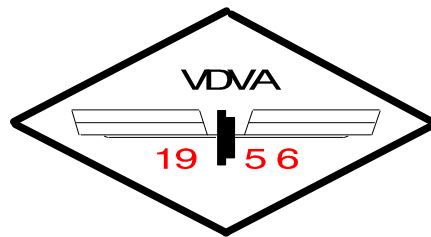


VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSSAMATEURE E.V.

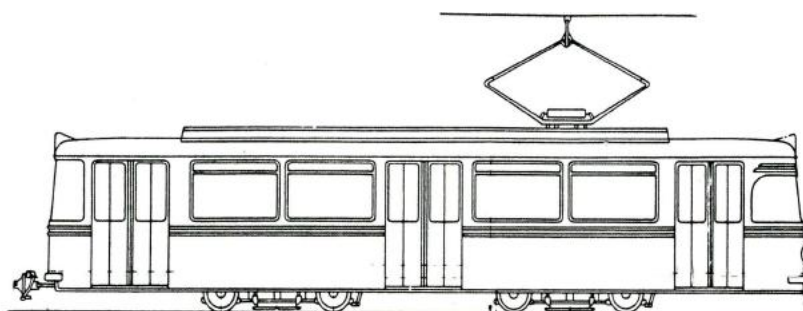
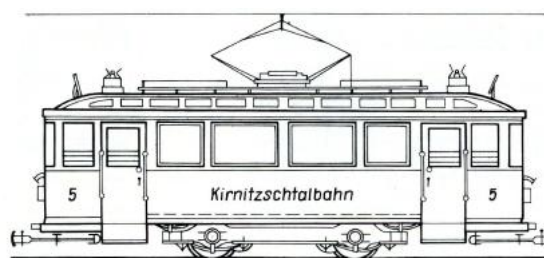


65. VDVA-TAGUNG

24. bis 28. August 2014

Dresden und Umgebung

Vortagung 23. August 2014
Nachtagung 29. August 2014



Inhalt:

Tagungsteilnehmer, alphabetisch	2
Inhaltsverzeichnis	4
Begrüßung	5
Hinweise zu den Fahrkarten	6
Einiges ist wichtig	7
Übernachtung in Dresden	8
Hinweis zum Treffpunkt vor Programmbeginn	8
Vortagung Samstag, 23. August: Döllnitztal, Glossen und Pferdebahn Döbeln	9
Informationen zu Döllnitzbahn, Feldbahn Glossen und Pferdebahn Döbeln	10
Programm am Sonntag 24. August: Berg-, Park- und Dampfbahnen	14
Hinweise zum „Kennenlernessen“	15
Informationen zu Parkbahn Dresden, Bergbahnen und Lössnitzgrundbahn	16
Programm am Montag, 25. August: Straßenbahnen in Dresden „historisch“	26
Informationen zur Dresdener Straßenbahn	26
Informationen zum Dresdener Straßenbahnmuseum	29
Programm am Dienstag, 26. August: Kirnitzschtalbahn und Elbdampfer	33
Informationen zu Kirnitzschtalbahn und Elbschiffahrt	35
Programm am Mittwoch, 27. August: Plauen, Straßenbahn und Parkbahn	39
Informationen zu Straßenbahn und elektrischer Parkbahn Plauen	40
Programm am Donnerstag, 28. August: Chemnitz mit Citybahn, Parkbahn und Museum	43
Informationen zu Straßenbahn Chemnitz, Citybahn und Parkeisenbahn	46
Nachtagung: Programm am Freitag, 29. August: Waggonfabrik Bautzen und Straßenbahn Görlitz	51
Hinweise zum „Abschiedsessen“	52
Informationen zu Waggonfabrik Bautzen und Straßenbahn Görlitz	52
Möglichkeiten zur Programmgestaltung am Samstag, den 30. August	57
Einladung zur Mitgliederversammlung	58
Raum für Notizen	59
Abschluss	60

Urheber-Hinweis: Die Informationen entstammen Wikipedia und den Webseiten der Verkehrsbetriebe sowie einiger nahestehender Vereine. Einen ganz besonderen Dank an Herrn Schwandl in Berlin, der uns seine Liniennetz-Pläne aus dem „Tram Atlas Deutschland“ (2012) kostenlos zur Verfügung gestellt hat. Auch brachte sie dazu auf den neuesten Stand. Die Fotos stammen entweder von den oben genannten Webseiten oder stammen aus der Sammlung von Axel Reuther.

Zusätzlich erhalten Sie die Streckenpläne auch noch einmal in Farbe in A4 als Beilage, um darauf den Fahrtverlauf und Fotostellen einzutragen.

Allen Akteuren und Mitwirkenden unseren herzlichen Dank.

Einen Hinweis vorneweg:

Bitte lesen Sie sich die wichtigen Anmerkungen in Ruhe durch.

Letztes Jahr hat es bei der großen Rundfahrt in Graz einen unliebsamen Vorfall gegeben, der im Nachhinein zu weiteren Zwistigkeiten geführt hat - nur weil der Teilnehmer noch nicht einmal die wichtigsten Informationen gelesen hatte.

Das hätte sich vermeiden lassen (und bringt uns bestimmt keine Freude)!

Liebe Tagungsteilnehmer,

vor zwei Jahren wurde als Tagungsziel 2014 „Dresden und Umgebung“ festgelegt.

Wir haben insgesamt überall große Unterstützung erhalten, die einzelnen Programme und die geplanten Fahrzeuge versprechen durchaus einiges. Sollte einmal etwas nicht ganz zu Ihrer Zufriedenheit sein, bitte sagen Sie es uns, der Reise- und Organisationsleitung.

Die Redaktion für das vorliegende Programmheft hat Axel Reuther übernommen,

Gestatten Sie an dieser Stelle **zwei organisatorische Hinweise**:

- Mit dem Programmheft erhalten Sie die **gewünschten Fahrkarten** (Details siehe nächste Seite).
- Aufgrund der großen Teilnehmerzahl werden wohl an die 40 Fotografen bei Fotohalten erwartet. **Wir bilden deshalb 2 Fotogruppen** (Leiter Axel Reuther, Rolf Hafke), nach Festlegen der „Fotolinie“ werden die Standorte „links/rechts“ auch getauscht, so dass eigentlich jeder zu seinem Foto kommen sollte – jedoch bedarf es dazu dieses Jahr einer besonderen Disziplin aller Beteiligten. Siehe hierzu bitte auch die Hinweise auf Seite 7.
- Auf den Namensschildern gibt es farbige Punkte (blau, rot, grün und gelb). Hinweise zur Aufteilung der Gruppe finden Sie auf Seite 7.



Auch in diesem Jahr erhalten wir Unterstützung von verschiedenen Arbeitsgruppen und Historischen Vereinen, Ihnen und allen beteiligten Mitgliedern gebührt unser aufrichtiger Dank.

