kreisbahn, dort auch weitere Information zur KKB

⁶⁰ sh. SZ-online vom 24.10.2014, <http://www.sz-online.de/sachsen/kirnitzschtal-nach-felssturz-wieder-frei-2958059.html>

Elektrik-Verantwortlicher: Reinhard Großmann
Kirnitzschtalstraße 8
01814 Bad Schandau
Tel. 035022 548-0
FAX 035022 548-12
E-Mail badschandau@ovps.de
www.ovps.de

Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein

Einweihung 14.09.1898, Fahrbetrieb v. a. für Güter bis Herbst 1971, als die Dampflokomotive 99 715 im Bereich des Bahnhofs Oberbobritsch aus den Schienen sprang und umkippte.⁶¹ Danach Stilllegung der Strecke, die bereits seit längerem durch Buslinien in dieser Region ersetzt werden sollte.

19,7 km Gesamtstrecke

Klingenberg-Colmnitz – Oberdittmannsdorf

Diese Strecke entstand 1891 – 1923 und ermöglichte Zugfahrten (Reise- und Güterverkehr) von Klingenberg bis Mohorn. Am 25.09.1971 wurde der Zugverkehr zwischen Mohorn – Klingenberg-Colmnitz eingestellt und von Linienbussen übernommen.⁶²

Lößnitzgrundbahn "Lößnitzdackel"

Strecke Radebeul-Ost – Lößnitzgrund – Friedewald – Dippelsdorfer Teiche – Moritzburger Teichlandschaft – Moritzburg – Radeburg
Bereits 1879 wurde beschlossen, eine einfache Bahn mit schmaler Spur auf dieser Strecke zu bauen. Der erste Spatenstich für die Schmalspurstrecke erfolgte am 20.09.1883. Am 15./16.09.1884 wurde sie offiziell eingeweiht, war damit die 4. sächsische Schmalspurbahn und sie führt durch den Lößnitzgrund bei Radebeul und die Moritzburger Teichlandschaft. Eine Besonderheit ist der Dippelsdorfer Damm quer durch den Dippelsdorfer Teich mit einer Gesamtlänge von 210 m. 1920 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Strecke. Geplant war der Anschluss an die Hauptstrecke Dresden – Berlin und es wurde mit dem Ausbau der Strecke begonnen, die über Niederrödern – Mittelebersbach Böhla führen sollte. Aus Geldmangel wurde der Bau allerdings eingestellt.⁶³ Im Jahr 1966 war die Stilllegung aller Schmalspurstrecken vorgesehen. 1975 entscheidet das Verkehrsministerium der DDR, dass die Schmalspurbahnen als Touristikbahnen erhalten bleiben sollen. Per 01.07.1992 wurde der Güterverkehr auf der Strecke eingestellt. 1994 übernahm die Deutsche Bahn AG die Lößnitzgrundbahn. Per 31.05.1998 drohte die Stilllegung der Strecke, aber mit Gründung des Verkehrsverbundes Oberelbe (VO) kann diese abgewendet werden. Es gibt eine 15-jährige Bestellgarantie an DB Regio. Im Jahr 2001 wird die Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft Betreiber. Am 12.09.2009 gibt es anlässlich des 125-jährigen Bestehens ein Festwochenende. Leider wird die Feier durch einen bedauerlichen Unfall überschattet.⁶⁴ Die Lößnitzgrundbahn verkehrt im täglichen Betrieb und es gibt Themenfahrten. So ist sie fester Bestandteil des jährlich stattfindenden Karl-May-Festes im Lößnitzgrund, bei dem u. a. Zugüberfälle nachgespielt werden.
Am 30.11.2007 wird die in der Lokomotivwerkstatt Oberwiesenthal sanierte Dampflokomotive IV K Nr.

⁶¹ sh. Abschnitt Eisenbahnunfälle/-unfälle

⁶² Quelle: Artikelserie in Die Union vom 23.02.?? ohne genaue Datumsangabe; sh. auch Erläuterungstafel am Bahnhof Mohorn mit Text von Peter Wunderwald

⁶³ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁶⁴ sh. Abschnitt Eisenbahnunfälle/-unfälle

176 feierlich übergeben. Sie war das 72. Exemplar von 96 Loks der Schmalspurgattung IV K, die in der Sächsischen Maschinenfabrik Chemnitz gefertigt wurden und entstand 1912. Bereits 1964 wurde sie im Reichsbahnausbesserungswerk Görlitz rekonstruiert. Nach einer Entgleisung auf der Strecke der Fichtelbergbahn Cranzahl – Oberwiesenthal 1993 war sie nicht mehr im Dienst. Der Traditionsbahn Radebeul e. V. erwarb die Lok im Jahr 2000. Sie fährt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, der 178 kW zugrunde liegen. (Wasservorrat 2,4 Kubikmeter, Kohlevorrat 1,02 t, Länge über Puffer 9000 mm)

2010 gibt es umfangreiche Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Schienennetz und einigen Haltepunkten.

Zwischen 2010 und 2011 wird der königliche Waggon, ein Oberlichtwagen, in der Werkstatt von Thomas und Michael Hofmann aus Radebeul saniert (Modell 970-316). Dieser ist 1901 in den Chemnitzer Werkstätten der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn gebaut worden und 1974 unter Denkmalschutz gestellt. So fuhr er seit 1983 nur noch im Museumsbetrieb der Traditionsbahn, gelegentlich auch auf den Strecken der Weißeritztalbahn und der Fichtelbergbahn. 2006 musste er außer Verkehr gezogen werden und war danach für die komplette Sanierung vorgesehen.

Spurweite 750 mm, 17 km Gesamtlänge, Höchstgeschwindigkeit 25 km/h

1 Dampflokomotive Baureihe 99 51-60 IV K (200 PS), 3 Dampflokomotiven Baureihe 99 73-76 VII K – Einheitslokomotive, und Baureihe 99 77-79 VII K – Neubaulok (600 PS), 1 Diesellokomotive Baureihe VCC, Typ L45H (450 PS), 18 Reisezugwagen, 2 Gepäckwagen, 2 Aussichtswagen, 1 Fahrradwagen, 4 historische Wagen

11 Stationen, 19 Brücken

240000 Fahrgäste/Jahr

Betreiber ist seit 11.06.2004 die BVO Bahn GmbH, am 09.05.2007 in SDG Sächsische Dampfbahngesellschaft mbH, Lößnitzgrundbahn umbenannt.

Am Bahnhof 1

01468 Moritzburg

Tel. 035207 8929-0

FAX 035207 8929-1

E-Mail loessnitzgrundbahn@sdg-bahn.de

www.loessnitzgrundbahn.de

Traditionsbahn Radebeul e. V.

PF 100201

01436 Radebeul

Tel. 0351 2134461

FAX 0351 2314464

E-Mail verein@trr.de

www.trr.de , www.sachsentraeume.de

Geschäftsstelle: Am alten Güterboden 4, 01445 Radebeul

auch: Sidonienstraße 1, 01445 Radebeul, Tel. 0351 46148001

Vorsitzender: Roland Ender

Vizevereinsvorsitzender: Rainer Fischer

Dietmar Hummig

Lokführer: Torsten Arndt

Heizer: Dietmar Herzog

Seit 1965 engagieren sich Interessierte für den Erhalt historischer Schmalspurfahrzeuge. 1974 wird die AG Traditionsbahn Radebeul-Ost – Radeburg gegründet, die 1990 in einen gemeinnützigen Verein umgewandelt wird. Die Lokomotiven und Wagen der Traditionsbahn werden 2000 von der Deutschen Bahn AG übernommen.

Mansfelder Bergwerksbahn

Die historische Lok 20 wurde am 12.09.2009 auf der Strecke der Lößnitzgrundbahn bei einem Unfall beschädigt⁶⁵ und ist danach in Oberwiesenthal repariert worden. Beteiligt sind auch Eisenbahnwerkstätten in Marienberg (Brennstoff- und Wasserbehälter) und Klostermansfeld (Kessel). Diese Lok wurde 1951 gebaut und ist die einzige von ursprünglich 416 Stück dieser Bauart (Spurweite 750 mm), die in Deutschland noch im Einsatz ist. Die anderen gingen als Reparationsleistungen nach dem II. Weltkrieg an die UdSSR, von denen die Mehrzahl schon vor 40 Jahren verschrottet wurde. Nur 15 Exemplare sollen in Osteuropa noch im Einsatz sein. Der Verein Mansfelder Bergwerksbahn entdeckte die Lok Nr. 20 1996 in Estland und holte sie in sehr schlechtem Zustand zurück. Sie ist sowohl eisenbahntechnisch interessant als auch ein interessanter Zeitzeuge des Nachkriegsdeutschlands, deren Wiederherstellung im Jahr 2000 vollendet wurde.

Verein Mansfelder Bergwerksbahn (Mansfelder Bergwerksbahnverein e. V.), Thomas Fischer
Tel. 034772 27640

FAX 034772 30229

E-Mail mansfelder@bergwerksbahn.de

www.bergwerksbahn.de

sh. auch www.mansfeldsuedharz.de/tourismus

Mecklenburgische Bäderbahn "Molli"

Strecke Bad Doberan – Heiligendamm – Kühlungsborn an der Ostsee

Im Juni 1886 erteilte Großherzog Franz Friedrich III. die Genehmigung zum Bau einer Schmalspurbahn ("Dampftrambahn) zwischen Doberan und Heiligendamm. Knapp einen Monat später am 09.07.1886 fuhren auf 6,67 km Strecke die ersten Züge der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Friedrich Lenz aus Stettin⁶⁶, allerdings bis 1890 nur in der Sommersaison. Die Streckenverlängerung nach Brunshaupten und Arendsee (heute Kühlungsborn West) wurde mit Saisonbeginn am 12.05.1910 eingeweiht und es wurde zum ganzjährigen Fahrbetrieb mit Reise- und Güterzügen sowie Postbeförderung auf der nunmehr 15,4 km langen Strecke mit 6 Bahnhöfen und Haltepunkten übergegangen. Die genannten Orte bildeten ab 1938 die Stadt Kühlungsborn.⁶⁷ 1920 wurde die Strecke von der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft übernommen. Die bis heute eingesetzten 32 Reisezugwagen sind in den Jahren 1910 – 1930 angeschafft/geliefert worden. Im Jahr 1932 wurden die neute noch im Einsatz befindlichen drei Dampflok 99.321 – 23 von der Fa. Orenstein & Koppel erworben. In der DDR war die Strecke 1951 – 1954 (1956?) Lehrlinie für die Ausbildung junger Eisenbahner. Im Jahr 1969 wurde der Güterverkehr eingestellt. Nach Regierungsbeschluss wurde sie 1974 zur Touristenbahn umgebaut und 1976 stellte man die gesamte Bahn unter Denkmalschutz. Anlässlich 90 Jahre Molli gab es 22.08. – 29.08.1976 eine Festwoche, für die sich die AG 8/9 Freunde der Eisenbahn besonders engagierte.

Im Jahr 1994 übernahm die neu gegründete Deutschen Bahn AG die Molli und seit 01.10.1995 gehören Anlagen, Fahrzeuge und Betriebsführung zur neu gegründeten Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH, welche ein neues System für Sommer- und Winterfahrplan einführte. Im Juli 2009 erhielt die Bahn eine neue Dampflokomotive, die im Dampflokwerk Meiningen originalgetreu nach altem Vorbild der 99er-Reihe aus dem Jahr 1932 hergestellt wurde. Es ist der erste deutsche Dampflokneubau seit knapp 50 Jahren.

2011 feierte man 125 Jahre Molli

⁶⁵ sh. Abschnitt Eisenbahnunglücke/-unfälle

⁶⁶ Verstaatlichung 1890

⁶⁷ Quelle: Fahrt Frei ??/1976

2015 feierte man 20 Jahre erfolgreiche Privatisierung der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH⁶⁸

Spurweite 900 mm, 15,4 km Gesamtlänge, 4 Loks der Adler-Baureihe 99.32, 460 PS
"Hundertjähriger Zug" besteht aus:
4 Traditionswagen Baujahr 1911 – 1926 mit je 36 Sitzplätzen
1 Buffetwagen, Baujahr 1925 mit 22 Sitzplätzen
1 Gepäckwagen/Postwagen
Dampflok Baujahr 1932 von Firma Orenstein & Koppel in Drewitz bei Berlin gebaut

Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH
Leitung: Angelika Münchow

Verein zur Traditionspflege des Molli e. V.
Fritz-Reuter-Straße 1
18225 Kühlungsborn
E-Mail traditionsverein@molli-bahn.de
Der Verein betreut das Eisenbahnmuseum und restauriert historische Fahrzeuge.

Meinersdorf – Thum⁶⁹

Meißen-Triebischtal – Lommatzsch und Meißen-Triebischtal – Wilsdruff

Beide 1909 entstanden. Zuletzt war nur noch die Strecke Löthain – Lommatzsch befahren aber auch dort wurde 1972 der Fahrbetrieb endgültig eingestellt.⁷⁰ Ursprünglich waren diese Schmalspurstrecken in der Dresdner Umgebung die Verbindung zu den Kleinbahnen des mittelsächsischen Raums.

Es gibt einen Zusammenhang mit der "großen Heeresfeldbahnübung im Meißner Land 1909". Die Strecke Wilsdruff – Meißen Triebischtal war Teil der Strecke Wilsdruff – Gärtitz. Weil sie durch vorwiegend landwirtschaftlich genutztes Gebiet führte, nannte sie der Volksmund "Rübenbahn". 1966 – 1969 wurde deren Betrieb eingestellt.⁷¹

Museumsbahn Schönheide

4,5 km auf einem Teilstück der ehemaligen Strecke Wilkau-Haßlau – Carlsfeld, welches einst die älteste und längste Schmalspurstrecke Sachsens war.
1991 Verein gegründet, 90 Mitglieder, davon 30 aktiv im Betriebsdienst, Durchführung von Grundlagenlehrgängen für Dampflokführer, Ausbau von 4 km Strecke Stützengrün – Schönheide an der Strecke liegt der 795 m hohe Kuhberg
drei Dampfloks IV K
Lok 99 516 (betriebsfähig)
Lok 99 582 (betriebsfähig)
Lok 99 585 (nicht betriebsfähig)
Diesellok Typ V 10C (199 051)
umfangreicher Wagenpark – Personen-, Gepäck-, Güter- und Aussichtswagen
man kann in historischen Eisenbahnwagen heiraten (Außenstelle des Standesamtes Schönheide)
jährlich etwa 10.000 Fahrgäste

⁶⁸ vgl. Flyer der Molli 2019

⁶⁹ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁷⁰ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁷¹ SZ vom 25./26.01.2020, Information über Buch von Wolfram Wagner und Peter Wunderwald.

