

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

(Stand 04/2014)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	1
Bahnhöfe	2
Regelspur-/Normalspurbahnen.....	5
Schmalspurbahnen	11
Feld-, Klein-, Garten-, Gruben- und Modellbahnen.....	27
Museen	29
Verbände und Firmen.....	33
Personen	42
Eisenbahnunglücke/-unfälle.....	43

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 aber 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 und 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 (Tschechien) in der Nordhalle 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. Erweiterung war 1914 geplant, die wegen der Kriegswirren erst Ende der 20er 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 veranstaltet die Bahn ein Fest 09.05. – 11.05.2014 inkl. einer Ausstellung, die auf die Geschichte des Bahnhofs eingeht und markante Eckpunkte in der Entwicklung hervorhebt.

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

Ende März 2014 werden umfangreiche Bauarbeiten im Bahnhofsgebäude angekündigt. Reisezentrum und Drogeriemarkt erhalten einen neuen Pavillon. Auch die laufenden

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

Arbeiten zur Erneuerung der über 100 Jahre alten Gleisstragwerke an den Bahnsteigen werden fortgesetzt sowie die historischen Schaffnerhäuschen restauriert. Die Fertigstellung ist für 11/2014 geplant.⁸

Bahnhofsmanagement: Joachim Täubert
Bahnpressestelle: Anne 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.

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

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 Bahnhofsgelände¹⁰

⁸ freitagSZ vom 28.03.2014

⁹ Quelle: Neue Zeit, 07.12.1985

¹⁰ Quelle: Fahrt Frei 01/1978

Hauptbahnhof Leipzig

Bereits seit 1837 gab es auf dem Gelände des einstigen Georgentorwerks¹¹ einen "Personeneinstiegsschuppen". Heute ist er der größte Kopfbahnhof Europas.¹² 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 beraumt 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 Weichen¹³

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.¹⁴

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 Deutschlands¹⁵

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 ,

¹¹ am 25.06.1836 zum Zweck des Bahnhofsbaus erworben

¹² Dies galt zumindest bis Ende der 1980er Jahre.

¹³ Quelle: Fahrt Frei 1978 ohne genaue Datumsangabe und 2 unbekannte Zeitungsausschnitte ohne Datumsangabe

¹⁴ Quelle: Fahrt Frei 1978 ohne genaue Datumsangabe

¹⁵ Quelle: Wochenpost Nr. 19/1977 und Die Union ohne genaue Datumsangabe

breit, Fassade mit türkisfarbenem Glas und Aluminium verkleidet), Übergabe des neuen Gebäudes für 1973 geplant¹⁶

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

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-Ost¹⁷ wegen Baus der Talsperre Eibenstock. Stilllegung der Strecke Aue – Blauenthal erfolgte am 07.12.1990, aber es gab zeitweiligen Weiterbetrieb bis 22.09.1995.

Dresden – Pirna

Der erste Zug fuhr am 01.08.1848.¹⁸

Dresden – Radeberg

Eröffnung am 17.11.1845

Diese Eisenbahnstrecke begünstigte die Industrieansiedlung in und um Radeberg, zu der u.

¹⁶ unbekannter Zeitungsausschnitt ohne Datumsangabe

¹⁷ Es gab auch eine Schmalspurstrecke Schönheide – Rothenkirchen/Vogtl.

¹⁸ Quelle: Die Union vom 13./14.08.1883

a. die berühmte Brauerei gehört.

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 884727 Mark. Ab 1897¹⁹ 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 Eisenbahnbindung nach Dresden und hat bereits jahrelang und mehrere Vorschläge zur Verbesserung des Zugverkehrs gemacht.
19,4 km Gesamtlänge

Erfurter Bahn GmbH

Am Rasenrain 16
99086 Erfurt
Tel. 0361 74207250
E-Mail info@erfurter-bahn.de
www.erfurter-bahn.de

Erzgebirgische Aussichtsbahn (EAB)

Einsatz der Dampflokomotive 50 3616-5
VSE-Museumszug mit persönlicher Reiseleitung
Aussichtsfahrten mit Besuch des Pumpspeicherwerks Markersbach und Besichtigung der Privatbrauerei Fiedler in Scheibenberg²⁰
26,7 km Gesamtlänge

Kontakt über
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.aussichtsbahn.de

sh. auch Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V.

¹⁹ Umbau evtl. erst 1902 bzw. war in diesem Jahr der Umbau vollendet

²⁰ Sächsischer Bote vom 29.03.2014

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.