Die angebotenen Essen sind durchaus gut angenommen worden; ein Zeichen, dass viele der Tagungs-Teilnehmer das Miteinander suchen. Teamgeist ist erwünscht, denn nur so schaffen wir es das Tagungsprogramm zu meistern - MITeinander!

Zu den Essen ist zu sagen, dass einige bereits bezahlt sind, diese finden Sie auf den Teilnehmerausweisen grün markiert (z.B. Kennenlern-Essen am Sonntag und Buffet vor der MV am Montag, ebenso der Grillimbiss in Chemnitz). Wer die beiden weiteren Essen gewünscht hat (Mittagessen im Kirnitzschtal und Abschiedsessen auf der Landeskronen in Görlitz) findet diese Felder ebenso grün ausgefüllt, diese Mahlzeiten müssen jedoch individuell oder in Görlitz pauschal gezahlt werden.

Gestatten Sie mir noch zwei persönliche Worte: Im letzten Jahr wurde beschlossen den Verein in die Gemeinnützigkeit zu führen. Dies wurde von mehreren Kollegen vorbereitet, es gilt nun diese auch durch eine Abstimmung mit Dreiviertel-Mehrheit zu erlangen. Leider hat uns das Vereinsgericht darauf hingewiesen, dass **a l l e** Mitglieder abstimmen müssen - bitte setzen Sie sich dafür ein, dass Zuhausegebliebene dem Vorhaben ebenso zustimmen, danke.

Und zu guter Letzt: bedingt durch meinen derzeitigen Gesundheitszustand (bei Redaktionsschluss) weiß ich noch nicht, ob ich an allen Programmpunkten teilnehmen kann.

Falls nicht bitte ersatzweise anrufen: Axel Reuther 
Walter Vögele  danke.

Ihnen allen wünschen wir eine erlebnisreiche und abwechslungsreiche, hoffentlich nicht zu stressige, VDVA-Jahrestagung 2014.

Rolf Hafke

Hinweise zu den Fahrkarten:

In diesem Jahr werden wir für die Ausflüge von Dresden nach Plauen, Chemnitz und Bautzen/Görlitz das „Sachsen-Ticket“ der DB, aufgeteilt in Gruppen zu maximal fünf Personen nutzen. Eine 5er Gruppen-Einteilung wird zwischenzeitlich erarbeitet und zu Beginn der Tagung verteilt. Bitte "suchen" Sie sich Ihren Fahrkarten-Gruppenleiter und bleiben auch während der Fahrt bei ihm (damit bei Kontrollen keine Probleme auftreten), danke. Für den ersten Teil der Fahrt am Freitag 29. August von Dresden nach Bautzen wird auf Gruppenfahrchein gefahren. Diesen hat die Reiseleitung für alle Mitreisenden. Daher bitte "dicht" bei der Reiseleitung bleiben (und nicht einige Waggon weiter Platz nehmen, das könnte Probleme bei der Kontrolle geben!).

Die Karten werden an den jeweiligen Fahrtagen von der Reiseleitung vergeben. Bei Abfahrten vor 9 Uhr, dem Beginn der Geltungsdauer der Fahrkarten, wird bei den Fahrten nach Plauen und Chemnitz ein zusätzlicher Fahrschein des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) benötigt, der den Geltungsbereich der 7-Tage-Karte entsprechend erweitert. Gleiches gilt auch am Sonntag 24. August für die Rückfahrt von Radebeul nach Dresden und am Dienstag 26. August für die Fahrt von Dresden nach Bad Schandau. An diesen beiden Tagen ist aber kein Sachsenticket notwendig. Die notwendigen Zusatzkarten werden jeweils an den Fahrtagen in Form von Vier-Fahrten-Karten von der Reiseleitung verteilt.

Jeder Teilnehmer (sofern er eine Fahrkarte benötigt und bestellt hat) erhält eine 7-Tage-Karte für das Tarifgebiet Dresden des VVO. Diese gilt für alle Verkehrsmittel im Stadtgebiet Dresden ab Tag der Entwertung an sieben Tagen. Eine am Samstag, dem 23. August entwertete Karte gilt bis Freitag, den 29. August, eine am Sonntag, dem 24. August begonnene Karte entsprechend bis Samstag, den 30. August.

Die 7-Tage-Karte ist nicht personengebunden und übertragbar.

Bitte beachten:

Wir haben den Ablauf mit großer Sorgfalt vorbereitet und die Informationen dazu in diesem Programmheft zusammengestellt. Dennoch kann es möglich sein, dass aus betrieblichen Gründen in den besuchten Unternehmen kurzfristig Änderungen notwendig werden, die sich auf den geplanten Programmablauf auswirken. Die Reiseleitung wird diese mitteilen, sobald sie ihr bekannt werden. Es ist daher notwendig, sich an den genannten Treffpunkten zur angegebenen Zeit einzufinden, damit die Änderungen auch weitergegeben werden können.

Bei der An- und Abreise nutzen wir öffentliche Verkehrsmittel und sind auch hier vor kurzfristigen Änderungen nicht sicher. Gerade im Verkehr der Deutschen Bahn kann es auch zu Verspätungen und Ausfällen kommen. Auch kurzfristige Änderungen bei den angegebenen Gleisen sind möglich!

Die Abfahrten sind daher so geplant, dass im Falle von Verzögerungen der Veranstaltungsort im Normalfall rechtzeitig erreicht wird. Wir möchten daher diejenigen, die sich nicht an den organisierten Anreisen beteiligen bitten, mit der Reiseleitung Kontakt aufzunehmen, wenn sich die Gruppe nicht zur festgesetzten Zeit am genannten Treffpunkt einfindet.

Die Organisationseitung ist mobil erreichbar: Rolf Hafke 

Dieses Jahr wird es neue Halsbänder geben. Bei Tagungsbeginn werden Namensschilder als Tagungsausweis ausgegeben; diese bitte während der Tagung ständig tragen, danke.

Einiges ist wichtig.....

Wir sind auch in diesem Jahr wieder eine ziemlich große Zahl von Teilnehmern. Da jeder Fotograf eine möglichst gute Ausbeute an Bildern mit nach Hause nehmen möchte, ist Rücksichtnahme unbedingt notwendig. Da die Zeit bei Besichtigungen und Fotohalten begrenzt ist, haben Sie bitte Verständnis dafür, dass nicht jeder Sonderwunsch erfüllt werden kann.

Die Namensschilder sind dieses Mal mit Farbpunkten versehen. Wir haben versucht, vor möglichst gleich große Gruppen zu bilden und dabei auch die Zusammengehörigkeit der Personen zu berücksichtigen. Sollte eine Aufteilung der Gesamtgruppe, z.B. bei Besichtigungen oder begrenzter Platzzahl bei einzelnen Mitfahrmöglichkeiten notwendig werden, wird dies die Reiseleitung vor Ort vornehmen. Sofern vorab bekannt, ist die Notwendigkeit zur Aufteilung bereits beim Programm des jeweiligen Tages vermerkt.