Zeitschrift "Schönheider Bahn'l Blick" erscheint vierteljährlich

Museumsbahn Schönheide e. V.
Am Fuchsstein 20 A
08304 Schönheide
Tel. 037755 4303
FAX 037755 2561
E-Mail museumsbahn-schoenheide@t-online.de
www.museumsbahn-schoenheide.de

Parkeisenbahn Chemnitz

seit 1954
Henschel-Dampflokomotive Typ Riesa, Baujahr 1948
Bahnbetriebswerk mit Gartenbahnanlage Spurweite 45 mm
Fahrten mit Grubenbahn und Draisine sind möglich
Spurweite 600 mm, 2,3 km Gesamtlänge

Parkeisenbahn Chemnitz gGmbH
Küchwaldring 24
09113 Chemnitz
Tel. 0371 3301100
FAX 0371 3363320
E-Mail kontakt@parkeisenbahn-chemnitz.de
www.parkeisenbahn-chemnitz.de

Parkeisenbahn Dresden

eröffnet am 01.06.1950 als Kindereisenbahn nach Vorschlag und in Trägerschaft der Dresdner Verkehrsbetriebe und als erste Bahn dieser Art in der DDR, Mit Umwandlung in Pioniereisenbahn am 01.05.1951 übernahm der Rat der Stadt Dresden, Abteilung Volksbildung die Rechtsträgerschaft, der mit der Rbd Dresden Verträge über Wartung, Betriebsführung und Unterhalt abschloss.

In 60er Jahren entstand neues Gebäude am Bahnhof "Freundschaft" am Dresdner Zoo mit modernem Gleisbildstellwerk. Ab 1962 fuhr ein dritter Zug und 1970 wurden überalterte Wagen durch 11 neue ersetzt. In den Wintermonaten übernehmen die Kinder an der Modellbahnanlage (70 qm, Spur 0) im Weiterbildungszentrum Aufgaben wie Fahrdienstleiter und Stellwerkswärter und bedienen 7 Stellpulte. Außerdem werden sie zu Brigade- und Bahnhofsleitern ausgebildet. Für technisch interessierte gab es die Ausbildung zum Loktechniker.⁷²

Es gab in den 80er Jahren an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" Dresden Kurse für Pioniereisenbahner, die auch am Eisenbahnbetriebsfeld ausgebildet wurden.⁷³
1976 wurde > 615 000 Fahrgäste gezählt.⁷⁴

2011 wird das Schienennetz umfassend saniert. Eine Streckenerweiterung über das Terrain der Trainingsplätze von Dynamo Dresden ist 2009 im Gespräch, jedoch 04/2014 noch nicht realisiert. Dampflokotiven "Moritz" (Lok 003, Baujahr 1925) und "Lisa" = Liliputlokomotiven gebaut von Fa. Krauss in München (Achsen 2 C 1, Spurweite 381 mm), die beide über 80 Jahre alt sind, gehörten einst Fa. Brangsch Feldbahnbedarf in Leipzig-Engelsdorf und sollten nach 1945 eigentlich auf der Gartenbauausstellung Markkleeberg eingesetzt werden, kamen aber in den

⁷² Zeitungsausschnitt ohne Quellen- und Datumsangabe

⁷³ Sächsische Zeitung vom 14./15.03.1981

⁷⁴ DNN vom 07.01.2013

Großen Garten nach Dresden; sie führen leihweise auch auf der Gartenschau Erfurt
Elektroakkulok EA 01, Baujahr 1962, 30 PS
Elektroakkulok Baujahr 1982
offene Wagen und Wagen mit Dach
5 Bahnhöfe (Gläserne Manufaktur, Zoo, Carolasee – Karcherallee - Palaisteich)
Gesamtlänge 5,6 km (Stecke), Gesamtlänge 7,2 km (Gleise), Streckengeschwindigkeit 20 km/h, 20
Weichen, 16 Lichtsignale, 3 Formsignale

Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten Sachsen g GmbH
Geschäftsstelle Großer Garten
Leiter: Robert Böppe (seit 01.01.2013)
Lokführer: Thomas Pretzsch
Hauptallee 5, Kavaliershaus G
01219 Dresden
Tel. 0351 4456-795
FAX 0351 4456-799
E-Mail parkeisenbahn@schloesserland-sachsen.de
www.dresdner-parkeisenbahn.de

Förderverein "Dresdner Parkeisenbahn" e. V.
www.parkeisenbahn-dresden.de

Parkeisenbahn Auensee Leipzig

Die Parkeisenbahn nahm am 05.08.1951 als Pioniereisenbahn ihren Betrieb auf. Ein Hochwasser führte zur zeitweiligen Einstellung des Fahrbetriebs (5 Wochen) 1954. Am 01.06.1989 erhält die Pioniereisenbahn 8 neue Personenwagen. Im Jahr 1990 wird sie in Parkeisenbahn umbenannt. Es gibt ab 1994 einen Förderverein Parkeisenbahn Auensee, der als Verein Parkeisenbahn Auensee e. V. ab 2002 die Parkeisenbahn betreibt.

Dampflok 03 002 von Krauss & Co. München (Liliputdampflokomotive), Baujahr 1925, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Akkulok Nr. 1 von DB AG, Werk Halle, Baujahr 1995, Höchstgeschwindigkeit 13,5 km/h
technischer Betriebswagen Nr. 13 von RAW Dresden, Baujahr 1989 – dient zur Herstellung von Druckluft für die Bremsen

Wagen Nr. 5 – 12 von RAW Dresden, Baujahr 1989, je 16 Sitzplätze

Spurweite 381 mm/15 Zoll, Gesamtlänge 1,9 km, Streckengeschwindigkeit 20 km/h

Gustav-Esche-Straße 8
04159 Leipzig
Tel. 0341 4611151
E-Mail info@parkeisenbahn-ausensee-leipzig.de
www.parkeisenbahn-ausensee-leipzig.de

Parkeisenbahn Syratal Plauen

ab 10/1959, Elektrolokomotiven waren ehemals Grubenbahnelektroloks, Personenwagen wurden extra für die Parkeisenbahn gebaut
1,1 km Gesamtlänge

Freizeitanlage Syratal Plauen
Hainstraße 10
08523 Plauen

Tel. 03741 422861
FAX 03741 482600
E-Mail freizeitanlageplauen@web.de
www.freizeitanlageplauen.de

Potschappel – Nossen

Baubeginn an der Strecke Potschappel – Wurgwitz – Kesselsdorf – Grumbach – Wilsdruff war 09/1885. Zwischen Potschappel und Niederhermsdorf wurde in die bestehende Trasse der Kohlenbahn eine dritte Schiene eingelegt, sodass die Kleinbahn hier fahren konnte. Feierliche Einweihung am 30.09.1886. Fahrbetrieb auf der Strecke der Potschappel-Wilsdruffer Eisenbahn ab 01.10.1886. Bis 1889 wurde die Verlängerung bis Nossen gebaut.⁷⁵ Am 27.05.1972 fuhr der letzte Personenzug auf dieser Strecke. Später wurden die Gleise abgebaut.⁷⁶

Preßnitztalbahn

Am 13.01.1984 wurde der Fahrbetrieb auf der Strecke Jöhstadt – Wolkenstein eingestellt und die Gleisanlagen wurden abgerissen. Zu Pfingsten 1993 waren die ersten 900 m neues Gleis in Jöhstadt wieder befahrbar. Die Bahn fährt bis heute mit historischen Dampflok und verkehrt ganzjährig zu Feiertagen und Wochenenden sowie Sa und So von Mai – Oktober. Sie gilt als Museumsbahn und fährt auf der Strecke Jöhstadt – Steinbach, vorbei an Wildgehegen und Forellenteichen, durch dichte Fichtenwälder, vorbei an Blumenwiesen und schroffem Felsgestein sowie in unmittelbarer Nachbarschaft von Flussläufen durch das Schwarzwassertal. Sonderfahrten sind nach Absprache möglich. In der Ausstellungs- und Fahrzeughalle finden an bestimmten Tagen Veranstaltungen statt. Der Bahnhof Steinbach hat ein attraktives Wasserhaus und am Bahnhof Jöhstadt beherbergt der historische Lokschuppen die betriebsfähigen Dampflokomotiven. Der Verein IG Preßnitztalbahn e. V. ist Betreiber der originalgetreu nachgebauten Schmalspurdampflok IK Nr. 54. Die Originallok wurde 1881 erstmals gebaut. Die letzte Lok dieser Bauart war 1964 im Eisenwerk Schmiedeberg verschrotten worden. Einst entstanden bis 1892 in der Sächsischen Maschinenfabrik Richard Hartmann in Chemnitz 44 Exemplare (39 für Königlich-Sächsische Staatsbahn, 5 für Zittau-Oybin-Johnsdorf Eisenbahngesellschaft). Nach 1920 übernahm die Deutsche Reichsbahn 27 dieser Lokomotiven. Auf Sachsens Schmalspurstrecken war die Lok zwischen 1881 und 1928 im Einsatz. Spurweite 750 mm, 9 km Gesamtlänge
"Der Preß'kurier – die ultimative Zeitschrift für Eisenbahnfreunde" (<https://www.presskurier.de/>)

Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V. (Museumseisenbahn Steinbach – Jöhstadt)
Am Bahnhof 78
09477 Jöhstadt
Tel. 037343 8080-37
FAX 037343 8080-9
E-Mail verein@pressnitztalbahn.de
www.pressnitztalbahn.de

"Rübenbahn"⁷⁷

Das Streckennetz der sog. Rübenbahn diente v. a. dem Transport landwirtschaftlicher Güter, wurde aber zunehmend auch für den Personenverkehr bedeutsam. Zu ihm gehören die Linien

⁷⁵ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁷⁶ Erläuterungstafel am Bahnhof Mohorn mit Text von Peter Wunderwald

⁷⁷ vgl. Information zur Döllnitzbahn

Döbeln – Mügeln – Oschatz (1885), Mügeln – Nerchau – Trebsen (1888), Oschatz – Strehla (?)⁷⁸

Rügen'sche Bäderbahn "Rasender Roland" (RüBB)

seit > 100 Jahren

Insel Rügen, Strecke Putbus LB – Binz LB – Sellin – Baabe – Göhren

Besonderheit ist die alte Rügener Dampflok 99 4801

insgesamt 8 Dampfloks, 2 Dieselloks, mehrere Reisezugwagen, Packwagen, Güterwagen, 2 Speisewagen, 1 offener Aussichtswagen, seit 13.12.2009 auch moderner Triebwagen Bauart Regio-Shuttle

Sonderfahrten mit historischem Traditionszug sind möglich.

hieß bis 2007 Rügen'sche Kleinbahn

Seit 01.06.2008 ist Betreiber die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn mbH mit Sitz in Jöhstadt.

24 km Gesamtlänge

Bahnhofstraße 14

18581 Putbus

Tel. 038301 8840-12

FAX 038301 8840-9

E-Mail ruegen@pressnitztalbahn.com

www.ruegensche-baederbahn.de

Schleiz – Saalburg/Saale

eröffnet am 28.06.1930, ein Unternehmen der Schleizer Kleinbahn AG

Einsatz von Elektro-Triebwagen – Personentriebwagen nach Vorbild der Berliner S-Bahn und Merkmalen einer Straßenbahn, Gütertriebwagen ET 188 521 ET 188 511, die auch mit sonstigen Zügen koppelbar sind. Besonderheit ist Gütertriebwagen mit Personenabteil. Beiwagen EB 188 514.

Ab 1949 gehörte die Strecke zur Rbd Dresden. Am 31.05.1969 Ende des elektrischen Betriebs.

Schlettau – Walthersdorf – Crottendorf

Auf der Strecke kommt es 1982 – 26.05.1988 wieder zum planmäßigen Einsatz von Dampflokomotiven der Baureihe 86. Die Strecke führt durch das idyllische Zschopautal.

Schwarzbachbahn Lohsdorf

Strecke Goßdorf-Kohlmühle – Lohsdorf – Ehrenberg – Hohenstein

Einzigste Schmalspurbahn in der Sächsischen Schweiz, die nach einem jahrelangen Bemühen einflussreicher Hohensteiner Bürger ab 1883 nach einjähriger Bauzeit am 30.04.1897 in Betrieb genommen wurde (Baukosten 1.376.000 Mark⁷⁹). Sie führt durch das Schwarzbachtal und stellte den Anschluss zur sächsischen Semmeringbahn Bad Schandau – Sebnitz dar.

Spurweite 750 mm, 12,1 km Gesamtlänge, 94793 Kubikmeter Erdmassen bewegt, 2183

Kubikmeter Beton und 14600 Schwellen verbaut

Schwarzbergtunnel 63 m lang, insgesamt 2 Tunneldurchfahrten auf der Strecke

Die Strecke ist stillgelegt. Der letzte Zug fuhr am 27.05.1951⁸⁰. Dem Vernehmen nach wurden

⁷⁸ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁷⁹ DNN vom 10.11.2014

⁸⁰ Nach Darstellung von Peter Weckbrodt in DNN vom 10.11.2014 fuhr der letzte Zug am 27.05.1957.

Steine und anderes Material für den Ausbau des Berliner Außenrings um Westberlin benötigt. Heute gibt es auf der Trasse einen Wanderweg u. a. mit 2 Tunnelquerungen (die einzigen Schmalspurbahntunnel in Sachsen) und einem Viadukt.

Der Bahnhof Lohsdorf wurde seit 2006 wieder aufgebaut und ist nun wiederhergestellt. Traditionsverein hält 100 m Gleis verkehrstüchtig = kürzeste Bahnstrecke Deutschlands, die seit 2011 befahrbar ist. Die erste vereinseigene Diesellok Babelsberger Typ V 10 C wurde 2013 wieder in Betrieb genommen. Im November 2014 erhält der Verein die Urkunde zum Betreiben einer schmalspurigen Eisenbahninfrastruktur Goßdorf-Kohlmühle – Lohsdorf – Hohnstein. Damit besteht Baurecht für den Wiederaufbau. Das Konzept sieht einen historisch orientierten Eisenbahnbetrieb nach heutigen Regeln vor. Beliebt sind die Lohsdorfer Bahnhofsfeste. Der Verein hat den Bahnhof Goßdorf-Kohlmühle mit Außengelände erworben und man will bis zum Bahnhofsfest am 29./30.08.2015 anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Vereins weitere 450 m Gleis verlegen, um die attraktiven Fahrten anzubieten.

Am 03.10.2019 veranstaltete der Verein einen Erntedank-Dieselfahrttag. Die Strecke ist inzwischen auf gut 500 m angewachsen inkl. ein Brückenneubau über den Schwarzbach.⁸¹

Schwarzbachbahn e. V. seit 1997⁸²,
Michael Kirchner
Am Kohlichtgraben 16
01848 Hohnstein OT Kohlmühle
Tel./FAX 035022 40440
E-Mail verein@schwarzbachbahn.de
www.schwarzbachbahn.de

IG Kohlmühle, www.ig-kohlmuehle.de
Fördermitglied: Steffen Gebhardt

Waldbahn Frauenwald - Lanckoronski´sche Waldbahn

Teil der Südbahn in Österreich
Spurweite 600 mm

[Waldbahn-Ausstellung](#) im Gasthaus Rosinger
Feistritzwald
8679 Rettenegg
Fr 10:00 – 20:00 Uhr
Sa + So 14:00 – 20:00 Uhr

Waldeisenbahn Muskau GmbH

Pferdebahn zum Kohletransport mit Spurweite 600 mm seit 1895, gilt als Anfang der Waldeisenbahn, betriebliches Zentrum im Bahnhof Teichstraße, Weißwasser, von dort Fahrt nach Kromlau und Bad Muskau

Ab 1985 retteten Eisenbahnfreunde Wagen und Lokomotiven der stillgelegten Waldeisenbahn, die heute im Museumsbahnhof "Anlage Mitte" in Weißwasser untergebracht sind.