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.

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

Müglitztalbahn

Strecke Heidenau – Altenberg

Ursprünglich als Schmalspurstrecke 1890 errichtet wurde sie 1935 – 1938²¹ auf Normalspur umgebaut. Der erste Zug fuhr am 17.11.1890 von Heidenau nach Geising. Erst 1923 entstand die Verlängerung bis Altenberg.²² 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 Ausstellungshalle²³ 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

²¹ Umbau evtl. 1934 – 1939

²² Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

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

Weesenstein mit 250 m und 200 m

Förderverein für die Müglitztalbahn e. V., www.Mueglitztalbahn.de,
www.sachsenschiene.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
www.muelsengrundbahn.de

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 – Eichichter 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 Radius²⁴

Sächsisch-Böhmische Semmeringbahn "Sebnitztalbahn"

Strecke Bad Schandau – Sebnitz – Neustadt – Dolni Poustevna
Erste Pläne zur Bau dieser Bahnstrecke gab es 1872. Zwei Jahre später wurde der Bau in
Angriff genommen und 1877 vollendet.²⁵ 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

²⁴ Quelle: Fahrt Frei 25/1974

²⁵ 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

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 Dolni 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

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

Schönfelder Hochlandbahn

Weißig – Cunnersdorf – Schönfeld-Weißig – Schullwitz – Eschdorf – Wünschendorf – Porschendorf – Dürröhrsdorf-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

Schwarzatal-Express/Obwerweißbacher Bergbahn

Direktverbindung Leipzig – Gera – Pößneck – Saalfeld – Schwarzatal – Katzhütte
Verbindung zur Oberweißbacher Bergbahn

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

Sormitztalbahn

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

Stollberg – St. Egidien

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 den Nahverkehrsbetrieb am 01.02.2003 wieder auf.

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

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

Strecke Freital – Dresden-Gittersee

Gilt als älteste deutsche Gebirgsbahn, Sächsische Semmeringbahn, seit 1857.²⁶

Es gab eine Verlängerung bis Possendorf und ab 1907 war die Bahn für den Personenverkehr eingerichtet. Der Anschluss an den Hermannschacht auf der Ziegeninsel wurde nach dessen Stilllegung 1868 wieder abgebaut. Das Bahnhofsgebäude Possendorf wurde nach Stilllegung des Streckenabschnitts Kleinnaundorf – Possendorf 1951 zum Kindergarten um- und ausgebaut. Einstellung des Personenverkehrs auf dem Abschnitt bis Gittersee 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.

08/2010 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 gibt es erstmals wieder Zugfahrt auf 1,3 km Strecke der Windbergbahn. Der Verein hat außerdem die neuen Haltepunkte Gitterseer Straße und in Leißnitz eingerichtet.

Höchstgeschwindigkeit 20 km/h

Windbergbahn e. V.

Vorsitzender: Holger Demnitz

Hermann-Michel-Straße 5

01189 Dresden

Tel./FAX 0351 4013463

E-Mail buero@windbergbahn.de

www.windbergbahn.de

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

²⁶ Quelle: Katalog Dampfbahnroute Sachsen 2014/15

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 – Wernsdorf 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.²⁷ Es gab Hafenanbindung in Strehla.²⁸ Der Zugverkehr auf der Strecke des "Wilden Robert" wurde 1967 zwischen Mügeln – Döbeln, am 27.08.1967 zwischen Wernsdorf – Neichen (12,6 km), 1972 zwischen Oschatz – Strehla und ab 01.10.1972 zwischen Mügeln – Wernsdorf 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-robot.de
www.wilder-robot.de

²⁷ Quelle: LVZ ohne genaue Datumsangabe, wahrscheinlich 09/nach 1972

²⁸ Quelle: Katalog Dampfbahnroute Sachsen 2014/15

Ferienlandeseisenbahn Crispendorf (bei Schleiz)²⁹

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 Crazahl – 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 Dampflok 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

²⁹ 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. Dampfloks ca. 100 Jahre alt und historische Waggon 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.

Harzquerbahn ab 1899³⁰

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

³⁰ Quelle: Fahrt Frei 12/1974

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.