Wie in den Vorjahren gestatten Sie uns bitte einige Hinweise grundsätzlicher Art:

Wir sind bei den Verkehrsbetrieben zu Gast, auch wenn wir für die Fahrten bzw. Sonderfahrten bezahlen! Daher bitte sich so zu benehmen, dass wir bzw. andere Gruppen auch nochmals wiederkommen dürfen. Bitte stets die Begrüßung oder den Empfang abwarten, danach geben wir weitere Informationen, wie der Depotbesuch durchgeführt wird – bitte keine eigenen Exkursionen, danke! Wir versuchen natürlich alles fotografieren zu können.

Der Linienverkehr hat immer Vorrang und unsere Sonderfahrten können sich aufgrund von Gleisbauarbeiten auch durchaus einmal verschieben oder verkürzen. Für die Fahrdauer können wir daher keine Haftung übernehmen.

Oftmals können auch nur sehr kurze Fotohalte eingelegt werden! Wenn diese zu lange dauern, müssen andere Fotohalte ggf. entfallen. Bitte überqueren Sie Gleise nur an (für die Öffentlichkeit) zugelassenen Stellen und beachten Sie immer den Verkehr auf den Schienen (vor allem auch aus der Gegenrichtung!) und den Straßen.

In allen organisatorischen Fragen können Sie sich an die Reiseleitung wenden, wir versuchen so weit wie möglich zu helfen.

Bitte beachten:

- Fotografen möglichst immer im vorderen Wagen mitfahren (dadurch werden die Fotohalte kürzer). Achtung - Fotohalte können in den folgenden Wagen nicht immer bekannt gegeben werden!
- Den Anweisungen des Personals und auch den Hinweisen der Reiseleitung bei Fotohalten und Ausstiegen bitte immer Folge leisten – speziell was das Überqueren von Gleisen betrifft. Wir wollen niemanden deswegen vom weiteren Programm ausschließen müssen.
- Bei Fotohalten gibt es eine Fotolinie, nach Möglichkeit am idealen Standpunkt („Ausleuchtung“). Manchmal mag es aufgrund der zur Verfügung stehenden Zeit auch nur für die Weitwinkelfans reichen – bitte aber nach jedem „Schuss“ sofort nach hinten wechseln und ggf. der Verschiebung der Fotolinie folgen.
- Bei den Digital-Kameras kann man auch durch den Sucher schauen! Die Fotolinie ist für uns die Position der „Linse“, wer eine Digitalkamera vorm Körper hält, weiter zurücktreten.
- Wenn Sie nicht fotografieren, bitte im Wagen bleiben oder hinter der Fotolinie stehen (nicht im Bild bitte!). Raucherpausen und WC-Halte sind oftmals an Endstellen möglich.
- Ausstiege außerhalb von Haltestellen erfolgen grundsätzlich auf eigene Gefahr !

Eine besondere Bitte: Für die Reise- und/oder Organisationsleitung im Bus und bei Sonderfahrten vorne die erste Reihe freihalten, damit die Kommunikation mit dem Personal möglich bleibt – und bitte nicht während der Fahrt die Aussicht nach vorne blockieren; Videografen oder Fotografen bitte gleich nach Beendigung der Tätigkeit wieder zurücktreten, danke vielmals.

Unser Hotel in DRESDEN

Hotel ibis DRESDEN BASTEI

Prager Straße 5
01069 Dresden

Telefon + 49 (0)351 / 4856 5445

www.ibishotel.com

Fax + 49 (0)351 / 4856 5555

eMail: reservierung@ibis-dresden.de oder in
dringenden Fällen : lisa.kuettner@ibis-dresden.de

Das Hotel **ibis DRESDEN BASTEI** liegt wenige hundert Meter vom Hauptbahnhof entfernt, am Beginn der Fußgängerzone Prager Straße. Wenn man den Hauptbahnhof an seiner Ostseite (Ausgang Wiener Platz) verlässt, die dortigen Straßenbahngleise überquert, so sieht man auf der linken Strassenseite drei Hochhäuser mit dem IBIS-Hotelzeichen. Das erste davon ist das Hotel Bastei und unser Quartier, dahinter liegen noch die Ibis-Hotels Königstein und Lilienstein.

Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel:

Erreichbar mit allen Straßenbahn- und Autobuslinien, die den Hauptbahnhof anbinden.

Ausstattung der Zimmer:

Klimaanlage , Datenanschluss im Zimmer, Telefon, WIFI-Internetzugang im Zimmer, TV m. Satelliten-/Kabelfernsehen,

Ausstattung im Badezimmer:

Toilette, Duschkabine, Haartrockner

Parken:

Parkplatz: Reitbahnstraße (hinter den 3 ibis-Hotels). Kosten Mo-Sa von 8-20 Uhr = 1.50 €/h bzw. 6.- €/ Tag – So von 8-20 h = 0.50 €/ h bzw. 3.- €/ Tag

Frühstück: täglich ab 6.30 Uhr (auch am Wochenende).

UNSER TREFFPUNKT:

Für **alle Tage** zum genannten Zeitpunkt ist vor dem Servicepunkt der Dresdner Verkehrsbetriebe am Wiener Platz an der Ostseite der Bahnhofshalle, an den Haltestellen der Linien 7 (nach Weixdorf) und 10 (nach Striesen). Im Plan rechts mit dem „i“ im schwarzen Kreis gekennzeichnet.



Vortagung

Samstag 23. August: „Döllnitzbahn, Feldbahn Glossen und Pferdebahn Döbeln“

PROGRAMM

08:50 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hauptbahnhof.

Tarifhinweis:

Verteilung der Fahrkarten und Gruppenbildung, dabei wird auch abgefragt, wer am Abend in Meissen bleibt und wer direkt nach Dresden weiterfährt. Wer sich keiner 5er-Gruppe anschließen möchte, benötigt zu seiner VVO 7-Tage-Karte Dresden einen Einzelfahrschein für 2 Zonen zu 3.90 Euro.

09:15 Uhr: **Abfahrt mit RE 17060 Richtung Leipzig, Gleis 10**

(es gibt keine reservierten Plätze, der Zug steht bereits längere Zeit vorher am Bahnsteig)

10:13 Uhr: **Ankunft in Oschatz**

kurzer Fußweg zum Schmalspurbahnhof, rechts vom Bahnhofsvorplatz gelegen.