Saisonöffnung jeweils unter dem Motto "Osterdampf"

früher 80 km Gesamtlänge, heute 7 km

zentrale Abfahrt am Bahnhof Weißwasser, Teichstraße

Aussichtsturm an der Station "Schwerer Berg"

⁸¹ Augusto 10/2019

⁸² Nach Darstellung von Michael Kirchner in DNN vom 10.11.2014 gibt es den Verein bereits seit 1995.

Rhododendronpark an der Station Kromlau

Geschäftsstelle:

Jahnstraße 5

02943 Weißwasser

Tel. 03576 2074-72

FAX 03576 2074-73

E-Mail wem.gmbh@waldeisenbahn.de

www.waldeisenbahn.de

Weißeritztalbahn "Osterzgebirgsexpress" (WTB)

Die Strecke führt von Freital-Hainsberg nach Dippoldiswalde durch das Tal der Roten Weißeritz (Rabenauer Grund, Spechtritzgrund). Erste Ideen für eine Bahnlinie Niedersedlitz – Kreischa – Dippoldiswalde – Altenberg gab es bereits 1875. Dieses Projekt war wohl zu aufwändig und so entstanden Pläne für eine Schmalspurbahn durch den Rabenauer Grund bis Schmiedeberg, welche am 02.03.1880 im Stadtrat beschlossen wurden. Der Ausbau erfolgte 1881 – 1883.⁸³ Sie ist Sachsens älteste Schmalspurstrecke und führte ursprünglich bis Kipsdorf, dessen Bahnhof 1936⁸⁴ großzügig umgestaltet worden war. Ein Abzweig von Schmiedeberg durch das Pöbeltaal wurde angelegt, aber niemals befahren. Einst gab es einen 18 m langen Tunnel im Rabenauer Grund am Einsiedlerfelsen, der aber für den Güterverkehr⁸⁵ bald hinderlich war und aufgeschlitzt wurde. Am 29.07.1897⁸⁶ wurde die Strecke durch Hochwasser beschädigt, was sämtliche Brücken unbrauchbar machte.

Der Bau der Talsperre Malter (1908 – 1913⁸⁷) machte gut 7 km neue Trasse und 2 neue Bahnhöfe notwendig, die am 24.04.1912 eingeweiht wurden. Eine Querverbindung von Schmiedeberg nach Moldau (Moldava, Tschechien), die den Anschluss an die Kleinbahnstrecke Moldau – Komotau (Chomutov, Tschechien) herstellen sollte, wurde 1921 – 1924 begonnen, jedoch nicht vollendet. Nach Neutrassierung des Streckenabschnitts Obercarsdorf – Buschmühle erfolgte die erste Fahrt dort am 01.12.1924. In Schmiedeberg fährt die Bahn seit Mitte der 20er Jahre über einen beeindruckenden Viadukt. Im Jahr 1932 errichtete man insgesamt 10 neue Bahnbrücken. Anlässlich 100 Jahre Weißeritztalbahn gab es am 27.08.1983 ein Fest mit täglichen Sonderfahrten bis 04.09.1983. Zur Vorbereitung wurden Bahnanlagen und Oberbau instand gesetzt. Besonders engagierte sich die AG 3/76 des Modelleisenbahnverbandes. Eine Fahrzeugausstellung wird im Bahnhof Freital-Hainsberg gezeigt, u. a. eine Schmalspurdrasine mit Anhänger. Angeregt wird die Eintragung der Schmalspurbahn in die Liste der technischen Denkmale.⁸⁸

Die Flutkatastrophe im Sommer 2002 führt ab 12.08.2002 zu einer weiteren Pause im regelmäßigen Streckenbetrieb. Bereits ab 25.12.2002 war die Teilstrecke Dippoldiswalde – Seifersdorf wieder befahrbar. Die schnelle Sanierung war durch Spendengelder möglich geworden. Seit 06.10.2004 ist die BVO Bahn GmbH (heute Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH) Betreiber der Weißeritztalbahn. Die Wiedereröffnung der Teilstrecke Freital – Dippoldiswalde geschah am 13.12.2008. Auf der Strecke Obercarsdorf – Schmiedeberg gab es 11/2010 an einem Adventwochenende erste Probefahrten. Zwischen Dippoldiswalde und Kipsdorf ruht danach der Verkehr wieder. Vom Sächsischen Wirtschaftsministerium werden 15,2 Mio. EUR zur Verfügung gestellt, damit die vollständige

⁸³ erster Spatenstich in Rabenau am 16.07.1881, 15:00 Uhr, erste Fahrt Hainsberg – Schmiedeberg am 01.11.1882, nach Verlängerung bis Kipsdorf erste Fahrt auf gesamter Strecke am 03.09.1883

⁸⁴ evtl. bereits 1932

⁸⁵ Einstellung des Güterverkehrs per 31.12.1994

⁸⁶ evtl. auch erst durch die Flutwelle in der Nacht zum 31.07.1897

⁸⁷ Einweihung Talsperre Malter 27.09.1913

⁸⁸ Quelle: Stadtrundschau Nr. 46/77, Die Union vom 21.06.1977, Die Union vom 27./28.08.1983, Artikelserie in Die Union ohne genaue Datumsangabe

Strecke der Weißeritztalbahn ab 2014 wieder komplett befahrbar ist. Für den kompletten Wiederaufbau macht sich u. a. eine Bürgerinitiative stark, deren Initiator Wieland Büttner aus Freital ist.

Die Weißeritztalbahn veranstaltet regelmäßig ein Schmalspurbahn-Festival; 07/012 fand das vierte statt. 12/2012 und 03/2013 wird an der Strecke im Rabenauer Grund durch eine Produktionsfirma aus Babelsberg ein Film gedreht, der 2014 ins Kino kommen soll.

130 Jahre Weißeritztalbahn feiert man 07/2013 mit Fahrten von Freital-Hainsberg durch den Rabenauer Grund bis zur Talsperre Malter und weiter nach Dippoldiswalde. Themenfahrten sind möglich.

Spurweite 750 mm, 15 km Länge, bis Kipsdorf 26,3 km Gesamtlänge, 513 m (350 m) Höhenunterschied. 13 Stationen (zzt. werden nur 7 angefahren), 32 Brücken, 30 km/h Höchstgeschwindigkeit

1977 hat die Weißeritztalbahn 9 Lokomotiven, 34 Personenwagen, 1 Salonwagen am 07.10.1980 in Betrieb genommen, 10 Packwagen, 55 Rollfahrzeuge für das Umsetzen von Güterwagen, 1 Wasserwagen, 1 Schneepflug, außerdem 2 Aussichtswagen, die aber nicht mehr im Dienst sind 2014 1 Dampflok Baureihe 99 51-60 IV K, 3 Dampfloks Baureihe 99 73-76 VII K Einheitslook und 99 77-79 VII K Neubaulok, 1 Diesellok Typ L45H, 11 Reisezugwagen, 3 Gepäckwagen, 5 historische Wagen, 1 Aussichtswagen

200.000 Fahrgäste/Jahr, früher auch Gütertransport mit bis zu 40 Waggons Umschlag täglich

Eigentümer und Betreiber ist die Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SDG), Weißeritztalbahn

Die Grundstücke der Trasse gehören dem Weißeritzkreis.

Marketingabteilung: Kati Schmidt

Am Bahnhof 1

01468 Moritzburg

Tel. 035207 8929-0

FAX 8929-1

E-Mail weisseritztalbahn@sdg-bahn.de

www.weisseritztalbahn.com,

Wilkau-Haßlau – Carlsfeld "WCd-Linie"

Sachsens erste und längste Schmalspurlinie, die 1887 – 1977 in Betrieb war. Der erste sächsische Schmalspurbahnzug traf bereits am 20.10.1881 aus Wilkau kommend im Bahnhof Kirchberg (Westsachsen) ein und markierte damit den Anschluss an die "Obererzgebirgische Eisenbahn" Zwickau – Aue – Schwarzenberg. Weiterführung der Strecke bis Carlsfeld ab 1897.

Personenverkehr gab es zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg noch bis 1975.⁸⁹ Ab 1980 erfolgte die Demontage des legendären 162 m langen Viadukts über das Tal der Zwickauer Mulde bei Wilizschhaus. Der Initiative eines Vereins ist es zu verdanken, dass seit Sommer 1993 ein Teilstück der WCd-Linie wieder in Betrieb ist. Der weitere Ausbau zur Museumsbahn Schönheide ist vorgesehen und in Angriff genommen. Er sieht die Vernetzung der Region um Auerbach, Muldenberg, Carlsfeld, Schönheide, Wernesgrün und Stützengrün vor.

42 km Gesamtlänge = längste Schmalspurtrasse in Sachsen

www.via-wilizschhaus.de

⁸⁹ Quelle: Morgenpost Nr. 49/1972

Zittauer Schmalspurbahn

Inbetriebnahme am 15.12.1890

Erster Betreiber war die Zittau-Oybin-Jonsdorf-Eisenbahngesellschaft (ZOJE) – im Volksmund "Zug ohne jegliche Eile"⁹⁰

Die Strecke beginnt in Zittau und führt ab Bahnhof Bertsdorf auf zwei Schienensträngen in die Kurorte Oybin und Johnsdorf. Nach 1909 gab es auf der Strecke sogar Eilzüge, was eine Seltenheit ist bei Schmalspurbahnen. Ab 1938 fuhren hier die ersten Schmalspurtriebwagen Deutschlands; hergestellt in Bautzen. Der letzte dieser Wagen wurde 1964 aus dem Verkehr gezogen. Zittau hat 4 Bahnhöfe, Besonderheit ist Brückenkreuzung zwischen den Stationen Zittau-Süd und Zittau-Vorstadt, Besonderheit ist das Hochstellwerk in Bertsdorf, welches das einzige für eine Schmalspurbahn ist. Diensthabender und Bahnhofsaufsicht verständigen sich mit Lichtanzeiger, was ebenfalls als einmalig beschrieben wird.⁹¹

16 km Gesamtlänge, 140000 Fahrgäste/Jahr

Es gibt als besonderes Angebot die Fahrt im kleinsten Speisewagen Europas.

Bahnwagenteam der Zittauer Schmalspurbahn

Bahnhofstraße 41

02763 Zittau

Tel. 0172 3410614

FAX 035844 79907

E-Mail Palmd@t-onlinede

www.oberlausitztours.de

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH

Bahnhofstraße 41

02763 Zittau

Tel. 03583 540540

FAX 03583 516462

E-Mail info@soeg-zittau.de

www.soeg-zittau.de

Feld-, Klein-, Garten-, Gruben- und Modellbahnen

Bergbahn im Miniaturpark Sächsische Schweiz Dorf Wehlen

Gesamtfläche 8000 qm

Auf 886 m ist u. a. die Miniatur-Bergbahn mit Spurweite 7 ¼ Zoll und 8 m Steigung eingerichtet worden. Nachbau der IV K Dampflok im Maßstab 1:4 kann in ihren Waggons bis zu 16 Personen zu einer Aussichtsplattform befördern.

Miniaturpark "Die Kleine Sächsische Schweiz"

Schustergasse 8

01829 Stadt Wehlen OT Dorf Wehlen

Tel. 035024 70631

FAX 035024 79759

E-Mail info@kleine-saechsische-schweiz.de

www.kleine-saechsische-schweiz.de

⁹⁰ Quelle: Katalog Dampfbahnroute Sachsen 2014/15

⁹¹ Quelle: Die Union, ohne genaue Datumsangabe, wahrscheinlich ??/1982

Echtdampf-Eisenbahnmodelle

Das 15. Echtdampf-Hallentreffen fand 01/2011 in Karlsruhe statt. Die Fahrzeuge sind Holzmodelle im Maßstab 1:10.

Eisenbahnwelten Rathen

"weltgrößte" LGB-Gartenbahnanlage mit 4,5 km Gesamtlänge, 80 Weichen, Maßstab 1:22,5
Bis zu 30 Züge fahren computergesteuert. Nachgestaltet ist die Landschaft zwischen Zittauer Gebirge und Elbtal.

Elbweg 10
01824 Kurort Rathen
Tel. 035021 5942-8, 0172 2754234
FAX 035021 5942-9
E-Mail pension@eisenbahnwelten-rathen.de
www.eisenbahnwelten-rathen.de

Feldbahnanlage Herrenleite bei Lohmen

krokodilschnäuzige Mini-E-Loks
02./03.10.2010 Eröffnung der neuen Feldbahnstrecke in den oberen Steinbruch
Es fährt u. a. die Krauss-Dampflok von Manfred Werner aus Löbau.
Normalspurtrasse 1435 mm nach Mockethal

Feldbahnverein
Leiter: Mario Sommer

Grubenlok "Dorothea"

= erste elektrische Grubenlok der Welt
= Stammutter aller elektrischen Lokomotiven
= 2,50 m lang

Die Lok wurde in Fa. Siemens & Halske Berlin hergestellt und nahm am 25.08.1882 ihren Dienst in den Königlichen Steinkohlenwerken Zauckerode, Oppelschacht, auf. Sie löste die Kohleförderung mit Pferden ab. Die Lok war bis zur Schließung des Oppelschachtes 1927 ununterbrochen im Einsatz und ging danach an den Hersteller zurück. Im Münchener SiemensForum fand sie bis 1999 ihr zu Hause, bis sie als Leihgabe an die Stadt Freital für die Bergbau-Ausstellung auf Schloss Burgk übergeben wurde.⁹²

Kanonenbahn Lengenfeld – Bahnhof Küllstedt im Eichsfeld

Fahrten mit Fahrraddraisine
Besonderheit ist ein historischer Eisenbahnviadukt bei Lengenfeld unterm Stein

<http://l-u-st.de/leben-tourismus/sehenswertes/erlebnis-kanonenbahn>

Miniatur-Elbtal-Bahn

⁹² Abbildung auf Postkarte im VL Prof. Günter H. Hertel

Nenngröße H0, 400 m Gesamtlänge, 124 Weichen
Dargestellt wird der Streckenabschnitt Bad Schandau – Obervogelgesang im Zustand zwischen
1950 – 1976.

Eröffnung der Anlage in Königstein 06/2007 und ständige Erweiterung

Modelleisenbahnclub "Theodor Kunz" Pirna e. V.

www.mec-pirna.de

Sächsische Modellbahn-Vereinigung (SMV)

Tolkewitzer Eisenbahn-Gesellschaft

Gartenbahn seit 20 Jahren (seit 1994)

Betreiber ist Berndt Neubert, Kipsdorfer Weg, Tel. 2521725

Trümmerbahn

Einsatz bei der Enttrümmerung Dresdens 1945 – 1958

Zum Einsatz kamen v. a. Feldbahnen.

Broschüre "Die Dresdner Trümmerbahn"

Historische Feldbahn Dresden e. V.