Sitz: Wernigerode
Sprecherin: Heide Baumgärtner
Tel. 03943 5580
www.hsb-wr.de

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 Lößnitzgrundbahn 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.³¹

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

³¹ sh. SZ-online vom 24.10.2014, <http://www.sz-online.de/sachsen/kirnitzschtal-nach-felssturz-wieder-frei-2958059.html>

Klingenberg-Colmnitz – Frauenstein

Einweihung 14.09.1898, Fahrbetrieb v. a. für Güter bis Herbst 1971, als die Dampflokomotive 99 715 im Bereich des Bahnhofs Oberbobritzsch aus den Schienen sprang und umkippte.³² 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 1991 – 1923 und ermöglichte Zugfahrten von Klingenberg bis Mohorn. Im Jahr 1972 wurde der Zugverkehr eingestellt und von Linienbussen übernommen.³³

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.³⁴ 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 (VVO) 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.³⁵ 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. 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)

³² sh. Abschnitt Eisenbahnunglücke/-unfälle

³³ Quelle: Artikelserie in Die Union vom 23.02.?? ohne genaue Datumsangabe

³⁴ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

³⁵ sh. Abschnitt Eisenbahnunglücke/-unfälle

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 Dampflok Baureihe 99 51-60 IV K (200 PS), 3 Dampfloks Baureihe 99 73-76 VII K – Einheitslok, und Baureihe 99 77-79 VII K – Neubaulok (600 PS), 1 Diesellok 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 beschädigt³⁶ 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

³⁶ sh. Abschnitt Eisenbahnunglücke/-unfälle

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, Thomas Fischer
www.bergwerksbahn.de

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. Die Streckenverlängerung nach Brunshaupten und Arendsee wurde mit Saisonbeginn am 12.05.1910 eingeweiht und es wurde zum ganzjährigen Fahrbetrieb übergegangen. Die genannten Orte bildeten ab 1938 die Stadt Kühlungsborn.³⁷ 1920 wurde die Strecke von der Deutschen Reichsbahn übernommen und in der DDR war sie 1951 – 1956 Lehrlinie für die Ausbildung junger Eisenbahner. Nach Regierungsbeschluss wurde sie 1974 zur Touristenbahn umgebaut. 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 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.
Spurweite 900 mm, 15,4 km Gesamtlänge, 4 Loks der Adler-Baureihe 99.32, 460 PS

Mecklenburgische Bäderbahn GmbH
Leitung: Angelika Münchow

Meinersdorf – Thum³⁸

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.³⁹ Ursprünglich waren diese Schmalspurstrecken in der Dresdner Umgebung die Verbindung zu den Kleinbahnen des mittelsächsischen Raums.

Museumsbahn Schönheide

1991 Verein gegründet, Ausbau von 4 km Strecke Stützengrün – Schönheide
drei Dampfloks IV K
man kann in historischen Eisenbahnwagen heiraten

Museumsbahn Schönheide e. V.
Am Fuchsstein 20 A

³⁷ Quelle: Fahrt Frei ??/1976

³⁸ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

³⁹ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

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.⁴⁰

Es gab in den 80er Jahren an der Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" Dresden Kurse für Pioniereisenbahner, die auch am Eisenbahnbetriebsfeld ausgebildet wurden.⁴¹

1976 wurde > 615 000 Fahrgäste gezählt.⁴²

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.

Dampflokomotiven "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 Großen Garten nach Dresden; sie fahren 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

⁴⁰ Zeitungsausschnitt ohne Quellen- und Datumsangabe

⁴¹ Sächsische Zeitung vom 14./15.03.1981

⁴² DNN vom 07.01.2013

Geschäftsstelle Großer Garten
Leiter: Robert Böpple (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 Syratl Plauen

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

Freizeitanlage Syratl 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.

Eröffnung der Strecke am 01.10.1886. Bis 1889 wurde die Verlängerung bis Nossen gebaut.⁴³

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 Eisenbahn-Gesellschaft). 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

Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Preßnitztalbahn mbH (PRESS)

Am Bahnhof 78

09477 Jöhstadt

Tel. 038301 8840-12

FAX 038301 8840-0

E-Mail expresszugreisen@pressnitztalbahn.com

www.pressnitztalbahn.com

Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e. V.

Am Bahnhof 78

09477 Jöhstadt

Tel. 037343 8080-7

FAX 037343 8080-9

E-Mail verein@pressnitztalbahn.de

www.pressnitztalbahn.de

"Rübenbahn"⁴⁴

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 Döbeln – Mügeln – Oschatz (1885), Mügeln – Nerchau – Trebsen (1888), Oschatz – Strehla (?)⁴⁵

⁴³ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁴⁴ vgl. Information zur Döllnitzbahn

⁴⁵ Quelle: Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

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, Gtertreibwagen ET 188 521 ET 188 511, die auch mit sonstigen Zügen koppelbar sind. Besonderheit ist Gtertriebwagen mit Personenabteil. Beiwagen EB 188 514.