10:30 Uhr: **Abfahrt des Sonderzuges nach Mügeln**

Zum Einsatz kommt ein von den Österreichischen Bundesbahnen übernommener Gepäcktriebwagen der Baureihe 2091 mit vierachsigen Beiwagen, die aus dem ursprünglichen Bestand der Bahn stammen und leicht modernisiert worden sind. Unterwegs Fotohalte im Rahmen der Möglichkeiten

11:15 Uhr: **Ankunft in Mügeln**

kurze Besichtigung der Bahnhoferanlagen und des Betriebswerkes

11:40 Uhr: **Abfahrt in Mügeln**

wegen Bauarbeiten ist der Streckenabschnitt Mügeln – Glossen nicht befahrbar. Wir benutzen zur Weiterfahrt den Autobus, der uns nach Döbeln bringt, bereits ab Mügeln.

Zum Einsatz kommt ein historischer Autobus der Firma Lars Gersten aus Schleben. Der 1977 von der Firma Fleischer in Gera gebaute Reisebus, ist der älteste, noch eingesetzte Bus dieses Herstellers, der in der DDR seinen Status als Privatunternehmen erhalten konnte.

11:50 Uhr: **Ankunft in Glossen**

12:00 Uhr: **Besichtigungsprogramm der Feldbahn-Schauanlage**

Aufteilung in zwei Gruppen:

Gruppe 1: Fahrt mit der Feldbahn zum Steinbruch – Besichtigung der Anlage und Fahrzeuge, ca. 13:00 Uhr: Rückfahrt zum Bahnhof mit Besichtigung der Verladeanlage. Imbissmöglichkeit im Vereinslokal.

Gruppe 2: Besichtigung der Verladeanlage Glossen. Imbissmöglichkeit im Vereinslokal, ca. 13:00 Uhr: Fahrt mit der Feldbahn zum Steinbruch – Besichtigung der Anlage und Fahrzeuge

14:00 Uhr: **Abfahrt mit Autobus nach Döbeln**

14:30 Uhr: **Ankunft am Pferdebahnmuseum in Döbeln**

Es finden bis 16:30 Uhr vier Hin- und Rückfahrten des Pferdebahnwagens für unsere Gruppe auf der Strecke Obermarkt – Theatergasse statt, die nach Belieben zur Mitfahrt oder zum Fotografieren genutzt werden können. Gleichzeitig

ist das Pferdebahnmuseum geöffnet. Gegen eine Spende von 2.- € wird hier gerne eine Fotografieregenehmigung erteilt!

17:00 Uhr: **ACHTUNG:** Durch einen kurzfristig bekannt gegebenen Schienenersatzverkehr zwischen Nossen und Meissen ist die eigentlich geplante Zugfahrt ab Döbeln nicht möglich. Zum Redaktionsschluss des Programmheftes war die Ersatzlösung noch nicht vollständig geklärt. Voraussichtlich wird uns der Autobus der Firma Gerstner direkt von Döbeln nach Meissen bringen.

vsl. ca. Ankunft in Meissen - Ende des offiziellen Programms

18:00 Uhr: Wahlweise direkte Weiterfahrt mit der S-Bahn nach Dresden (18:19 Uhr – Ankunft Dresden Hbf 18:57 Uhr) dort Aufenthalt zur freien Verfügung oder Aufenthalt in Meissen mit Einkehr in dortige Restaurants, ggf. auch Aufstieg zur Burg.

Rückfahrmöglichkeit mit der S1 nach Dresden am Abend:

Ab Haltepunkt Meißen-Altstadt zu den Minuten 17 und 47, ab Meißen, Bahnhof 19 und 49 – Letzte Abfahrt: 23:17 bzw. 23.19 Uhr. Fahrzeit bis Dresden-Hbf. 40 (38) Minuten.

INFORMATIONEN ZU DEN BESUCHTEN BAHNEN UND MUSEEN

Die **Döllnitzbahn GmbH** (DBG) ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen und ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Mügeln, Sachsen. Die Gesellschaft ist Betreiber der Schmalspurbahn Oschatz–Mügeln–Kemmlitz/Glossen in Mittelsachsen.

Im 17. Dezember 1993 übernahm die neu gegründete Döllnitzbahn GmbH die vom Mügeler Netz noch verbliebene Strecke zwischen Oschatz, Mügeln und Kemmlitz. Als **Mügeler Netz** (750 mm Spurweite) waren die sächsischen Schmalspurbahnen zwischen Oschatz, Döbeln, Neichen, Strehla und Lommatzsch bekannt geworden, welche ihren betrieblichen Mittelpunkt in Mügeln hatten. Die Strecken wurden vor allem zur Erschließung des landwirtschaftlich geprägten mittelsächsischen Hügellandes erbaut. Der Bahnhof Mügeln war einst einer der größten Schmalspurbahnhöfe Europas. Die Einstellung der meisten Strecken erfolgte zwischen 1964 und 1972. Hauptziel der Gesellschaft war zunächst der Erhalt des noch vorhandenen Güterverkehrs von der Kaolingrube in Kemmlitz. Dafür wurden von der Mansfelder Bergwerksbahn gebrauchte Schmalspurgüterwagen beschafft und in Oschatz entstand eine neue Umladeanlage zur Normalspur. Mit gebrauchten Diesellokomotiven vom Typ FAUR L30H gelang es, den Güterverkehr vorerst zu erhalten. Trotzdem verringerten sich die Transporte allmählich, so dass der Güterverkehr 2001 dann doch eingestellt werden musste. Damit war die Döllnitzbahn die letzte Schmalspurbahn mit öffentlichem Güterverkehr in Sachsen.

Personenwagen stammen, wie auch die Dampflok, vom Ursprungsbetreiber Deutsche Reichsbahn. Die Döllnitzbahn GmbH ist Partner der Dampfbahn-Route Sachsen. 2011 war das Weiterbestehen gefährdet, da der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig beschloss, die Finanzierung des Heute verkehren nur noch Schülerzüge und dampfbespannte Sonderzüge auf der Strecke der Döllnitzbahn. Dafür stehen an Triebfahrzeugen neben drei Dampflokomotiven (davon derzeit nur eine betriebsfähig) zwei aus Österreich stammende Diesellokomotiven zur Verfügung. Die vierachsigen Bahnverkehrs wegen gekürzter Mittel zum Schuljahresende am 8. Juli 2011 einzustellen. Das sächsische Verkehrsministerium sagte jedoch zu, den Betrieb zunächst für 2012 zu finanzieren.

Im November 2012 fiel der Beschluss, die Geschäftsführung per Dienstleistungsvertrag an die Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft (SOEG) zu übertragen. Ende Dezember 2012 konnte dann ein Verkehrsvertrag zwischen der Döllnitzbahn GmbH und dem Zweckverband Döllnitzbahn geschlossen werden, der die Finanzierung für die Jahre 2013 und 2014 sichert, wobei die Hälfte der Mittel vom sächsischen Verkehrsministerium kommen. Für die darauf folgenden Jahren von 2015 bis 2020 sind diese Mittel in der am 18. Dezember 2012 beschlossenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Freistaates Sachsen bereits vorgesehen.