Ralf Hauptvogel

Pressesprecher: Michael Lenk

Museen

Deutsche Bahn Museum Halle (Saale)

Außenstelle des DB-Museums in Nürnberg

Direktor: Jürgen Franzke

Tel. 0345 2152541

Deutsche Bahn Museum Nürnberg

Deutsches Dampflok-museum Neuenmarkt

Birkenstraße 5

D-95339 Neuenmarkt

Tel.: 09227 57-00

Fax: 09227 57-03

info@dampflok-museum.de

https://www.dampflok-museum.de/startseite/?no_cache=1

Deutsches Museum München

gegründet 1903, mit Eisenbahnabteilung

www.deutsches-museum.de

Eisenbahnmuseum Dresden

Anlässlich 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) findet eine Festwoche 07.04.2014 – 13.04.2014 und das 6. Dresdner Dampfloktreffen 11.04.2014 – 13.04.2014 statt. Dazu werden unter anderem Sonderfahrten in Zügen mit historischen Loks angeboten. Aus England ist die Dampflokomotive "Old Coppernob", Baujahr 1846, zu Gast, welche noch nie die Insel verlassen hat und im Prinzip die gleiche Bauart hat, wie einst die SAXONIA.
sh. auch Stiftung Bahn-Sozial-Werk (BSW)

sh. auch IG Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt

Leiter: Claus Rost

Zwickauer Straße 86

01187 Dresden

Tel. 0177 2847065

www.igbwddresdenaltstadt.de

Eisenbahnmuseum im Bahnhof Dresden-Gittersee

sh. Windbergbahn

Eisenbahnmuseum Leipzig

besteht seit 1989

Seit 1995 Domizil im Lokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Leipzig-Plagwitz mit Fahrzeugen und Ausstellungen. Der Verein organisiert auch Sonderzugfahrten rings um Leipzig und zu anderen Zielen in Sachsen. Bahnhof Leipzig-Plagwitz gibt es seit 1873, als Strecke Leipzig – Zeitz in Betrieb genommen wurde. Historischer Lokschuppen I auch als Preußischer Lokschuppen Plagwitz bekannt.

Verein Eisenbahnmuseum 2Bayrischer Bahnhof zu Leipzig" e. V.

Schönauer Straße 113

04207 Leipzig

Tel. 0173 5623035 (Mo – Fr 18:00 – 19:30 Uhr)

E-Mail info@dampfbahnmuseum.de

www.dampfbahnmuseum.de

Eisenbahnmuseum Schwarzenberg

Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (VSE) im Frühjahr 1980 gegründet

Fotosonderfahrten, Plandampfveranstaltungen

12/1991 Kauf von Lokomotiven, um sie vor Verschrottung zu retten

ab 1992 Aufbau Eisenbahnmuseum Schwarzenberg

Instandsetzung Lokschuppen und Gleisanlagen

Aufarbeitung und Instandhaltung historischer Fahrzeuge, dazugehöriger Werkzeuge, Maschinen und technischer Anlagen

Dampfloks 50 3616 (steht 09/2020 im Dienst), 52 8183, 58 3049, 86 049, 94 2105

Dieselloks Kö 0049, 100 537, 102 082, 106 992, A4M420, N4, 118 776 (als Leihgabe DB Museum), T 435.0553 und T 458.1513 "V75" (als Leihgabe der Railsystems RP), 112 516 (als Leihgabe der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft)

außerdem außerhalb des Museums Lok 44 351 (Regionalgruppe Wülknitz)

100 953 (am ehemaligen Bf Beierfeld)

Reisezugwagen Bghwe, Bgh, BDghws, Speisewagen

Reisezugwagen Bgh (E5) ist der letzte seiner Art in Deutschland
Sonderfahrten lt. Plan (sh. VÖ in Presse) auch für Betriebsfeiern, Vereinsausflüge u. a. bestellen
unter Tel. 03774 509328 oder 0371 3302696 oder über www
seit 2003 Schwarzenberger Kultur-Lokschuppen mit 800 qm. Platz für 350 Personen – Anfragen
zu Veranstaltungen/Vermietung unter FAX 03774 760760

lt. Dr. Günter Wolf gelangt man mit der Erzgebirgsbahn dorthin und es "stehen wunderbar
rekonstruierte Dampf-Diesel-Loks und andere Eisenbahn-Utensilien [dort]".

Die Freie Presse berichtete am 20.05.2019 von den Feierlichkeiten anlässlich 140 Jahre Eisenbahn
Stollberg – St. Egidien. In dem Zusammenhang wurde erwähnt, dass Personen aus dem Umkreis
des Eisenbahnmuseums Schwarzenberg zur Geschichte der Strecke geforscht haben und im
Ergebnis eine Ausstellung entstanden ist, welche im Bahnhof Stollberg (?) am 18.05.2019 eröffnet
wurde. Beteiligt war u. a. Jens Hanisch.

Mo – Fr 10:00 – 14:00 Uhr
Sa 10:00 – 16:00 Uhr (April – Oktober)
Sa 10:00 – 14:00 Uhr (November – 3. Adventswochenende)
letzter Einlass 60 min vor Schließzeit
So/Feiertag geschlossen
Sa (4. Adventswochenende - März) geschlossen
letzter Einlass 60 min vor der Schließzeit

Schneeberger Straße 60
08340 Schwarzenberg

info@vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
<http://www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de/>
Tel.: 0173 7862248

Eisenbahn-Postkarten-Museum

Es ist v. a. eine Online-Präsentation historischer Ansichtskarten mit Eisenbahnmotiven.
Homepage ist sehr gut gestaltet und hervorragend gegliedert. Man findet Bahnhöfe, Brücken,
Tunnel, Eisenbahnunglücke, Literatur u. v. a. m.

Günther Hunger
An den Steinkreuzen 6
04758 Oschatz
Telefon: 03435 6149062
E-Mail: foto-hunger@t-online.de
https://www.eisenbahn-postkarten-museum.de/formulare/index.php?form_id=9069

Feldbahnmuseum Pirna-Herrenleite

Geschichtsinsel Arnstadt für Verkehrs- und Zeitgeschichte im Lokschuppen⁹³

Das Museum entstand 1999 zur Sammlung und Erhaltung von Lokomotiven, insbesondere
solche, die in Thüringen unterwegs waren/sind. Der Lokschuppen bildet den zentralen Punkt der

⁹³ früher: Eisenbahnmuseum Arnstadt, Info aus Flyer des Jahres 2019

Geschichtsisel. Die Sammlung umfasst 6 Dampf- und 7 Diesellokomotiven. (Dampfloks 01 531, 44 1093, 50 3688, 89 6311, 91 6580, 95 027, Dieselloks V23, V36, V60 1100, 118 505, 118 749, 120 274, 131 072) sowie andere Bahnfahrzeuge, die Werkstatt und im Museumskabinett Gebrauchsgegenstände aus der Zeit 1949 – 1994.

Mo – Fr 10:00 – 16:00 Uhr
Sa + So 10:00 – 17:00 Uhr

Förderverein Bahnbetriebswerk Arnstadt/historisch e. V.
Rehestädter Weg 4
99310 Arnstadt
Tel. 03628 584849
E-Mail lokschuppen-arnstadt@web.de
www.ebm-arnstadt.de

Der Jonastalverein nimmt Bezug zu den 11/1944 begonnenen Bauarbeiten für ein Führerhauptquartier, die von tausenden Häftlingen des KZ SIII Ohrdruf ausgeführt werden mussten. Unter unmenschlichen Bedingungen entstanden so im Berg ca. 25 Stollen, welche Ausweichquartiere für Hitler und seine Führungsriege werden sollten. Die Forschungen dazu und das Gedenken an die unschuldigen Opfer hat sich der Verein zur Aufgabe gemacht. Außerdem pflegt er einen Geschichts- und Naturlehrpfad im Jonastal.

Geschichts- und Technologiesgesellschaft Großraum Jonastal e. V. – Jonastalverein (GTGJ)
Tel. +59 3628 589083
E-Mail jonastalverein@t-online.de
www.jonastal.de

Das technische Kulturdenkmal Bahnbetriebswerk Arnstadt inkl. Bahnhof im Zustand der Jahre 1960 – 1975 soll als Modell mit Spurweite H0 nachgebaut werden. Dabei sollen die Betriebsabläufe und die Bedeutung des Bahnhofs Arnstadt als Knotenpunkt zwischen Thüringer Ebene und dem Thüringer Wald wirklichkeitsgetreu dargestellt und für kommende Generationen erhalten werden. Als Vorlage dienten originale Gleispläne, Bauunterlagen und historische Fotos.

Interessengemeinschaft zur Erhaltung des Bw-Arnstadt im Modell e. V. (IGBw)
Tel. +49 3628 605054
E-Mail info@bw-arnstadt-modell.de
www.bw-arnstadt-modell.de

Historischer Lokschuppen Wilsdruff

Wilsdruff war bis 1972 der zweitgrößte Schmalspurbahnhof Deutschlands und war ein Zentrum des Schmalspurnetzes. Im Historischen Lokschuppen befindet sich ein Schmalspurmuseum. Möglichkeit von Draisinefahrten auf dem Bahnhofsgelände
Der Traditionsbahn Radebeul e. V. übernimmt Verantwortung und Betriebsführung des historischen Lokschuppens, der 15.08.2009 eröffnet wurde. Als Dauerleihgabe des Traditionsbahnvereins Radebeul e. V. fährt dort die Dampfloks IV K 539, Baujahr 1899, gebaut in Sächsischer Maschinenfabrik Richard Hartmann Chemnitz.

sh. auch IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e. V.

Militärhistorisches Museum Dresden (MHM)

Rangierlokomotive KS 200 B = Diesellok, gebaut von Klöckner-Humboldt-Deutz, in Dienst seit 01/1962 im Material-Hauptdepot Siegelbach bei Heilbronn, kam in 90er Jahren nach Mockrehna bei Torgau und war bis 2004 dort im Einsatz, aus Beständen der Bundeswehr (Standort im Außengelände Proschhübelstraße)

erhält 03/2014 einen über 100 Jahre alten historischen Güterwagen Typ G (h), der ursprünglich im Rheinischen Industriebahnmuseum in Nippes aufgestellt war, ab 1910 >120000 mal gebaut, beim Transport von Soldaten an die Front im I. Weltkrieg und zur Deportation von Juden in Konzentrationslager während der Nazidiktatur verwendet⁹⁴

Modellbahnland Erzgebirge

Europas größte Spur 1-Anlage im Maßstab 1:32, 770 qm Ausstellungsfläche

Mittelweg 5 (direkt an der B 95)
09488 Thermalbad Wiesenbad OT Schönfeld
Tel. 03733 59635-7
FAX 03733 59635-8
E-Mail info@modellbahnland-erzgebirge.de
www.modellbahnland-erzgebirge.de

Museumsbahnhof Edle Krone

historisches Bahnhofs-Blockhaus 1907 gebaut

Edle Krone e. V.
Tharandter Straße 56 a
01774 Klingenberg OT Edle Krone
Tel. 0173 9079574
E-Mail info@edlekrone.de
www.edlekrone.de

Museumsbahnhof Großvoigtsberg

Förderverein "Zellwaldbahn" e. V. kümmert sich um die Strecke Nossen – Freiberg als Museums- und Ausflugsbahn, betreibt in Großvoigtsberg ein kleines Museum zur Geschichte der Eisenbahn in der Gegen Nossen und zur Eisenbahnsicherungstechnik.

Museumsbahnhof Walthersdorf

Exponate über die Geschichte und Entwicklung der sächsischen Eisenbahnen im originalgestalteten Güterboden, dem alten Warte- oder Dienstraum, der intakten Stellwerksbude sowie in der historischen Waschküche

Eisenbahnverein Museumsbahnhof Walthersdorf
Claus Schlegel
Hauptstraße 132
09474 Walthersdorf
Tel. + 49 176 96331520
www.bahnhof-walthersdorf.de

⁹⁴ DNN-online vom 28.03.2014

Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

das flächenmäßig größte, heute noch vollständig erhaltene denkmalgeschützte
Bahnbetriebswerk für Dampflokomotiven in Deutschland, zwei 20-m-Drehscheiben mit je 26
Lokständen, Bekohlungs- und Besandungsanlage, Wasserkräne, Werkstatt mit historischen
Werkzeugmaschinen, Sammlung Dampf-, Diesel- und Elektrolokomotiven sowie historische
Personen- und Güterwagen
große Feldbahnanlage mit Spurweite 600 mm, mehrere Modellbahnen

Sächsisches Eisenbahnmuseum e. V.
An der Dresdner Bahnlinie 130 c
09131 Chemnitz
Tel. 0371 92002848
E-Mail info@sem-chemnitz.de
www.sem-chemnitz.de

Sächsisches Industriemuseum Chemnitz

im sanierten über 100-jährigen Gebäude einer ehemaligen Gießerei

Zwickauer Straße 119
09112 Chemnitz
Tel. 0371 367614-0
FAX 0371 367614-1
E-Mail chemnitz@saechsisches-industriemuseum.de
www.saechsisches-industriemuseum.de

Sächsisches Schmalspurbahnmuseum Rittersgrün

Nach Stilllegung der Schmalspurbahn Grünstädtel – Oberrittersgrün sammelten die
Eisenbahnfreunde aus Rittersgrün die Schmalspurfahrzeuge und restaurierten die wertvollen
Wagen.

Altbau-Lok IV K 99 579
betrieben wird Rittersgrüner Parkbahn, Spurweite 600 mm

Sächsisches Schmalspurbahnmuseum Rittersgrün e. V.
Kirschstraße 4
08359 Breitenbrunn OT Rittersgrün
Tel. 037757 7440
E-Mail museum-oberrittersgruen@t-online.de
www.breitenbrunn-erzgebirge.de

SSB Schmalspurbahnmuseum Radebeul gGmbH

Gemeinsam mit dem VSSB gründet der Traditionsbahn Radebeul e. V. das Museum, welches im
alten Güterboden Radebeul-Ost 2008 eröffnet wurde. Der Güterboden selbst wurde 1900 als
Warenumschlagplatz zwischen der Schmalspurbahn Radebeul – Radeburg und den
Hauptstrecken nach Berlin, Leipzig und Dresden in Betrieb genommen. Auch war er für örtlich
ansässige Industriebetriebe bedeutsam.