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

Schleittau – Waltersdorf – 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 Gosdorf-Kohlmühle – Lohsdorf – Ehrenberg – Hohenstein

Einziges 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 Mark⁴⁶). 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 27.05.1951⁴⁷. Dem Vernehmen nach wurden 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

⁴⁶ DNN vom 10.11.2014

⁴⁷ Nach Darstellung von Peter Weckbrodt in DNN vom 10.11.2014 fuhr der letzte Zug am 27.05.1957.

einzigem 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.

Schwarzbachbahn e. V. seit 1997⁴⁸,
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

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

Geschäftsstelle:
Jahnstraße 4
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

⁴⁸ Nach Darstellung von Michael Kirchner in DNN vom 10.11.2014 gibt es den Verein bereits seit 1995.

erfolgte 1881 – 1883.⁴⁹ Sie ist Sachsens älteste Schmalspurstrecke und führte ursprünglich bis Kipsdorf, dessen Bahnhof 1936⁵⁰ großzügig umgestaltet worden war. Ein Abzweig von Schmiedeberg durch das Pöbeltal wurde angelegt, aber niemals befahren. Einst gab es einen 18 m langen Tunnel im Rabenauer Grund am Einsiedlerfelsen, der aber für den Güterverkehr⁵¹ bald hinderlich war und aufgeschlitzt wurde. Am 29.07.1897⁵² wurde die Strecke durch Hochwasser beschädigt, was sämtliche Brücken unbrauchbar machte. Der Bau der Talsperre Malter (1908 – 1913⁵³) 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 Schmalspurdraisine mit Anhänger. Angeregt wird die Eintragung der Schmalspurbahn in die Liste der technischen Denkmale.⁵⁴

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 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 Dampflokomotive Baureihe 99 51-60 IV K, 3 Dampflokomotive Baureihe 99 73-76 VII K Einheitslokomotive

⁴⁹ 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

⁵⁰ evtl. bereits 1932

⁵¹ Einstellung des Güterverkehrs per 31.12.1994

⁵² evtl. auch erst durch die Flutwelle in der Nacht zum 31.07.1897

⁵³ Einweihung Talsperre Malter 27.09.1913

⁵⁴ 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

und 99 77-79 VII K Neubaulok, 1 Diesellok Typ L45H, 11 Reisezugwagen, 3 Gepäckwagen, 5 historische Wagen, 1 Aussichtswagen
200000 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 1975.⁵⁵ 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

Zittauer Schmalspurbahn

Inbetriebnahme am 15.12.1890

Erster Betreiber war die Zittau-Oybin-Jonsdorf-Eisenbahngesellschaft (ZOJE) – im Volksmund "Zug ohne jegliche Eile"⁵⁶

Die Strecke beginnt in Zittau und führt ab Bahnhof Bertsdorf auf zwei Schienensträngen in die Kurorte Oybin und Jonsdorf. 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.⁵⁷

16 km Gesamtlänge, 140000 Fahrgäste/Jahr

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

⁵⁵ Quelle: Morgenpost Nr. 49/1972

⁵⁶ Quelle: Katalog Dampfbahnroute Sachsen 2014/15

⁵⁷ Quelle: Die Union, ohne genaue Datumsangabe, wahrscheinlich ??/1982

Bahnwagenteam der Zittauer Schmalspurbahn
Bahnhofstraße 41
02763 Zittau
Tel. 0172 3410614
FAX 035844 79907
E-Mail PalmD@t-onlinel.de
www.oberlausitztours.de

Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH
Bahnhofsstraße 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

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

Die Lok wurde in Fa. Siemens & Halske Berlin hergestellt und nahm am 25.08.1882 ihren Dienst in den Königlichen Steinkohlenwerken Zauckerode auf. Sie löste die Kohleförderung mit Pferden ab. Die Lok war bis zur Schließung des Oppel-Schachtes 1927 ununterbrochen im Einsatz und ging danach an den Hersteller zurück. Im Münchener Siemens-Forum fand sie bis 1999 ihr zu Hause, bis sie als Leihgabe an die Stadt Freital für die Bergbau-Ausstellung auf Schloss Burgk übergeben wurde. 2,50 m lang

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

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 Museum München

gegründet 1903, mit Eisenbahnabteilung
www.deutsches-museum.de

Eisenbahnmuseum Arnstadt

Das Museum entstand 1999 zur Sammlung und Erhaltung von Lokomotiven, insbesondere solche, die in Thüringen unterwegs waren/sind.