Auch die Sanierung der Infrastruktur ist seit 22. November 2013 gesichert, als die Döllnitzbahn einen Fördermittelbescheid des SMWA erhielt. In insgesamt vier Bauabschnitten soll zunächst bis 2014 der Streckenabschnitt Mügeln–Glossen und danach bis 2016 der Streckenabschnitt Oschatz–Mügeln instandgesetzt werden. Die Investitionskosten betragen insgesamt rund 2,6 Millionen Euro, wobei die Förderung durch den Freistaat Sachsen 75 Prozent beträgt.

Der Verein "Feldbahnschauanlage Glossen e.V."

Der Glossener Quarzitbruch war unter Schmalspurbahn- und Feldbahnfreunden wegen seiner reizvollen Strecke schon immer bekannt und wurde daher öfter besucht und fotografiert. So gab es auch nach der Einstellung des Betriebes einige Exkursionen von Dresdner Feldbahnern nach Glossen. Da die Lokomotiven zugänglich und funktionsfähig waren, mussten sie nur gestartet werden, um die Strecke befahren zu können, was auf Grund der völlig zugewachsenen Gleise stets ein Abenteuer war. Es gab aber auch das Projekt, die Sammlung der Historischen Feldbahn Dresden nach Glossen umzusetzen, was letztendlich nicht zur Ausführung kam. Dennoch hatten sich im Sommer 1993



Döllnitzbahn – Lokschuppen in Mügeln



Glossen mit Döllnitzbahn und Feldbahn



Pferdebahn in Döbeln



Fleischer-Autobus der Firma Gerstner

einige Dresdner Feldbahnfreunde zusammengefunden, die sich zum Ziel setzten, die gesamte Anlage zu erhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Zu diesem Zeitpunkt war bereits alles völlig überwuchert und Schrott und Müll lagen überall herum.

Als erstes wurde daher der Lokschuppen entrümpelt, um die Voraussetzungen für die weitere Aufbauarbeit zu schaffen. Um dem gemeinsamen Projekt eine Form zu geben, wurde am 9.1.1994 der Verein "Feldbahnschauanlage Glossen e.V." gegründet. Er stellte sich folgende, hauptsächliche Ziele:

- die historisch und technisch interessante Anlage der Quarzitgrube betriebsfähig zu erhalten,
- der Öffentlichkeit die Technologie eines Steinbruchbetriebes in der Vergangenheit vorzuführen und zu erläutern,
- nicht nur für Technikfreunde, sondern auch für Familien ein attraktives Ausflugsziel zu sein,
- das Transportmittel Feldbahn erlebbar zu machen und
- Fotos, Dokumente und Sachzeugen der Gruben- und Feldbahngeschichte zu sammeln und zu präsentieren.

Im Jahre 1994 ließ der Verein die Anlage durch das Denkmalamt des Landes Sachsen unter Schutz stellen, gleichzeitig begann eine enge Zusammenarbeit mit der Gemeinde Sorntzig-Ablaß. Trotz knapper Kassen kaufte die Gemeinde das gesamte Steinbruchgelände von der Treuhand-Liegenschaftsgesellschaft, um es dem Verein zur Nutzung zur Verfügung zu stellen. Die Vereins-

freunde begannen mit der Instandsetzung der Gleisanlage und dem Bau von Personenwagen. Zu den verbliebenen zwei Loks vom Typ Ns2f wurden zwei zusätzliche hinzugekauft und aus der Sammlung eines Vereinsmitgliedes kamen weitere, historisch wertvolle Lokomotiven nach Glossen. Zum Tag des Denkmals 1995 präsentierte sich die "Feldbahnschauanlage Glossen" erstmals und erfolgreich der Öffentlichkeit. Motiviert durch das rege Interesse der Besucher wurde die Arbeit in den nächsten Jahren fortgesetzt und ausgedehnt. So konnte nach und nach die gesamte Strecke bis zur Verladeanlage wieder befahrbar gemacht und der große Brecher in Betrieb genommen werden. Am Streckenbeginn auf dem ehemaligen Schmalspurbahnhof im Dorf entstanden im restaurierten ehemaligen Gasthof "Weißes Roß" (jetzt Gemeindeverwaltung) gemütliche Vereinsräume und ein altes Pumpenhaus konnte zum Lokschuppen für 4 Lokomotiven umgebaut werden.

Jedes Jahr finden zu festen Terminen öffentliche Fahrtage statt: Glühweinfahrt am ersten Sonntag im Jahr, Osterfeuerfahrt am Ostersonntag, Himmelfahrt, an allen Pfingsttagen, zum Tag des Denkmals im September und Adventsfahrt. Darüber hinaus wird die Möglichkeit, Züge für private Anlässe oder für Schul- und Vereinsausfahrten zu mieten, rege genutzt.

Pferdebahn Döbeln

Die **Straßenbahn Döbeln** verband von 1892 bis 1926 den peripher gelegenen Hauptbahnhof der sächsischen Stadt Döbeln mit der Innenstadt und wurde stets als meterspurige Pferdestraßenbahn betrieben. Seit Juni 2007 wird ein wieder aufgebautes Teilstück zu besonderen Anlässen als Museumsstraßenbahn befahren.

Der alte Straßenbahnbetrieb

Döbeln wurde 1847 durch die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn zunächst mit Riesa, 1857 auch mit Chemnitz verbunden. 1868 wurde eine zweite Linie zwischen Dresden und Leipzig über Döbeln in Betrieb genommen. Seitdem war Döbeln Eisenbahnknotenpunkt. Der Bahnhof lag rund zwei Kilometer Luftlinie vom Zentrum der Altstadt entfernt. Der Wunsch nach einer innerstädtischen Verbindung führte schließlich am 20. Februar 1891 zur Gründung der **Döbelner Straßenbahn AG** unter Beteiligung der Stadt und privater Kapitalgeber. 1943 besaß die Stadt nur zwölf Prozent der Aktien.

Am 10. Juli 1892 konnte ein erstes Teilstück der Straßenbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Obermarkt eröffnet werden. Später wurde die Bahn dann bis zum „Weißen Kreuz“ verlängert, die Streckenlänge erhöhte sich dadurch auf 2,450 Kilometer. Die Straßenbahn beförderte außer Personen auch Post und Stückgut. Beginnend am Hauptbahnhof führte sie parallel zur Staatsbahnstrecke nach Dresden durch die Bahnhofstraße, an der auch die Wagenhalle lag. Dann erreichte sie die auf einer Insel zwischen zwei Flussarmen der Freiberger Mulde liegende Altstadt mit dem Nieder- und dem Obermarkt und endete am Weißen Kreuz in der Dresdner Straße. Weil nur die ersten 500 Meter der Strecke zweigleisig angelegt waren, erhielt sie im folgenden Abschnitt insgesamt acht Ausweichstellen sowie eine kurze Abzweigung zum Posthof (Postamt).