Am alten Güterboden 4
01445 Radebeul

Tel. 0351 213445-0
FAX 0351 2134455
E-Mail info@ssb-museum.de
www.ssb-museum.de

Straßenbahnmuseum Chemnitz

in zweischiffiger Wagenhalle aus dem Jahr 1908

Zwickauer Straße 164
09116 Chemnitz
Tel. 0371 40060-60
FAX 0371 40060-59
E-Mail kontakt@strassenbahn-chemnitz.de
www.strassenbahn-chemnitz.de

Technisches Schaudenkmal "Gießerei Heinrichshütte"

Leutenberger Straße 44
07343 Wurzbach
Tel. 036652 22717 (Frau Neumann)
E-Mail giesserei@heinrichshuette-wurzbach.de

Verkehrsmuseum Dresden gGmbH

Augustusstraße 1
01067 Dresden
Tel. 0351 8644-0
FAX 0351 8644-110
E-Mail info@verkehrsmuseum-dresden.de
www.verkehrsmuseum-dresden.de
Eisenbahn-Kustos: Sven Bracke

Verbände und Firmen

Allianz Pro Schiene (Eisenbahn-Kundenverband)

Geschäftsführer: Dirk Flege
Sprecherin: Barbara Mauersberg

Autoclub Europa (ACE)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Juni 2020 ist der "[Masterplan Schienenverkehr](#)" veröffentlicht worden. Er ist die Basis des sog. [Schieneplans](#), in welchem sich die Mitglieder des [Zukunftsbündnisses Schiene](#) auf die Umsetzung der geplanten Maßnahmen verständigen. Zentrales Anliegen ist die Entwicklung des [Deutschland-Taktes](#), der sowohl für den Personen-, als auch für den Güterverkehr Vorteile bringen soll.

E-Mail poststelle@bmvi.de

www.bmvi.de

Geschäftsstelle des Beauftragten der Bundesregierung für Schienenverkehr
gs-bsv@bmvi.bund.de

Bürgerinitiative "Altes Bahnhofsviertel" Eppendorf

Erhalt und öffentliche Nutzung der Bahnhofsgebäude, Lokschuppen, diverse Nebengebäude und Alte Schule in Eppendorf

Eppendorf lag an Schmalspurbahn Hetzdorf – Eppendorf – Großwaltersdorf, deren Betrieb Ende der 1960er Jahre eingestellt wurde

Sprecher: Dieter Rehwagen
Tel. 037293 545
E-Mail dieter.rehwagen@gmx.de

Öffentlichkeitsarbeit: Olaf Schwulst
Rudolf-Breitscheid-Straße 12
09575 Eppendorf
Tel.: 037293 71499, 037293 530
E-Mail: olsc@onlinehome.de

Dampf Plus GmbH

Zeitschrift (?) für Eisenbahnevents

Moosglöckchenweg 10
80995 München

Tel. 089 1588-1511
Fax 089 1588-7790
E-Mail: info@dampf-plus.de
<http://www.dampf-plus.de/>

Dampfbahnfreunde Mittlerer Rennsteig e. V. (DmR e. V.)

Gründung 1992, gemeinnütziger Verein
Traditionspflege im Thüringer Raum zur Unterstützung des Tourismus in der Region
v. a. Sicherung und Aufarbeitung historischer Schienenfahrzeuge und Bahnanlagen
Einige Vereinsmitglieder erstellen eine Modellbahnanlage der Spur H0, welche die Rennsteigbahn originalgetreu abbildet.

sh. bei Rennsteigbahn GmbH & Co. KG⁹⁵

Deutsche Bahn AG

Regionalbevollmächtigter Sachsen: Hans-Jürgen Lücking

⁹⁵ sh. Heft Termine und Veranstaltungen 2019 der Rennsteigbahn

DB Dampflokomotivwerk Meiningen (Dampflokwk)

Es gibt Werksführungen jeden ersten und dritten Samstag im Monat. Pro Jahr werden ca. 35 Dampfloks aufgearbeitet. Deutschland hat zzt. noch etwa 160 betriebsfähige Dampflokomotiven. In Europa gibt es > 500. Für die originalgetreu nachgebaute Schmalspurdampflokk IK Nr. 54 liefert das Werk Kessel und Rahmen und realisiert die Endmontage.

DB Dampflokwk Meiningen
Am Flutgraben 2
98617 Meiningen
Tel. 03693 851602
www.dampflokwk.de

DB Erzgebirgsbahn

Bedient die Strecken Johannegeorgenstadt – Aue – Zwickau mit Gelegenheit zur Weiterfahrt nach Karlovy Vary und Cranzahl – Chemnitz (Zschopautalbahn) sowie Chemnitz – Aue und Chemnitz Olbernhau-Grünthal.

Tarifinfo über
www.bahn.de/erzgebirgsbahn.de
www.vms.de
Tel. +49 371 4000888

Deutsche Reichsbahn

hatte 1991 mit 50 Traditionslokomotiven Europas größte Sammlung historischer Schienentriebfahrzeuge. Alle historischen Lokomotiven sind Eigentum des Dresdner Verkehrsmuseums.

43 Dampf- und Dieselloks, 7 E-Loks

Buch "Das Flügelrad in Sachsen – Ein Buch von der Heimat und ihren Eisenbahnen" – von der Reichsbahndirektion Dresden herausgegeben für ihre Gefolgschaft, Dresden 1943
Der Präsident der Rbd Dresden, Dr. Schmidt, lieferte dazu das Geleitwort, in welchem er Dr. Bloß als Herausgeber bezeichnet, Adolf Grafe für die Texte und Kurt Rübner für die Illustrationen verantwortlich benennt und außerdem Hanna Musch für Sammeln und Sichten des Materials dankt.

Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung Dresden (DZSF)

Abteilung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA), eröffnet am 23.05.2019⁹⁶

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV)

Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB)

örtliches Nahverkehrsnetz von Straßenbahn und Bussen
mit Straßenbahnmuseum im Betriebshof Trachenberger Straße 38 und Bergbahnen
(*Schwebebahn* seit 06.05.1901 Loschwitzer Straße nahe Körnerplatz – Oberloschwitz, [erste Berg-Schwebebahn der Welt, Konstrukteur Carl Eugen Langen, 2 Fahrschienen, 33 Stützen, 273,8 m

⁹⁶ sh. Universitätsjournal vom 25.06.2019

Länge, 84,2 m Höhenunterschied, 2 Wagen hängen unter der Fahrschiene, Räder mit Doppelspurkränzen, 1,6 m/s Höchstgeschwindigkeit, Zugseil für die Bewegung der Wagen + Fördermaschine in Bergstation – früher Verbunddampfmaschine, seit 1909 Gleichstrommotor, Wagen 1901 – 1912 waren rot, danach gelb, weil sie in den Straßenbahnbetrieb eingegliedert wurden, 1901 – 1904 Fahrbetrieb mit Vorsatzwagen, offene Perrons wurden 1930 auf der Talseite und 1951 auf der Bergseite geschlossen, unter Denkmalschutz seit 1975, Sanierung der Gesamtanlage 1984 – 1991 sowie umfangreiche Reparaturarbeiten 2001/02, Unfälle 1932 und 1998 durch zu hoch beladene Fahrzeuge, die am Veilchenweg mit der Schwebebahn kollidierten, Betriebsleiter: Holger Rohrbeck] und **Standseilbahn** seit 26.10.1895 Körnerplatz – Weißer Hirsch [547 m Länge, 95 m Höhenunterschied, 1000 mm Spurweite, Abt'sche Ausweiche, 5 m/s Höchstgeschwindigkeit, Dampfmaschinenantrieb wird 1909 durch Elektromotor ersetzt, ab 1912 Eigentum der Stadt Dresden, 1932 Bau der Oberleitung, die Heizung und Beleuchtung in den Fahrzeugen ermöglicht, 1962/63 werden in der Straßenbahnwerkstatt Trachenberge komfortablere Wagen gebaut, 1978/79 Generalüberholung, ab 1984 technisches Denkmal, 1993/94 umfangreiche Rekonstruktion und Wiedereröffnung 22.10.1994] in Loschwitz, Schwebebahn und Standseilbahn wurden Juli/August 2014 als Sehenswürdigkeit auf der "Route der Industriekultur" in Sachsen ausgezeichnet.

Straßenbahnmuseum in Zusammenarbeit mit Verein Historische Kraftfahrzeuge des Dresdner Nahverkehrs e. V.

FAX 0351 8583598

E-Mail Strassenbahnmuseum-dresden@dvbag.de

www.strassenbahnmuseum-dresden.de

DVB-Bergbahn

Tel. 0351 85724-10

FAX 0351 85724-13

E-Mail bergbahn@dvbag.de

Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Trachenberger Straße 40

01129 Dresden

Tel. 0351 85710-11

FAX 0351 85710-10

E-Mail service@dvbag.de

www.dvb.de

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn mbH (PRESS)

betreibt auch die Linie Bergen auf Rügen – Lauterbach Mole ab dem 13.12.2009

www.bergen-lauterbach.com sowie die Rügen'sche Bäderbahn www.ruegensche-baederbahn.de

Am Bahnhof 78

09477 Jöhstadt

Tel. +49 37343 80800

E-Mail expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

www.pressnitztalbahn.com

Eisenbahner Gewerkschaft

Volker Linke

auch: Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Landeschef der EVG: Dietmar Polster

Eisenbahnfreunde Chemnitztal e. V. (EFC)

bis 1998 noch Reiseverkehr auf Strecke Wechselburg – Chemnitz-Küchwald
Verein besteht seit 2001 für Erhalt des Bahnhofs Markersdorf-Taura unter denkmalpflegerischem Aspekt, Museumsbahnfahrten auf einem Teilstück der Strecke sind möglich

Vorsitzender Robin Helmert

Museumsbahnhof Markersdorf-Taura
Hauptstraße 100
09236 Claußnitz OT Markersdorf
Tel. 0178 2477346
E-Mail verein@chemnitztalbahn.de
www.chemnitztalbahn.de

Eisenbahnnostalgie Vogtland e. V.

Zusammenarbeit mit Camping- und Ferienpark Irfersgrün
Zusammenarbeit mit Förderverein Wisentatalbahn e. V.
Zusammenarbeit mit Verein Brückenberg-Kohlenbahn Zwickau (www.brueckenbergbahnde)
Aufarbeitung, Erhalt und Betrieb historischer Schienenbusse Baureihe 171/172 "Ferkeltaxe",
"Blutblase", gebaut im VEB Waggonbau Bautzen seit 1959 als Leichttriebwagen VT 2.09, erste
Muster gab es bereits 1957, Serienfertigung bis 1964
Standort: historisches Bahnbetriebswerk Adorf (Vogtl.)
Einsatz bei Fahrten der Erzgebirgischen Aussichtsbahn

Herr Pester
Irfersgrüner Bahnhofstraße 17
08485 Irfersgrün/Lengenfeld
Tel. 037606 33035
FAX 037606 2788
E-Mail service@eisenbahnnostalgie-vogtland.de
www.eisenbahnnostalgie-vogtland.de

Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.

historisches Bahnhofsgebäude aus dem 19. Jahrhundert mit original erhaltener historischer
Fahrkartenausgabe, Gepäckabfertigung und Ausstellung zur Bahnhofsgeschichte, unter
Denkmalschutz stehendes Weichenriegelwerk, zu besichtigen im Zusammenhang mit Fahrten der
Erzgebirgischen Aussichtsbahn
Anlässlich 130 Jahre Streckenjubiläum Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg findet 12.10. –
13.10.2019 in Schlettau ein Bahnhofsfest statt.

Böhmische Straße 11
09487 Schlettau
Tel. + 49 3733 65017, + 49 0162 1807739

Fiacre-Anstalt

Vereinigung von Dresdner Lohnkutschern⁹⁷

Dazu gibt es ein Regulativ vom 06.09.1819. Dieses schreibt u. a. vor, dass "scheue und nicht eingefahrene Pferde sowie unerfahrene und ungeschickte Purschen" nicht zum Einsatz kommen dürfen. Für Einspänner war eine Fahrdauer von 1 h und für Zweispänner eine von 3 h empfohlen, die aber je nach Gutdünken der Kutscher ausgedehnt oder verkürzt wurde. Empfohlen war die Geschwindigkeit, die mit einem "guten Trab" erreicht werden konnte.

Die Mitglieder der Vereinigung hatten das Privileg, "Fahrgäste spontan und kostenpflichtig mit der Droschke in Dresden befördern zu dürfen." Eine Weigerung, die "Fahrlustigen" zu befördern, konnte mit Gefängnis bestraft werden.

Fiaker "in leichter aber solider Bauart" gelten als Vorläufer der Taxis. Sie waren eindeutig mit Nummern in weißer Ölfarbe zu kennzeichnen. Standorte waren der Neumarkt, der Neustädter Markt und im Italienischen Dörfchen. Die Fahrpreise waren pro Person und Zeit geregelt und eine Fahrt kostete höchstens 8 Groschen für eine halbe Stunde. Kinder bis 10 Jahre fuhren für den halben Preis. Es war verboten, Trinkgelder anzunehmen. Wartete der Fahrgast länger als 10 Minuten, zahlte er ebenfalls nur ein geringeres Entgelt.

Anfangs gab es Widerstand seitens der Chaisenträger, die wegen der schlechten Straßenverhältnisse in Dresden zunächst noch mehr Zulauf hatten, als die Droschkenkutscher.

Förderverein Diesel-Schnelltriebwagen (SVT) e. V.

Zusammenarbeit mit Aus- und Weiterbildungszentrum Verkehrsgewerbe Leipzig (AWV) seit 2000 in Besitz des "Fliegenden Kölner" – einst unterwegs als VINDOBONA
Dieser Diesel-Schnelltriebwagen der Bauart "Köln" galt als schnellster Zug der Welt mit 160 km/h. Eingesetzt ab 1938 im Fern-Schnellverkehrsnetz der Deutschen Reichsbahn. Später genutzt als Generalszug der US-Army in Deutschland. Fuhr bis 1958 in der Rheinblitz-Gruppe. Seit 1959 für die Deutsche Reichsbahn der DDR unterwegs und dort eingesetzt im internationalen Verkehr (Berlin – Prag, Wien, Budapest, Warschau, Kopenhagen).

Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V. (FHWE)

Reaktivierte 2008 die Regelspurstrecke Schönheide-Ost – Schönheide-Süd – Muldenberg.
Es fährt die Motor-Draisine "Wernesgrüner Schienen-Express".
veranstaltet jährlich gemeinsam mit Museumsbahn Schönheide das WCd-Schmalspurbahn-Festival

Wilzschhaus Nr. 3
08304 Schönheide
Tel. 037755 69898-1, 0152 28639892
FAX 037755 69898-2
E-Mail fhwe@fhwe.de
www.fhwe.de, www.schienen-express.de

Förderverein Wisentatalbahn e. V.

seit 1887 Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Thüringen auf der Strecke Schönberg – Schleiz, regulärer Reiseverkehr bis 2006
Wiedereröffnung am 03.12.2011, Ausflugszüge mit historischem Triebwagen LVT
Zusammenarbeit mit Eisenbahnnostalgie Vogtland e. V.

Hauptstraße 6

⁹⁷ sh. Dresdner Amtsblatt vom 01.08.2019

07919 Mühltruff
Tel. 0170 1863816, 0160 91058223
FAX 036645 24852 (Diakonie Mühltruff)
E-Mail auskunft@wisentatalbahn.de, info@wisentatalbahn.de
www.wisentatalbahn.de

IG Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt

Freizeitgruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk
Lokschuppen an der Nossener Brücke, Ringlokschuppen an der Zwickauer Straße (1893/94
errichtet)

Zwickauer Straße 86
01187 Dresden
Tel. 0351 42484134
E-Mail JBaumgaertel@gmx.de
www.igbwdresden-altstadt.de
Vorsitzender: Jörg Baumgärtel
Vizevorsitzender: Claus Rost
Alfred Hobl

Gemeinnützige Gesellschaft SVT Görlitz

Die Mitglieder der SVT Görlitz engagieren sich besonders für den Erhalt und die Pflege des
legendären [Schnelltriebwagens VT 18.16](#), der auf der Strecke des Vindobona-Express' eingesetzt
war. Ziel ist es, den Zug so instand zu setzen, dass [grenzüberschreitende Sonderfahrten](#), etwa
nach Prag, Budapest oder Kopenhagen, möglich sind.