Mo – Fr 1:00 – 16:00 Uhr
Sa + So 10:00 – 17:00 Uhr

Bahnbetriebswerk Arnstadt
Rehestädter Weg 4
99310 Arnstadt
Tel. 03628 584849
www.ebm-arnstadt.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 Dampflok "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.igbwdresdenaltstadt.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

Feldbahnmuseum Pirna-Herrenleite

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 Dampflok 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 verwendet⁵⁸

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

⁵⁸ DNN-online vom 28.03.2014

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.

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 Warenumsschlagplatz 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

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)

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

Dampfbahnfreunde Mittlerer Rennsteig

Deutsche Bahn AG

Regionalbevollmächtigter Sachsen: Hans-Jürgen Lücking

DB Dampflokomotivwerk Meiningen (Dampflokwerk)

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 Nr. 54 liefert das Werk Kessel und Rahmen und realisiert die Endmontage.

DB Dampflokwerk Meiningen
Werkleiter: Roland Eichler, Jürgen Eichhorn
Projektingenieur: Jörg Müller
DB Instandhaltung: Johannes Keil
Am Flutgraben 2
98617 Meiningen
Tel. 03693 851602
www.dampflokwerk.de

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.

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 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

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

Eisenbahnostalgie 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 Leichttriebswagen 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@eisenbahnostalgie-vogtland.de
www.eisenbahnostalgie-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

Böhmische Straße 11
09487 Schlettau
Tel. 03733 65017, 0176 13733101

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)

Reaktiviert 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
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

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
Tek. 035242 439684
FAX 035242 439688
E-Mail info@bwnossen.de
www.bwnossen.de

IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e. V.

sh. auch Historischer Lokschuppen Bf Wilsdruff

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 Lokschuppen. 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

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

Lausitzer Dampfloks 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

Rennsteigbahn GmbH

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.

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

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 Schwarzenberg (VSE)

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

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 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

Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (VVO)

gegründet 31.05.1998

Leipziger Straße 120

01127 Dresden

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

E-Mail service@vvo-online.de

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

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.

Reinhard Demps

veröffentlichte eine Artikelserie "Vom Reisehandbuch zum Eisenbahn-Kursbuch" in Fahrt Frei⁵⁹

Edith Gawohl

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

Rainer Heinrich

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

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".

⁵⁹ genaue Datumsangabe nicht überliefert

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.⁶⁰

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.

Tim Schröter

aus Leipzig hat Eisenbahngeschichte zu seinem Hobby erkoren.

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".

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

⁶⁰ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

bereits nach 1,5 Jahren Bauzeit am 28.08.1856 eingeweiht werden konnte.⁶¹

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 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.⁶²

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.⁶³

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.⁶⁴

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

⁶¹ 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

⁶² Fahrt Frei, nach 31.07.1981 vor 1982

⁶³ Fahrt Frei 51/52/1974

⁶⁴ 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

zurückgekommen sein.⁶⁵

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.⁶⁶ Die Eisenbahner des zuständigen Stellwerks wurden zu 15 Jahren Haft verurteilt, die später auf 5 Jahre reduziert worden waren. Gerüchteweise 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 Zugunglück.⁶⁷

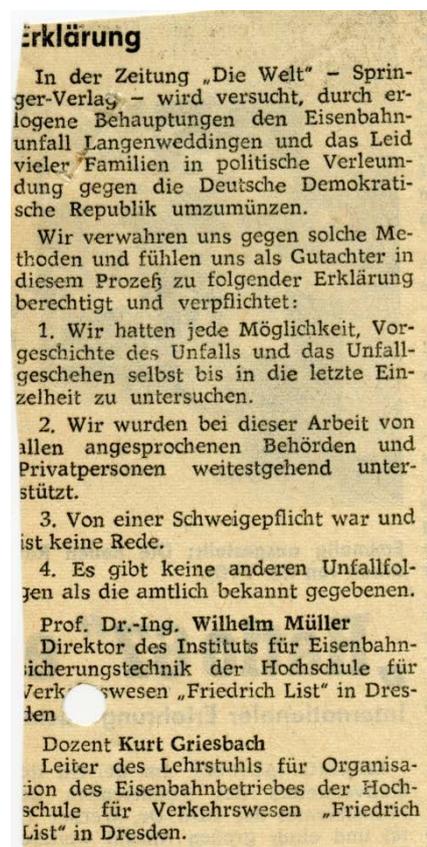
1961

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.⁶⁸

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 Zugunglück 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.⁶⁹