Obwohl die Stadt Döbeln damals weniger als 20.000 Einwohner zählte, wurden vor dem Ersten Weltkrieg jährlich über 200.000 Fahrgäste mit der Pferdebahn befördert. Dennoch kam es nicht zur Einführung des elektrischen Betriebs – stattdessen wurde die zu diesem Zeitpunkt längst nicht mehr zeitgemäße Pferdebahn am 20. Dezember 1926 stillgelegt; sie war eine der letzten Pferdebahnen in Deutschland (lediglich die Zerbster Straßenbahn (bis 1928), die Straßenbahn Stadthagen (bis 1930) und die Spiekerooger Inselbahn (bis 1949) wurden noch länger mit Pferden betrieben). Die Bahn wurde endgültig durch den Omnibusbetrieb ersetzt, der bereits einige Monate zuvor parallel zum Straßenbahnbetrieb eingerichtet wurde. Dieser Busbetrieb befand sich ebenfalls in der Hand der bisherigen Gesellschaft, welche auch weiterhin unverändert als *Döbelner Straßenbahn AG* firmierte. 1928 wurden die Gleise zwischen dem Bahnhof und dem Niedermarkt entfernt. Trotz der frühen Stilllegung blieben weitere Teilabschnitte der Pferdebahn noch lange erhalten – ein Teil der Strecke verschwand erst bei Straßenbauarbeiten in den 1980er Jahren, ein letzter kurzer Abschnitt auf dem Obermarkt wurde 2006 im Zuge der dortigen Neupflasterung entfernt. Diese Reste zählten, zusammen mit den bis heute vorhandenen Gleisresten auf dem Zerbster Marktplatz, zu den ältesten erhaltenen Gleisrelikten einer deutschen Straßenbahn.

Zur Betriebseröffnung im Jahr 1892 standen der Pferdebahn drei Personenwagen zur Verfügung, ihr Bestand wurde bis 1912 auf sieben Fahrzeuge erhöht. Sie waren circa sechs Meter lang und 1,80 Meter breit, jeder Wagen verfügte über zwölf Sitz- und fünfzehn Stehplätze. Zusätzlich existierten drei geschlossene Postwagen sowie ferner zwei Salzstreuwagen zum Freitauen der Schienen im Winter.

Wiederbelebung

Am 11. Januar 2002 gründeten 25 Mitglieder den *Traditionsverein Döbelner Pferdebahn e. V.* mit dem Ziel der Wiederbeschaffung andernorts noch erhaltener Originalfahrzeuge der Döbelner Straßenbahn sowie der Einrichtung eines historischen Fahrbetriebs. Dem Verein gelang es später einen circa 550 Meter langen Streckenabschnitt in der Innenstadt wieder aufzubauen. Die noch bis 2006 vorhandenen Original-Gleisreste konnten dabei jedoch nicht wieder verwendet werden. Sie waren zu stark verschlissen und mussten deshalb durch neue Schienen ersetzt werden.

Seit dem 9. Juni 2007 ist dieses Teilstück im Sommer am ersten Samstag im Monat und zu besonderen Anlässen wieder in Betrieb und gilt heute als touristische Attraktion von Döbeln. Als Besonderheit wird die Bahn heute jedoch nicht wie nach der 1938 in Kraft getretenen Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) betrieben. Die Pferdebahn wurde bei ihrer Wiedereröffnung lediglich durch den TÜV abgenommen.

Wagen 1 der alten Pferdebahn blieb erhalten. Er kam nach der Betriebseinstellung zunächst zur Straßenbahn Meißen und wurde dort als Beiwagen hinter elektrischen Triebwagen verwendet. Nach seiner 1937 erfolgten Ausmusterung überdauerte er die Zeit als Gartenlaube im Weiler Keilbusch (einem Ortsteil der bei Meißen gelegenen Gemeinde Diera-Zehren). Im Juni 2003 wurde er vom *Traditionsverein Döbelner Pferdebahn e. V.* geborgen, heute ist er nach einer aufwändigen Restauration in Dresden wieder in seiner alten Heimat in Betrieb.

Deutsches Pferdebahnmuseum

Das Deutsche Pferdebahnmuseum Döbeln wurde am 13. Juni 2009 eröffnet. Es befindet sich am Niederwerder 6 in Döbeln. Das Gebäude aus der Zeit um 1900 war früher Kinderbewahranstalt beziehungsweise Kindergarten und wurde beim Hochwasser im August 2002 schwer beschädigt. 2007 wurde es von der Stadt dem Traditionsverein übertragen. Träger des Museums ist der Traditionsverein Döbelner Pferdebahn e. V.

Das Museum zeigt auf Schautafeln und mit Modellen die Geschichte der Pferdeeisenbahnen und Pferdestraßenbahnen in aller Welt (mit Schwerpunkt Deutschland) von ihren Anfängen, über den Höhepunkt der Entwicklung um 1900 bis in die Gegenwart.

Ende 2009 konnte mit dem Schließen der letzten Gleislücke die Verbindung zur Döbelner Straßenbahn geschaffen werden, die seit 2007 im Stadtzentrum besteht. Seitdem ist in der Wagenhalle im Museumsgebäude der Pferdebahnwagen untergestellt. Das Fahrzeug wird zu bestimmten Terminen auf der Museumsstrecke von einem Pferd gezogen.



Streckenplan der Pferdebahn Döbeln



Lageplan der Dresdner Bergbahnen

Sonntag, 24. August "Park-, Berg- und Dampfbahnen"

PROGRAMM

09:20 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hbf.

Tarifhinweis:

Für beide Möglichkeiten ist für die Inhaber der 7-Tage-Karte Dresden ein Zusatzfahrchein für eine Zone notwendig. Diese werden während der Fahrt von der Reiseleitung ausgegeben. Bitte den Fahrchein vor Fahrtantritt entwerfen!

09:32 Uhr: Fahrt mit Linienzug der Linie 10 in Richtung Fetscherplatz

09:39 Uhr: Ankunft Haltestelle Straßburger Platz

ca. 5 Minuten Fußweg zum „Hauptbahnhof“ der Parkeisenbahn in der Nähe der „Gläsernen Manufaktur“

10:30 Uhr: Abfahrt des Dampfzuges – komplette Rundfahrt

10:50 Uhr: Ankunft des Dampfzuges am Bahnhof Zoo

Besichtigung der Depotanlagen in zwei Gruppen

11:30 Uhr: Rückfahrt zum Hauptbahnhof an der Gläsernen Manufaktur.