Geschäftsführer: Mario Lieb
SVT Görlitz gGmbH
Hänischstraße 21
04347 Leipzig

Tel. +49 174 1866305 (mittwochs 18:00 – 21:00 Uhr)
E-Mail kontakt@svt-goerlitz.de
<https://www.svt-goerlitz.de/de/>

IG Dampflokomotiven Nossen e. V.

Nossen galt bis in die 60er Jahre als wichtiger Eisenbahnknotenpunkt in Sachsen, an dem sich
zwei Normalspurstrecken und bis 1972 auch eine Schmalspurstrecke kreuzten. Mitte der 90er
Jahre fand sich die Interessengemeinschaft zusammen, um den Erhalt des Bahnbetriebswerks
Nossen und die Strecke nach Freiberg zu erhalten. Im Bw können historische Lokomotiven und
zwei Schmalspurlokomotiven besichtigt werden. Alle für den Betrieb von Dampflokomotiven
erforderlichen Einrichtungen sind noch betriebsfähig erhalten. Der Verein arbeitet mit Fa. Wedler
Franz Logistik GmbH & Co. KG und der Fa. Regio-Infra-Service Sachsen GmbH sowie dem
Förderverein "Zellwaldbahn" e. v. zusammen.

Döbelner Straße 19
01683 Nossen
Tel. 035242 439684
FAX 035242 439688

E-Mail info@bwnossen.de
www.bwnossen.de

IG Friedbergbahn

Die IG hat zum Ziel, die Bahnstrecke Suhl – Schleusingen wieder in Betrieb zu nehmen. Es ist die mit 67 Promille steilste, im Reibungsbetrieb betriebene Bahnstrecke Deutschlands.⁹⁸

sh. bei Rennsteigbahn & Co. KG

IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e. V.

sh. auch Historischer Lokschnuppen Bf Wilsdruff
Die IG betreibt u. a. eine sehr informative Webseite "[Wilsdruffer Schmalspurnetz](http://Wilsdruffer-Schmalspurnetz)"

Freiberger Straße 50
01723 Wilsdruff
Tel. 035242 47711
E-Mail verein@wilsdruffer-schmalspurnetz.de
www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de

IG Traditionslok 58 3047 e. V. Glauchau

Der Verein besteht seit 1989. Die IG ist als Gruppe der Stiftung Bahn-Sozialwerk aktiv. Sammlung von Lokomotiven aller Traktionsarten mit Domizil im Glauchauer Lokschnuppen. Der Verein organisiert Sonderfahrten und es gibt Veranstaltungen auf dem Gelände des Vereins.

Scheermühlenstraße 5
08371 Glauchau
Tel. 03763 7782864, 0176 38674236
FAX 03763 4021013
E-Mail fahrkarten@dampflok-glauchau.de
www.dampflok-glauchau.de

IntEgro Verkehr GmbH

27.01.2009 Zulassung durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit
ab 01.04.2009 erste Verkehrsleistungen
v. a. Güterverkehr deutschlandweit
regelmäßiger grenzüberschreitender Güterverkehrs nach und von Tschechien

Buchenstraße 24
08468 Reichenbach/Vogtl.

Tel.: + 49 3765 38793-0
FAX: + 49 3765 38793-9
E-Mail: info@integro-verkehr.com
www.integro-verkehr.com

⁹⁸ sh. Heft Termine und Veranstaltungen 2019 der Rennsteigbahn

Interessenverband der Zittauer Schmalspurbahnen e. V.

Am Bahnhof Bertsdorf 2
02785 Olbersdorf
Tel. 0173 5768563 (H. Firle)
E-Mail verein@zoje.de
www.zoje.de

sh. auch Zittauer Schmalspurbahn

Historische Westsächsische Eisenbahnen e. V.

In seinem Besitz befindet sich der "Wernesgrüner Schienenexpress" – ein attraktiver Aussichtswagen.

Kundenverband Pro Bahn

Die Länderbahn

www.laenderbahn.com

Lausitzer Dampflokk Club e. V.

Anbieter historischer Sonderzugfahrten

Am Stellwerk 552
03185 Teichland-Neuendorf
Tel. 0355381 7645
E-Mail mail@ldcev.de
www.LDCeV.de

Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)

Reichenbacher Straße 1
02827 Görlitz
Tel. 03581 7648910, 0800 98664636
E-Mail info@odeg.de
www.odeg.de

Ostsächsische Eisenbahnfreunde e. V.

Das Löbauer Maschinenhaus (seit 1859) ist eines der ältesten Lokschuppen Deutschlands. Sammlung historischer Lokomotiven und Wagen (2 Dampfloks der Baureihe 52, Schienenbus LVT 172, Diesellok V 100), Modellbahnhof im ehemaligen Güterboden

Maschinenhausstraße 2
02708 Löbau
Tel. 03585 219-600
FAX 03585 219-673
E-Mail info@osef.de
www.osef.de

Prager Eisenbahnclub "Herkules" KHKD

HERKULES KHKD s.r.o.
U Hranic 15
100 00 Praha 10

Tel: +420 267312957, +420 602373431
E-mail: info@khkd.cz
<https://www.khkd.cz/>

Railsystems RP GmbH

Railsystems RP GmbH
Südstr.2b
99867 Gotha
E-Mail: info@railsystemsrp.de
<https://www.railsystems-rp.de/>

Rennsteigbahn GmbH

Strecke Ilmenau – Themar

Der Betrieb der Bahn wird durch eine vielseitige Vereins- und Unternehmensstruktur unterstützt und sichergestellt. Angeboten wird bundesweiter Güterverkehr, aber auch individuell gestaltete, (nostalgische) Sonderfahrten. Es ist möglich seine Hochzeitsfeier hier auszugestalten. Samstags, Sonn- und Feiertags finden regelmäßig Fahrten auf der landschaftlich attraktiven und technisch-historisch interessanten Strecke Erfurt – Ilmenau – Manebach – Stützerbach statt. Der Streckenabschnitt Stützerbach – Bf Rennsteig auf 747 m Höhe ü. n. N. ist mit > 60 Promille Neigung eine der steilsten im Reibungsbetrieb befahrenen Eisenbahnstrecken Deutschlands.⁹⁹

Rennsteigbahn GmbH & Co. KG
Rennsteig 3
98711 Schmiedefeld
Tel. +49 36782 70666
E-Mail buchung@rennsteigbahn.de
www.rennsteigbahn.de
www.rennsteigshuttle.de

Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG)

(ab 09.05.2007)

früher: BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge, BVO Bahn GmbH
Chef: Roland Richter
Vize-Eisenbahnbetriebsleiter: Mirko Froß
Marketing: Kati Schmidt

Sächsische Modellbahner Vereinigung e. V.

Der Vereinigung gehören 62 Vereine aus Sachsen, Thüringen, Brandenburg, Berlin, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern, Hessen sowie aus Schweden und Österreich an.

⁹⁹ sh. Heft Termine und Veranstaltungen 2019 der Rennsteigbahn

Dr.-Külz-Straße 4
01445 Radebeul
Tel. 0152 04579003
FAX 0351 4525811
E-Mail medien@smv-aktuell.de
www.smv-aktuell.de

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG)

www.soeg-zittau.de

Sächsischer Dampfmaschinenverein zu Wilsdruff e. V.

veranstaltet "Dampftreff"
restauriert alte Dampfmaschinen, auch Dampfmaschinen-Modelle
Vorsitzender: Robert Büttner
www.saechsischer-dampfmaschinenverein.de

Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, Sitz in Dresden

Vorstand: Andreas Winkler
Marketing: Ingo Neidhard
Sitz seit 2008 im historischen Güterboden Radebeul-Ost
Am alten Güterboden 4k
01445 Radebeul
Tel. 0351 2134440
FAX 0351 2134445
www.ssb-sachsen.de

oder Geschäftsstelle
Bautzner Straße 17
01099 Dresden
E-Mail info@stiftung-ssb.de

Tourismusnetzwerk Industriekultur Dresden

www.industriekultur-dresden.com

Traditionsverein "Rollbockbahn" e. V. Heinsdorfergrund

Reichenbacher Straße 173
08468 Heinsdorfergrund
Tel. 03765 12364
Fax 03765 14824
E-Mail info@rollbocklok.de
https://www.heinsdorfergrund-vogtland.de/inhalte/gemeinde_heinsdorfergrund/inhalt/vereine/rollbockverein/rollbockverein

Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen

www.vdmt.de, Ingrid Schütte

Verein für Industriekultur Leipzig e. V.

c/o Haus des Handwerks
Dresdner Straße 11/13
04103 Leipzig
Tel. 0341 6793885
FAX 0341 4420899
E-Mail post@industriekultur-leipzig.de
www.industriekultur-leipzig.de

Projektbüro KONSUMZENTRALE
Industriestraße 85 – 95, Eingang C, Zimmer 125
04229 Leipzig

Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V. (VSE)¹⁰⁰

ab 1990, im ehemaligen Bahnbetriebswerk Schwarzenberg, Fahrzeugsammlung mit Dampflokomotiven, Sonderfahrten der Erzgebirgischen Aussichtsbahn Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg

Eisenbahnmuseum Schwarzenberg
Schneeberger Straße 60
08340 Schwarzenberg
Tel. 0173 7862248
FAX 03774 760760
E-Mail info@vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
www.vse-eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de

Axel Schlenkrich (Sachverständiger nach § 33 EBO)
Eisenbahnbetriebsleiter
Glück-Auf-Siedlung 3
08340 Schwarzenberg
Tel. +49 160 97464686
FAX +49 3774 23212
E-Mail kesselstrein@web.de

Verein Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf e. V.

ca. 200 Mitglieder, besteht ab 1990

sh. Sächsisches Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf

Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e. V. (VSSB)

Projekt Dampfbahn-Route mit "Dampfbahn-Magazin" – www.dampfbahn-route.de, E-Mail info@dampfbahn-route.de
Projekt Nachbau der IK Nr. 54 "Grüne Lady"= Sachsens erste Schmalspurdampflokomotive (dreifach gekuppelte Tenderlokomotive mit Nassdampf-Zweizylindertriebwerk), Projektleiter: Jörg

¹⁰⁰ beachte Zusammenhang mit Erzgebirgischer Aussichtsbahn

Müller, ca. 80 Firmen beteiligt, aus über 4400 Einzelteile zusammengesetzt, Spurweite 750 mm, Länge über Puffer 5,64 m, Höhe 3 m, Dienstlast 18 Tonnen, Kesseldruck 15 bar, Leistung ca. 200 PS, Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Wasservorrat 1,5 Kubikmeter, Kohlevorrat 500 kg, Spendenkonto mit mehr als 804300 EUR, die Idee zum Nachbau entstand 2006, Baubeginn war 12.01.2009 in Meiningen, Probefahrt am 26.06.2009 auf der Strecke Jöhstadt – Schmalgrube (Lokführer Franz Reißig), erste offizielle Fahrt am 04.07.2009 ab Radebeul-Ost, Heimatbahnhof ist Jöhstadt

Vorsitzender: Andreas Winkler (Hauptgeschäftsführer des Unternehmerverbandes der sächsischen Metall- und Elektroindustrie)

Vizevorsitzender: Bodo Finger (Präsident der Vereinigung der Sächsischen Wirtschaft)

Vereinssekretär/Schatzmeister: Thomas Moldenhauer

Bautzner Straße 170

1099 Dresden

E-Mail info@ssb-sachsen.de

Vereinigung der Universitätsprofessoren des Eisenbahnwesens (VUE)

Die Vereinigung geht auf einen Freundeskreis zurück, der sich seit 1977, mit nur einer Unterbrechung im Jahr des Mauerfalls 1989, regelmäßig trifft. Sie wurde in Stuttgart als Gruppe der deutschsprachigen Eisenbahnprofessoren gegründet. Als VUE treten die Eisenbahnwissenschaftler seit ihrer Herbsttagung 2017 in München auf. Aktuell gehören der VUE 21 aktive Universitätsprofessoren und eine Professorin, die im Hauptamt das Eisenbahnwesen oder ein Teilgebiet davon in Forschung und Lehre repräsentieren, sowie 29 im Ruhestand befindliche ehemalige Professoren der VUE an.¹⁰¹

Aufgaben und Ziele:

Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses

Weiterentwicklung in der Grundlagenforschung unter Beibehaltung der starken wirtschaftsnahen Forschung

Unterstützung der Verkehrspolitik

Kontakt über:

Institut für Bahnsysteme und öffentlichen Verkehr

Prof. Rainer König

[Professur für Bahnverkehr, öffentlicher Stadt- und Regionalverkehr](#) an der Fakultät

Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden

E-Mail bsrv@mailbox.tu-dresden.de

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VO)

gegründet 31.05.1998

Leipziger Straße 120

01127 Dresden

www.vvo-online.de, www.vvo-mobli.de

E-Mail service@vvo-onlinde.de

Fahrplan-Hotline 0351 852-6555 (Mo – Fr 07:00 – 19:00 Uhr, Sa, So, Feiertage 08:00 – 19:00 Uhr)

¹⁰¹ Stand Juli 2019, sh. Professor Dr.-Ing. Christian Schindler, RWTH Aachen, [Eisenbahnprofessoren schärfen ihr Profil](#) in [Deine Bahn 07/2019](#)

Vogtlandbahn

www.vogtlandbahnd.de

Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE)

engagiert sich für Wiederaufbau der durch das Hochwasser 2002 stark beschädigten Strecke der Weißeritztalbahn

Vorsitzender: Arndt Steinbach

Zweckverband Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)

Tel. 0800 98664636

www.zvon.de

Personen

Lutz Anke

hat einen Sachsen-Comic veröffentlicht, der den Titel "Dampf – A traffic Novel" trägt und sich auf unterhaltsame Art mit der Industrialisierung Sachsens befasst.

Dr. Achim Bartoschek

hat eine umfangreiche und informative Webseite "[Bahntrassenradeln](#)" aufgebaut.

Reinhard Demps

veröffentlichte eine Artikelserie "Vom Reisehandbuch zum Eisenbahn-Kursbuch" in Fahrt Frei¹⁰²

Edith Gawohl

aus Pirna hat eine Weihnachtsgeschichte "Das Mädchen aus dem Bahnwärterhäuschen" geschrieben; veröffentlicht in "Dresden am Wochenende" vom 22./23.12.2012.