1971



⁶⁵ nach Hans Burkhardt aus Cossebaude und Jörg Roßberg vom Feuerwehr- und Heimatverein Niederwartha in freitagSZ vom 25.01.2013

⁶⁶ nach anderen Berichten sind es 54 Tote und 240 Verletzte

⁶⁷ 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

⁶⁸ DNN vom 31.01.2011

⁶⁹ DNN vom 31.01.2011

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.⁷⁰

Herbst 1971

Die Dampflokomotive 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.⁷¹

1972

Der Lokführer des "Karola" auf der Strecke Leipzig – Karlsbad (Karlovy Vary) übersieht im dichten 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.⁷²

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.⁷³

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.⁷⁴

1975

Auf der Strecke München – Lenggries stoßen zwei Eilzüge wegen Fahrdienst- und Fahrplanfehlern frontal zusammen. Es sind 41 Tote und 122 Verletzte zu beklagen.⁷⁵

1975

Ein Nahverkehrszug prallt frontal auf einen Güterzug im Bahnhof Hamburg-Hausbruch. Es sind 11 Tote und 125 Verletzte zu beklagen.⁷⁶

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.⁷⁷

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

⁷⁰ DNN vom 31.01.2011

⁷¹ Artikelserie in Die Union ohne Datumsangabe

⁷² DNN vom 31.01.2011

⁷³ DNN vom 31.01.2011

⁷⁴ DNN vom 31.01.2011

⁷⁵ DNN vom 31.01.2011

⁷⁶ DNN vom 31.01.2011

⁷⁷ DNN vom 31.01.2011

Schadensersatz verurteilt.⁷⁸

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.⁷⁹

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.⁸⁰ 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 mit Schweigepflicht belegt.⁸¹

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.⁸²

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.⁸³

08/1994

Zugunglück auf der Harzer Schmalspurbahn⁸⁴

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.⁸⁵

2000

Vor dem Bahnhof Brühl entgleist der Schnellzug nach Basel. Es sind 9 Tote und 149 Verletzte zu beklagen.⁸⁶

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

⁷⁸ SZ 1977, Freie Fahrt 14/1977, Freie Fahrt 16/1977

⁷⁹ DNN vom 31.01.2011

⁸⁰ DNN vom 31.01.2011

⁸¹ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

⁸² DNN vom 31.01.2011

⁸³ DNN vom 31.01.2011

⁸⁴ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

⁸⁵ DNN vom 31.01.2011

⁸⁶ DNN vom 31.01.2011

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 Waggons wurden in der Werkstatt der BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge in Marienberg repariert und konnten bereits 11/2009 wieder eingesetzt werden.⁸⁷

06/2010

Ein Güterzug der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB), der mit über 100 Neuwagen beladen ist, 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.⁸⁸

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, Trakehnering) gehört. Familie Brandtner leistet den Verletzten Ersthilfe und befreit eingeschlossene Passagiere. Die Bahnstrecke bleibt mehrere Tage gesperrt.⁸⁹

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.⁹⁰

07/2010

In Ostindien rast ein Expresszug in einen wartenden Personenzug. Es sind mindestens 60 Tote zu beklagen.⁹¹

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.⁹²

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

⁸⁷ DNN vom 14.09.2009, DNN vom 15.09.2009, DNN vom 26.02.2010, DNN vom 01.11.2010

⁸⁸ DNN vom 17.06.2010

⁸⁹ DNN vom 18.06.2010

⁹⁰ DNN vom 05.07.2010

⁹¹ DNN vom 21.09.2010

⁹² DNN vom 21.09.2010

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.⁹³

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 Sicherungssystem, welches die Weiterfahrt in diesem Fall automatisch stoppt. Als erster war Anwohner Sven Ott an der Unglücksstelle. Alsbald 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.⁹⁴ 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.⁹⁵

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.⁹⁶

⁹³ DNN vom 21.09.2010

⁹⁴ MDR-Fernsehen, Sendung "Lebensretter"

⁹⁵ DNN vom 31.01.2011

⁹⁶ DNN-online vom 30.03.2014