11:40 Uhr: kurzer Fußweg zur Straßenbahn-Haltestelle Straßburger Platz

11:50 Uhr: Fahrt mit Linienzug der Linie 4 in Richtung Laubegast

12:02 Uhr: Ausstieg an der Haltestelle Blasewitz, Schillerplatz

Wahlweise:

Zu Fuß über die Loschwitzer Elbbrücke, die imposante Stahl-Gitterkonstruktion Wird aufgrund ihres (früheren) Anstrichs auch das „Blaue Wunder“ genannt, zu den Talstationen der Bergbahnen am Körnerplatz, oder:

12:09 Uhr: Fahrt mit Linienbus der Linie 61 ab Schillerplatz in Richtung Fernsehturm über die Elbbrücke

12:12 Uhr: Ankunft und Ausstieg an der Haltestelle Körnerplatz

12:15 Uhr: Fahrt und Besichtigung mit den beiden Bergbahnen

Dazu Aufteilung in zwei Gruppen:

Gruppe 1:

12:23 Uhr: Fahrt mit der Standseilbahn zum Weißen Hirsch

12:28 Uhr: Ankunft Bergstation

12:53 Uhr: Abfahrt Bergstation

12:58 Uhr: Ankunft Talstation

Kurzer Fußweg zur benachbarten Talstation der Schwebebahn

13:15 Uhr: Fahrt mit der Schwebebahn zur Bergstation Oberloschwitz

13:20 Uhr: Ankunft Bergstation

Führung durch das Maschinenhaus und Erläuterung der Antriebstechnik
Besuch der Ausstellung über die Bergbahn, Aussichtsplattform

14:00 Uhr: Abfahrt Bergstation

14:05 Uhr: Ankunft Talstation

Gruppe 2:

12:30 Uhr: Fahrt mit der Schwebebahn zur Bergstation Oberloschwitz

12:35 Uhr: Ankunft Bergstation

Führung durch das Maschinenhaus und Erläuterung der Antriebstechnik
Besuch der Ausstellung über die Bergbahn; Aussichtsplattform

13:15 Uhr: Abfahrt Bergstation

- 13:20 Uhr:** Ankunft Talstation
Kurzer Fußweg zur benachbarten Talstation der Standseilbahn
- 13:38 Uhr:** Fahrt mit der Standseilbahn zum Weißen Hirsch
- 13:43 Uhr:** Ankunft Bergstation
- 13:53 Uhr:** Abfahrt Bergstation
- 13:58 Uhr:** Ankunft Talstation
- 14:10 Uhr:** Fahrt mit zwei historischen Autobussen durch die Lössnitz nach Radeburg
Zum Einsatz kommen ein IFA H6B, Baujahr 1958 (26 Sitzplätze) und ein Ikarus 260.02, Baujahr 1988 (23 Sitzplätze). Bitte beachten: Im Überlandverkehr sind keine Stehplätze zugelassen, so dass jeder Fahrgast einen Sitzplatz einnehmen muss!
- 15:10 Uhr:** Ankunft am Bahnhof Radeburg der Lössnitzgrundbahn
- 15:23 Uhr:** Ankunft des Dampfzuges von Radebeul – Rangiermanöver
- 15:46 Uhr:** Abfahrt des Dampfzuges nach Radebeul Ost
- 16:41 Uhr:** Ankunft des Dampfzuges in Radebeul Ost
Kurzer Fußweg zum Schmalspurbahnmuseum
- 16:50 Uhr:** Führung durch das Schmalspurbahnmuseum,
Besichtigung der ausgestellten Fahrzeuge
- 17:45 Uhr:** Ende des offiziellen Programms

Für die Rückfahrt nach Dresden gibt es zwei Möglichkeiten:

- 1) Fahrt mit der S-Bahn S1 bzw. RE
S1 jeweils zur Minute 10 und 40, RE zur Minute 21 (Fahrzeit 17 Minuten bzw. 13 Minuten bis Dresden Hbf. (Hotel). Zur Innenstadt (Kennenlernessen) empfiehlt sich der Ausstieg am Bahnhof Mitte und von dort zu Fuß oder mit Straßenbahn (Linien 1 und 2, Richtung Innenstadt bis Altmarkt oder Pirnaischer Platz).
- 2) Fahrt mit der Straßenbahnlinie 4 in Richtung Laubegast. Die Haltestelle „Zinzendorfstraße“ ist ab Schmalspurbahnmuseum etwa 500 Meter entfernt und über die namensgebende Straße zu erreichen.
Abfahrten alle 15 Minuten: 07, 22, 37, 52 – Fahrzeit bis Postplatz 22 Minuten, bis Pirnaischer Platz 25 Minuten.

Für angemeldete Teilnehmer:



18:30 Uhr: „Kennenlernessen“ im Restaurant „Dresden 1900“ (An der Frauenkirche 5, 01067 Dresden, Telefon: 0351 4820 5858). Es liegt in einer nach historischen Vorbildern neu erbauten Häuserzeile an der Northwestseite der Frauenkirche. Nächste Straßenbahnhaltestelle: Pirnaischer Platz (ab Hauptbahnhof, Nord in Hotelnähe 2 Stationen mit den Linien 3 und 7). Von dort durch die Landhausstraße etwa 300 Meter Richtung Frauenkirche.

Ab 19:00 Uhr: 3-Gang Marktbuffet „Sonderfahrt“ mit den Kategorien „Davor“, „Warmes“ und „Danach“. 1 Getränk ist inklusive – weitere Getränke bitte selbst bezahlen.

INFORMATIONEN ZU DEN BESUCHTEN BAHNEN

Dresdner Parkeisenbahn

Die **Dresdner Parkeisenbahn** ist eine nach Betriebsordnung für Parkeisenbahnen (BOP) betriebene Liliputbahn im Großen Garten in Dresden. Sie wurde 1950 als Kindereisenbahn gegründet und wurde zu Zeiten der Deutschen Demokratischen Republik unter dem Namen Pioniereisenbahn Dresden betrieben. Wie bei allen einstigen Pioniereisenbahnen üblich, üben bei der Dresdner Parkeisenbahn Kinder und Jugendliche die meisten Tätigkeiten aus. Sie fungieren als Aufsicht, Sperre, Fahrdienstleiter oder Zugbegleiter. Die Dresdner Parkeisenbahn verkehrt im Sommerhalbjahr von April bis Oktober sowie zu Sonderfahrten im Dezember und befördert jährlich rund 250.000 Fahrgäste.

Geschichte

Bereits in den 1930er-Jahren verkehrten die Dampflokomotiven und einige Wagen der heutigen Parkeisenbahn bei Ausstellungen im Großen Garten, beispielsweise während der Internationalen Hygiene-Ausstellung 1930/31. Die Strecke führte unter anderem an dem 1938 abgerissenen Kugelhaus vorbei.