Adolf Glaßbrenner

die Redewendung „[allerhöchste Eisenbahn](#)“ geht auf Glaßbrenner zurück. In einer humoristischen Szene mit dem Titel *Ein Heiratsantrag in der Niederwallstraße* geht es um einen zerstreuten Briefträger namens Bornike. Dieser verhaspelt sich andauernd beim Sprechen und bringt immer wieder Wörter in den Sätzen durcheinander. Als er bei seinem zukünftigen Schwiegervater um die Hand von dessen Tochter anhalten will, drückt er seine Freude über dessen Einverständnis so aus: „Diese Tochter is ganz hinreichend, ich heirate ihre Mitgift.“ Kurz darauf bricht er eilig auf, da er vergessen hat, dass die Post, die er austragen muss, schon längst mit dem Zug angekommen ist. In der Eile entschuldigt er sich mit: „Herrjesses Leipzig! [...] Es ist die allerhöchste Eisenbahn, die Zeit is schon vor drei Stunden ankommen.“^[3]

Carl Guillery

Handbuch über Triebwagen für Eisenbahnen. Dresden: Fachbuchverl., 1. Aufl., 2015. (Reprint von 1908), ISBN: 9783956926440

¹⁰² genaue Datumsangabe nicht überliefert

Rainer Heinrich

Fotograf, der zahlreiche seiner attraktiven Eisenbahnfotos im Eisenbahnkalender 2011 (2012?) veröffentlichte.

Erich Kästner

Gedicht "Das Eisenbahngleichnis"

<http://genius.com/Erich-kastner-das-eisenbahngleichnis-annotated>

Werner Köhler

ist der letzte Lokführer, der eine Original IK Nr. 54 Schmalspurdampflok gefahren hat. Er lebt im Schwarzwald und feierte am 02.07.2009 seinen 81. Geburtstag.

Claus Köpcke

war ab 1872 im Sächsischen Finanzministerium für den Ausbau des Eisenbahnwesens verantwortlich. Insbesondere machte er sich um die Entwicklung der sächsischen Schmalspurbahnen verdient. Ebenso war er am Bau des Dresdner Hauptbahnhofs zwischen 1892 und 1898 beteiligt und initiierte den Bau mehrerer Brücken (Elbbrücke Riesa 1878, Markersbacher Viadukt 1888 – 1889, Blaues Wunder, Eisenbahnbrücke neben Marienbrücke 1898 – 1900). Köpcke war gleichwohl forschend-wissenschaftlich tätig bei der Untersuchung des Schwingungsverhaltens bei Hängebrücken und an Glockenstühlen. Verstorben ist er am 21.11.1911 und beigesetzt im Urnenhain Tolkewitz.

Helga Kuhne

publizierte "Reichsbahndirektion Dresden 1869 – 1993".

Karl May

"Unter Volldampf" – eine Auswahl aus Werken von Karl May, in denen die Eisenbahn eine besondere Rolle spielt, zusammengestellt von Siegfried Augustin und Wilhelm Brauner

Erich Preuß

veröffentlichte in Fahrt Frei mehrere Artikel zur Geschichte der Eisenbahn und anderer Eisenbahnthemen, u. a. die Artikelserie "Mit Dampf zwischen Leipzig und Dresden" anlässlich 140 Jahre Fernbahn Leipzig – Dresden 1977; ebenso die Artikelserie "Express mit Plüsch – Über Glanz und Ende eines exklusiven Zuges", in welcher das Wohl und Wehe des Orient-Express beleuchtet wird. In Fahrt Frei 04/1980 veröffentlicht er "Eine kleine Betrachtung vom Auf und Ab der Bahnsteigsperr". Außerdem arbeitet er als Gerichtsreporter und hat sich dort auf Verfahren zu Eisenbahnunglücken spezialisiert.¹⁰³

Jens Pröger

ist Geschäftsführer der Chemnitzer Modellbau GmbH und Eisenbahnfan, der sich dem Vermächtnis Richard Hartmanns verpflichtet fühlt.

Siegfried Reuter

hat Spezialwissen zur Windbergbahn bei Freital, wie er in einer Leserzuschrift an die DNN vom 06./07.02.2010 erkennen lässt. Er erarbeitete "Schächte des Steinkohlen- und Erzbergbaus im Döhlener Becken", Topographische Karte 1:25000.¹⁰⁴

¹⁰³ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

¹⁰⁴ sh. VL Prof. Günter H. Hertel, vgl. Angaben zur Windbergbahn

Tim Schröter

aus Leipzig hat Eisenbahngeschichte zu seinem Hobby erkoren.

Dr. Wolfgang Schube

In der Studentenakte von Herrn Schube sind zwei Aufsätze von ihm enthalten: "Die Entwicklung der Kohlenstaublokomotive im Rahmen der Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Dampflokomotivdienst" vom 19.06.1951, "Die Schwerpunktaufgaben des Betriebs- und Verkehrsdienstes im Jahre 1952" vom 22.05.1952 (Scans sh. Fotosammlung HfV)

A. G. Schuchardt

veröffentlichte 1980/81 in Fahrt Frei (?) eine Artikelserie "Im rollenden Wagen – Aus der Entwicklung des Eisenbahnwagens sowie über Dichtung und Wahrheit im Eisenbahnzug"; außerdem kurze Artikelserie "Huldigung der Veteranen – Allerlei über die Ahnengalerie der Dampflokomotive" in Fahrt Frei 10/1977 und 19/1977, welche anlässlich 25 Jahre Verkehrsmuseum erschien; Es ist ein Zeitungsausschnitt überliefert ohne genaue Angaben mit einem Text "An der Schranke – über Altes und Neues am Wärterhaus". In Fahrt Frei 25/1978 schreibt er den Artikel "Im Wartesaal – eine Plauderei über die Gastronomie am Schienenstrang".

Rainer Zschech

Triebwagen-Archiv. Berlin: Transpress Verl. Für Verkehrswesen, 2., überarb. und erw. Aufl., 1970

Peter Wunderwald

Eisenbahnexperte im Bereich Wilsdruff, auch zur Lößnitzgrundbahn "Lößnitzdackel", auch gemeinsam mit Wolfram Wagner

Eisenbahnunglücke/-unfälle

01.01.1855

Einsturz der großen Löbauer Eisenbahnbrücke, die über das Löbauer Wasser führt
Bereits 12/1854 hatte ein Arbeiter der nahen Metzschkemühle an einem Brückenpfeiler einen Riss bemerkt, der sich nach einigen Tagen augenscheinlich vergrößert hatte. Dem verantwortlichen Betriebsingenieur wurde der Schaden gemeldet und amtliche Untersuchungen bestätigten die Instabilität des Pfeilers. Stützarbeiten wurden ausgeführt, jedoch durch anhaltenden Regen und Hochwasser stark behindert. Man richtete rund um die Uhr eine ständige Wache ein. Der letzte Zug fuhr 03:15 Uhr von Görlitz nach Dresden über die Brücke. Gegen 09:30 Uhr fiel der erste Pfeiler in sich zusammen, riss weitere mit sich und andere wurden gesprengt, um größeren Schaden an umliegenden Gebäuden zu verhindern. Menschen wurden nicht verletzt. Es heißt, dass gerade die Garantiezeit für die Brücke abgelaufen war. Mit dem Neubau einer Brücke wurde unverzüglich begonnen, die bereits nach 1,5 Jahren Bauzeit am 28.08.1856 eingeweiht werden konnte.¹⁰⁵

17.07.1911

Um 08:32 Uhr entgleiste ein aus Basel kommender Eilzug bei der Einfahrt in den Bahnhof Müllheim. Es waren 14 Todesopfer, 10 Schwerverletzte und mehrere Leichtverletzte zu beklagen. Es entstand Sachschaden in Höhe von 130500 Mark. Dem Vernehmen nach war ein Streckenstück wegen Baumaßnahmen nur für die Durchfahrt mit 20 km/h ausgelegt. Der fragliche Zug hatte dieses aber mit 100 km/h passieren wollen. Es hieß, dass der Lokführer infolge übermäßigen Alkoholgenusses im Führerstand eingeschlafen war und deshalb nicht

¹⁰⁵ aus: R. Plesky, nach einem Bericht eines Augenzeugen, Der Einsturz der großen Eisenbahnbrücke in Löbau am 1. Januar 1855, in: Das Flügelrad in Sachsen, Dresden 1943

rechtzeitig bremsen konnte. Der Lokführer wurde strafrechtlich zur Verantwortung und zu 2 Jahren und 4 Monaten Haft verurteilt. Pflichtverletzungen des Heizers wurden zwar untersucht, jedoch wurde er freigesprochen.¹⁰⁶

27.12.1925

Gegen 02:00 Uhr Erdbeben (Tonlawinen) mit starker Gleisverwerfung auf > 100 Strecke am Bahnhof Rosengarten, westlich der Lichtenberger Brücke. Bereits am 26.12.1925 meldete ein Lokführer des D-Zuges Berlin – Frankfurt/Oder gegen 19:30 Uhr dass er an dieser Stelle eine Senkung im Gleis bemerkt hat. Man hat zwar sofort Untersuchungen angestellt, aber die drohende Gefahr nicht erkannt. Glücklicherweise war zum Zeitpunkt kein Zug auf dieser Strecke unterwegs, sodass außer der Beschädigung an der Trasse keine Verletzten oder sonstiger Sachschaden zu verzeichnen war.¹⁰⁷

22.12.1939

Zugunglück bei Genthin, welches als das schlimmste in Deutschland gilt, an welchem Reisezugwagen beteiligt waren. Ein Schnellzug raste ungebremst auf einen stehenden D-Zug auf. Dieter Rohr ist Augenzeuge und hat dazu intensiv im Stadtarchiv Genthin recherchiert. Nach Berichterstattung am darauffolgenden Tag gab es 132 Tote und 109 Verletzte. Diese Zahlen werden angezweifelt, weil die Rettungs- und Aufräumarbeiten 1 Woche dauerten und viele im Krankenhaus ihren Verletzungen erlagen. Heute steht vor dem Genthiner Bahnhof ein Gedenkstein, auf dem 278 Tote und 453 Verletzte genannt werden. Überliefert ist, dass die Gattin des Chefarztes vom örtlichen Krankenhaus nahezu pausenlos mit ihrem Privat-PKW Verletzte vom Unglücksort zum Krankenhaus gefahren hat und sie dabei wie alle Helfer Übermenschliches geleistet hat. Leider ist sie daran psychisch zerbrochen.¹⁰⁸

31.07.1945

Ein Güterzug aus Richtung Radebeul-Naundorf passiert die beschädigte Elbbrücke in Richtung Niederwartha, die daraufhin einstürzte und den Zug teilweise mit sich riss. Die Brücke ist dem Vernehmen nach am 08.05.1945 von der Wehrmacht gesprengt worden, wobei der Anschlag nicht vollständig gelang, da einige Zündkabel gekappt worden waren. Ein Offizier der Sowjetarmee befahl die unglückliche Zugfahrt und kam dabei ums Leben. Der Fahrdienstleiter der Reichsbahn im Bahnhof Radebeul-Naundorf wurde zur Verantwortung gezogen und soll nach Sibirien gebracht worden und niemals zurückgekommen sein.¹⁰⁹

15.05.1960

Ein Eilzug auf der Strecke Halberstadt – Leipzig stieß kurz vor Einfahrt in den Leipziger Hauptbahnhof gegen 20:25 Uhr mit dem ausfahrenden Personenzug Leipzig – Halle zusammen. Von beiden Zügen entgleisten mehrere Wagen und sie wurden schwer beschädigt. Die Züge waren wegen der falsch gestellten Weiche 262 in Höhe der Wollkämmerei mit jeweils 85 km/h frontal aufeinander geprallt. Der Fahrdienstleiter hatte keine Fahrwegprüfung durchgeführt. 59 Reisende konnten nur noch tot geborgen werden, etwa 100 Personen wurden z. T. schwer verletzt.¹¹⁰ Die Eisenbahner des zuständigen Stellwerks wurden zu 15 Jahren Haft verurteilt, die

¹⁰⁶ Fahrt Frei, nach 31.07.1981 vor 1982

¹⁰⁷ Fahrt Frei 51/52/1974

¹⁰⁸ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter", vgl. auch

http://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnunfall_von_Genthin,

<http://www.welt.de/vermischtes/article5600453/Das-schwerste-Zugunglueck-in-Deutschland.html>

http://www.volksstimme.de/nachrichten/lokal/genthin/710544_Genthin-Ungluecksnachrichten-nach-72-Jahren.html

¹⁰⁹ nach Hans Burkhardt aus Cossebaude und Jörg Roßberg vom Feuerwehr- und Heimatverein Niederwartha in freitagSZ vom 25.01.2013

¹¹⁰ nach anderen Berichten sind es 54 Tote und 240 Verletzte

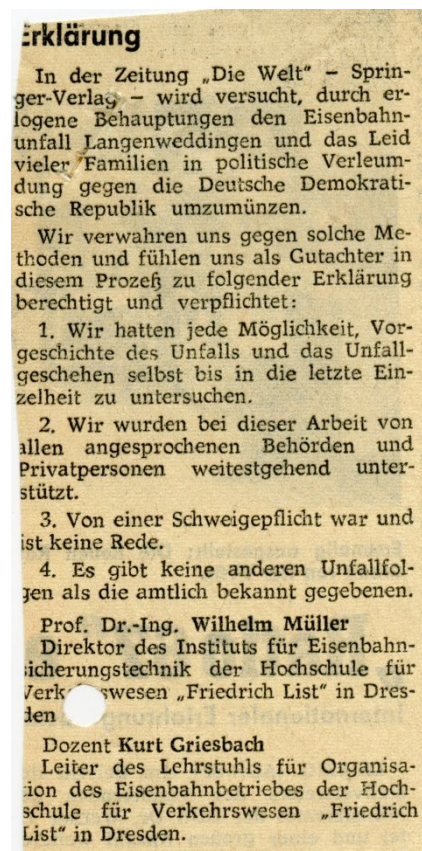
später auf 5 Jahre reduziert worden waren. Gerüchtweise geht um, dass bei der grob fahrlässigen Handlung auch Alkohol im Spiel gewesen sei. Der Mitarbeiter der HfV, Dr. Rudolf Lange, erhält von der Reichsbahndirektion Halle eine Belobigung wegen seines Hilfseinsatzes beim Zuganglück.¹¹¹

1961

Im Hamburger S-Bahnhof Berliner Tor fährt ein Personenzug auf einen Bauzug, den der Fahrdienstleiter übersehen hat. Es sind 28 Tote und 55 Verletzte zu beklagen.¹¹²

06.07.1967

Der Personenzug P-852 Magdeburg – Thale, ein Doppelstockzug, geht nach 12 km Fahrt am Bahnübergang Langenweddingen in Flammen auf, als er mit einem vollbeladenen Minol-Sattelschlepper zusammenstößt. 94 Personen verlieren nach offiziellen Angaben dabei ihr Leben, davon sind etwa die Hälfte Kinder (64), die auf dem Weg ins Ferienlager waren. Helfer vor Ort berichten von 140 Todesopfern. Das Zuganglück gilt als das schwerste in der DDR. Die Unfallursache stellt sich nach Abschluss der Ermittlungen als Verkettung unglücklicher Umstände dar. Der Bahnübergang Langenweddingen ist an sich mit Schranke gesichert, jedoch hatte der Schrankenwärter diese wieder geöffnet, um ein Telefonkabel, welches sich darin verfangen hatte, zu lösen. Das Kabel habe sich vermutlich wegen der großen Juli-Hitze ungewöhnlich stark ausgedehnt, was zum unerwünschten Kontakt mit der Schranke führte. Der LKW-Fahrer des Tanklasters deutete die Situation als Freigabe der Fahrstrecke, schaffte jedoch die Überquerung nicht, da der P-852 in diesem Moment passieren sollte. Der Schrankenwärter und der Bahnhofsvorsteher werden strafrechtlich zur Verantwortung gezogen und erhalten die Höchststrafe.¹¹³



1971

Der "Bavaria" entgleist am Bahnhof Aitrang im Allgäu in einer Kurve, vermutlich wegen eines Defekts an den Bremsen. In Folge prallt ein Schienenbus auf den umgekippten Treibwagen. Es sind 28 Tote und 42 Verletzte zu beklagen.¹¹⁴

Herbst 1971

Die Dampflok 99 715 kippt im Bereich des Bahnhofs Oberbobritzsch von den Schienen und stürzt um. Die angehängten Personenwagen blieben auf den Schienen. Es gab keine Verletzten, jedoch war dieses Ereignis Anlass, die Strecke Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein stillzulegen.¹¹⁵

1972

Der Lokführer des "Karola" auf der Strecke Leipzig – Karlsbad (Karlovy Vary) übersieht im dichten

¹¹¹ nach Günter Baumgart in DNN vom 15./16.05.2010, vgl. LVZ vom 17.05.1960, DNN vom 31.01.2011, HfV-8.1./B.113

¹¹² DNN vom 31.01.2011

¹¹³ DNN vom 31.01.2011

¹¹⁴ DNN vom 31.01.2011

¹¹⁵ Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

Nebel bei Schweinsburg-Culten (zwischen Werdau und Crimmitschau) ein Haltesignal und stößt mit einem D-Zug zusammen. Dabei verlieren 22 Personen ihr Leben und es gibt 70 Verletzte.¹¹⁶

1973

Wegen Bremsenversagen fährt ein D-Zug auf der Strecke Kassel – Bebra auf einen anderen auf. Es sind 14 Tote und 65 Verletzte zu beklagen.¹¹⁷

1973

In Leipzig-Leutzsch entgleist ein Schnellzug, der mit zu hoher Geschwindigkeit in das Stellwerk einfuhr. Der Lokführer hatte die Temporeduzierung übersehen und ist verantwortlich für 4 Tote und 25 Verletzte.¹¹⁸

1975

Auf der Strecke München – Lenggries stoßen zwei Eilzüge wegen Fahrdienst- und Fahrplanfehlern frontal zusammen. Es sind 41 Tote und 122 Verletzte zu beklagen.¹¹⁹

1975

Ein Nahverkehrszug prallt frontal auf einen Güterzug im Bahnhof Hamburg-Hausbruch. Es sind 11 Tote und 125 Verletzte zu beklagen.¹²⁰

1977

Im Bitterfelder Bahnhof explodiert eine Dampflokomotive, die trocken gefahren wurde. Aus dem Kessel wird Glut auf einen am Nachbargleis einfahrenden Reisezug geschleudert, von dem sofort zwei Wagen zu brennen beginnen. Der Kessel reißt vom Zylinderblock und landet ca. 40 Meter vor der Lok. Es sind 8 Tote und 45 Verletzte zu beklagen.¹²¹

27.06.1977

In der Nähe des Haltepunktes Lebus an der Strecke Frankfurt/Oder – Eberswalde stoßen ein D-Zug und ein Güterzug frontal zusammen, weil ein Weichenwärter mehrere Dienstvorschriften zur Streckensicherung nicht beachtet hatte. So blieb eine Weiche in falscher Stellung und brachte den D-Zug auf das falsche Gleis. Es waren 29 Todesopfer und 7 Verletzte zu beklagen. Der Weichenwärter wurde zu 5 Jahren Freiheitsstrafe und Schadensersatz verurteilt.¹²²

1982

Ein Güterzug fährt bei Potsdam auf einen Personenzug. Wegen dichten Nebels hatte der Lokführer Signale übersehen. Es sind 8 Tote und 55 Verletzte zu beklagen.¹²³

29.02.1984

Der D-Zug Berlin – Saarbrücken fährt in Hohenthurm bei Halle/Saale auf einen Personenzug auf. Im dichten Nebel hatte der Lokführer ein Haltesignal übersehen. Es sind 11 Tote und 46 Verletzte zu beklagen.¹²⁴ Da der verunglückte D-Zug ein sog. Interzonenzug war, der als Transitzug die Strecke auf DDR-Gebiet passieren sollte, war die Stasi sofort vor Ort und der Zug fuhr auch alsbald weiter. Der Lokführer wurde zu 5 Jahren Haft verurteilt. Augenzeugen und Helfer wurden

¹¹⁶ DNN vom 31.01.2011

¹¹⁷ DNN vom 31.01.2011

¹¹⁸ DNN vom 31.01.2011

¹¹⁹ DNN vom 31.01.2011

¹²⁰ DNN vom 31.01.2011

¹²¹ DNN vom 31.01.2011

¹²² SZ 1977, Freie Fahrt 14/1977, Freie Fahrt 16/1977

¹²³ DNN vom 31.01.2011

¹²⁴ DNN vom 31.01.2011

mit Schweigepflicht belegt.¹²⁵

1985

Wegen Versagen des Fahrdienstleiters stoßen auf eingleisiger Strecke bei Magdeburg ein Personenzug und eine Diesellok frontal zusammen. Es sind 13 Tote und 40 Verletzte zu beklagen.¹²⁶

1990

Im Bahnhof Rüsselsheim stößt eine ausfahrende S-Bahn mit einem einfahrenden Zug zusammen, weil ein Fahrer ein Signal übersehen hat. Es sind 13 Tote und 40 Verletzte zu beklagen.¹²⁷

08/1994

Zugunglück auf der Harzer Schmalspurbahn¹²⁸

03.06.1998

Ein gebrochener Radreifen lässt den ICE 884 nahe des niedersächsischen Eschede entgleisen, der daraufhin am Betonpfeiler einer Unterführung zerschellt. Es sind 101 Tote und 72 Verletzte zu beklagen.¹²⁹

2000

Vor dem Bahnhof Brühl entgleist der Schnellzug nach Basel. Es sind 9 Tote und 149 Verletzte zu beklagen.¹³⁰

12.09.2009

Zwei Züge der Lößnitzgrundbahn stießen gegen 17:45 Uhr bei Fahrten anlässlich des Kleinbahnfestes in der Kurve zwischen Haltepunkt Friedewald und Friedewald Bad frontal zusammen, wobei der Tender der Lok Nr. 20 der Mansfelder Bergwerksbahn samt Vorräten an Wasser und Kohlen aus den Schienen gehoben und gegen den ersten Waggon gedrückt wurde. Es gab 121 Verletzte, darunter Lokführer und Heizer und es entstand Sachschaden in Höhe von 1,5 Mio. EUR. Ermittlungen haben ergeben, dass die Verantwortlichen des Regelzuges 3011 mehrfach gegen Sorgfaltspflichten verstoßen hatten; Lokführer und Zugbegleiter der talwärts fahrenden Bahn hatten ein Haltezeichen nicht beachtet. Im Vorfeld hatte es gegen 14:20 Uhr an einem unbeschränkten Bahnübergang in Radebeul (Weinbergstraße) bereits einen Unfall gegeben, weil ein Auto den herannahenden Zug nicht beachtete, was den Fahrplan durcheinander brachte und eine zeitweilige Sperrung auf der Strecke Radebeul-Ost – Friedewald-Bad nach sich zog. Wahrscheinlich wollte der Lokführer die verlorene Zeit aufholen. Wegen des Kleinbahnfestes waren gleichzeitig 4 Züge unterwegs, wo im normalen Dienstbetrieb nur 1 Zug fährt. Die beschädigten Loks wurden bis zum Saisonstart Ostern 2010 in Oberwiesenthal wiederhergestellt. Sieben der elf in den Unfall verwickelten Waggonen wurden in der Werkstatt der BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge in Marienberg repariert und konnten bereits 11/2009 wieder eingesetzt werden.¹³¹

06/2010

Ein Güterzug der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), der mit über 100 Neuwagen beladen ist,

¹²⁵ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

¹²⁶ DNN vom 31.01.2011

¹²⁷ DNN vom 31.01.2011

¹²⁸ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

¹²⁹ DNN vom 31.01.2011

¹³⁰ DNN vom 31.01.2011

¹³¹ DNN vom 14.09.2009, DNN vom 15.09.2009, DNN vom 26.02.2010, DNN vom 01.11.2010

durchfährt in Voralberg (Österreich) mit 120 km/h eine Kurve, für die 60 km/h vorgeschrieben sind. Dabei entgleist der Zug und die Autos verteilen sich im Gelände. Außer dem Lokführer wird niemand verletzt. Als Ursache für dieses Unglück wird Bremsenversagen angenommen.¹³²

06/2010

Ein Regionalexpress Rheine – Braunschweig mit 65 Reisenden fährt auf der Bahnstrecke Hannover – Magdeburg um 23:23 Uhr mit hohem Tempo auf einen defekten und aus den Schienen gesprungenen Güterzug der Mittelweserbahn aus der Gegenrichtung auf, der das Gleis bei Peine blockierte. Es entstand Millionenschaden und 16 Personen wurden verletzt. Die Reisezuglok und die ersten beiden Doppelstockwagen kippen vom Gleis metertief in einen angrenzenden Garten, der zum Grundstück der Familie Stefan und Jürgen Brandtner (Peine, Trakehnring) gehört. Familie Brandtner leistet den Verletzten Ersthilfe und befreit eingeschlossene Passagiere. Die Bahnstrecke bleibt mehrere Tage gesperrt.¹³³

03./04.07.2010

Aus ungeklärter Ursache sprangen in Augsburg 5 Waggons eines Güterzuges aus den Gleisen. ein Kesselwagen, der 55 t Calciumcarbonat enthielt, kippte um und lief aus. Schaden 800000 EUR, der Fernverkehr zum Augsburger Hauptbahnhof war lange Zeit unterbrochen.¹³⁴

07/2010

In Ostindien rast ein Expresszug in einen wartenden Personenzug. Es sind mindestens 60 Tote zu beklagen.¹³⁵

20.09.2010

Im Bahnhof der Stadt Badarwas (Indien, Bundesstaat Madhya Pradesh) fährt ein Güterzug auf einen stehenden Personenzug auf. Mehrere Waggons wurden komplett zerdrückt und aus den Gleisen geschleudert. Wegen sehr starken Regens seien die Sichtverhältnisse äußerst schlecht gewesen. Es sind 21 Tote und 50 Verletzte zu beklagen.¹³⁶

02.10.2010

In einem Bahnhof im Distrikt Pemalang, etwa 200 km östlich der indonesischen Hauptstadt Jakarta, fuhr ein Passagierzug, der nach Surabaya im Osten der Insel Java unterwegs war, auf einen stehenden Zug auf. Drei Waggons entgleisten und kippten um, andere Wagen verkeilten sich ineinander. Es sind 34 Tote und über 40 Verletzte zu beklagen. Als Ursache des Unglücks wird menschliches Versagen angenommen.¹³⁷

29./30.01.2011

Auf der eingleisigen Strecke zwischen Oschersleben und Halberstadt stießen gegen 22:30 Uhr bei Hordorf in der Magdeburger Börde ein Regionalexpress Magdeburg – Halberstadt (Harz-Elbe-Express) und ein mit Kalk beladener Güterzug frontal zusammen. Dabei wurde der Personenzug von den Schienen geschleudert. Mindestens 10 Personen verloren dabei ihr Leben und es gab 23 Verletzte. Unter den Toten sind auch der Lokführer und die Zugbegleiterin des Regionalexpress'. Der Lokführer des Güterzuges überlebte mit leichten Verletzungen. Die Unglücksursache bleibt zunächst unklar. Vermutlich sind beide Züge mit der erlaubten Geschwindigkeit von 100 km/h gefahren, wobei einer ein Haltesignal übersehen haben könnte, da an diesem Abend dichter Nebel herrschte. Auf dieser Strecke gab es zum Zeitpunkt des Unglücks noch kein zusätzliches

¹³² DNN vom 17.06.2010

¹³³ DNN vom 18.06.2010

¹³⁴ DNN vom 05.07.2010

¹³⁵ DNN vom 21.09.2010

¹³⁶ DNN vom 21.09.2010

¹³⁷ DNN vom 21.09.2010

Sicherungssystem, welches die Weiterfahrt in diesem Fall automatisch stoppt. Als erster war Anwohner Sven Ott an der Unglücksstelle. Als bald kam auch ein Nachbar herbeigeeilt, jedoch konnten beide ohne die nötige Spezialtechnik kaum etwas ausrichten. Ott berichtet, dass sie versuchten, die Scheiben der Waggons einzuschlagen, damit die Insassen frei kämen, aber das misslang, weil Spezialglas die Zerstörung verhinderte. Ferner gab er zu bedenken, dass die psychische Belastung auch für die Helfer enorm ist, weil man sehr schnell entscheiden muss, an welchem der Verletzten man vorbeigeht und welchem man seine Hilfe zuteilwerden lässt. Das könnte u. u. schlimme Folgen für die Unversorgten haben. Ott selbst musste sich in ärztliche Behandlung begeben, da ihn dieses traumatische Erlebnis seitdem keine Ruhe mehr lässt. Frau Ott und deren Bekannte richteten im Gemeindesaal für die Geretteten eine Wärmestube ein und versorgte sie mit Tee und Imbiss.¹³⁸ Ersthelfer für die Verletzten sind ebenfalls der ehrenamtliche Bürgermeister von Hordorf, Norbert Kurze, und Kfz-Meister Heiko Reese sowie Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr. Das Technische Hilfswerk (THW, Koordinator Mirko Kültz) beginnt mit der Bergung der Überreste des Personenzuges.¹³⁹

30.03.2014

An einem unbeschränkten Bahnübergang zwischen Schmalkalden und Wernshausen kollidierte ein Regionalzug der Süd-Thüringen-Bahn mit einem PkW. Der Autofahrer hatte seine Fahrt ungeachtet der Warnsignale des Lokführers und in Missachtung des aufgestellten Andreaskreuzes fortgesetzt. Er wurde bei dem Unfall verletzt und es entstand erheblicher Sachschaden. Lokführer und Zuginsassen blieben unverletzt.¹⁴⁰

Zu Eisenbahnunfällen und Betriebsstörungen auf der Strecke Potschappel – Wilsdruff (– Nossen) sh. auch in Peter Wunderwald, Das ehemalige Wilsdruffer Schmalspurnetz. Aus der Heimatgeschichte der Stadt Wilsdruff und Umgegend, Heft 1, herausgegeben anlässlich des 100. Jahrestages der Einweihung der Schmalspurbahn Potschappel – Wilsdruff am 30. September 1886, Rat der Stadt Wilsdruff 1986, S. 87 – 92

¹³⁸ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

¹³⁹ DNN vom 31.01.2011

¹⁴⁰ DNN-online vom 30.03.2014