Am 1. Juni 1950 wurde eine Kindereisenbahn im Großen Garten unter Leitung der Dresdner Verkehrsbetriebe eröffnet, geplant war diese zunächst nur für eine Saison. Die Strecke führte eingleisig vom damaligen Stübelplatz zum Zoo, war 1,3 km lang und wurde unter der Mithilfe von Dresdner Einwohnern errichtet. Nur wenige Posten waren zu dieser Zeit mit Kindern besetzt. Die Bahn stieß in der Bevölkerung auf hohes Interesse, sodass beschlossen wurde, sie in Dresden zu behalten. Sie wurde in Pioniereisenbahn Dresden umbenannt und am 1. Mai 1951 fand die Eröffnung der zweiten Fahrsaison statt. Die Strecke wurde zunächst auf 4,4 km und um die Bahnhöfe Carolasee und Palaisteich erweitert, im Sommer desselben Jahres erfolgte die Übergabe eines weiteren, 1,2 km langen, Abschnittes und des Bahnhofes Karcherallee. Die Pioniereisenbahn beförderte im ersten Betriebsjahr zirka 295.000 Personen. Verwaltungsmäßig unterstand die Einrichtung dem Pionierpalast Dresden, mit einer Unterabteilung Pioniereisenbahn. Die Betriebsführung oblag nun der Deutschen Reichsbahn, Direktion Dresden. Patenbetrieb war der Bahnhof Dresden Neustadt. Dieser stellte für die Saison Betriebsdienstleistungsbahner. Wegen Personalmangel wurde später bis Sommer 1990 das Saisonpersonal vom Dresdner Hauptbahnhof abgeordnet. Die Lokführer wurden bis Ende 1992 ebenfalls von der Deutschen Reichsbahn gestellt.

1962 wurde ein neuer, dritter Zug mit einer Akkumulatorlokomotive in Dienst gestellt. Im folgenden Jahr wurden erstmals über eine halbe Million Fahrgäste befördert. Am 1. April 1966 fand die Übergabe des neuen Bahnhofsgebäudes Zoo statt und ein Jahr später erhielt dieser Bahnhof ein zusätzliches Bahnhofsdach. 1982 wurde ein vierter Zug mit einer weiteren Akkumulatorlokomotive in Dienst gestellt. Im Winter 1988 zu 1989 verlegte man das Streckengleis Fučíkplatz – Zoo, das sich bis dahin auf dem sogenannten Zooberg erhöht befunden hatte, ebenerdig neu.

Infolge des Beitrittes des Gebietes der DDR zur BRD und der damit verbundenen veränderten politischen Rahmenbedingungen wurde die Bahn 1990 von Pioniereisenbahn Dresden in Dresdner Parkeisenbahn umbenannt. Da über 90 % der Einrichtung auf dem Gelände des Großen Gartens liegt, übernahm der Freistaat Sachsen 1993 die Rechtsträgerschaft. Seither wird die Parkeisenbahn – wie auch der Rest des Großen Gartens – von den Staatlichen Schlössern, Burgen und Gärten Sachsen verwaltet und betrieben. Gleichzeitig wurde eine neue Dienstbekleidung eingeführt. Aufsichtsbehörde war und blieb der Beauftragte für Bahnaufsicht des Bezirks Dresden/Freistaat Sachsen/EBA.

In den folgenden Jahren ließen die Fahrgastzahlen nach und die Bahn musste Einschnitte hinnehmen. So fahren die Dampflokomotiven, die früher täglich im Einsatz waren, nur noch freitags und am Wochenende. Seit 1996 sind bei schlechter Witterung oder in den Adventsfahrten vier in England gefertigte geschlossene Wagen im Einsatz.

Mit dem Bau der Gläsernen Manufaktur des Volkswagenkonzerns am Straßburger Platz musste auch der ursprüngliche Endpunkt aufgegeben werden. Der neue Bahnhof Hauptbahnhof an der Gläsernen Manufaktur (früher: Am Strassburger Platz) wurde vertragsgemäß auf Kosten von Volkswagen als moderner, zum Stil der Gläsernen Manufaktur passender Bahnhof errichtet, wobei es einige Ungeheimheiten im Ablauf der Baumaßnahmen gab. Eröffnet wurde er im Jahre 2000. Die zugehörige Gleisschleife wurde allerdings erst im Jahr darauf fertiggestellt. Im Jahre 2006 wurden die Bahnsteige des Bahnhofes gepflastert und mit einer Signalanlage ausgestattet.

Im Jahr 2010 wurde der 60. Jahrestag der Gründung der Parkeisenbahn mit einer Festwoche begangen. Diese fand vom 1. Juni bis zum 6. Juni 2010 statt. Dabei verkehrte auch eine Gastlok der Leipziger Parkeisenbahn im Großen Garten.

Streckenbeschreibung

Die Dresdner Parkeisenbahn befährt einen Rundkurs von 5,6 Kilometern Länge im Richtungsbetrieb. Ausgangspunkt für Rundfahrten ist der Hauptbahnhof an der Gläsernen Manufaktur. Abstellanlagen, Lokschuppen und das Bahnbetriebswerk (BW) befinden sich am Bahnhof Zoo; dort ist auch der Sitz der Betriebsleitung. Die Gesamtleislänge mit Abstell- und Nebengleisen beträgt 7,2 km. Die Strecke zwischen Zoo und Hauptbahnhof an der Gläsernen Manufaktur ist seit 1968 zweigleisig, um einen reibungslos verlaufenden 3- und 4-Zug-Betrieb zu ermöglichen, auch wenn meistens nur zwei Züge eingesetzt werden. Die übrige Strecke ist eingleisig. Am Bahnhof Carolasee gibt es eine Abzweigung für direkte Fahrten zum Bahnhof Palaisteich, die „Fahrten durch die kleine Runde genannt“ werden. Die kleine Runde wurde 1951, im zweiten Betriebsjahr, vor der Fertigstellung der Strecke Carolasee – Karcherallee – Palaisteich generell planmäßig befahren. Zwischen 1962 und Anfang der siebziger Jahre wurde sie dann planmäßig genutzt, wenn der Fahrbetrieb nur mit zwei gleichzeitig auf der Strecke verkehrenden dampflokbetriebenen Zügen durchgeführt wurde und für die Dampflok eine Zwischenbekohlung oder Wasseraufnahme notwendig war. Es war in den "Zwei-Zug-Fahrplan" zu dieser Zeit eingearbeitet, dass in einem solchen Fall für eine Rundfahrt zur Zeiteinsparung durch den betroffenen Zug die kürzere kleine Runde befahren wurde, die Zugnummern wurden - bei ansonsten laufender Nummerierung - mit einer um 2000 erhöhten Nummer gefahren. Diese Betriebsweise, die es im "Drei-Zug-Betrieb" von Anfang an nicht gab (er sah dafür von Anfang an entsprechende Fahrzeitverlängerungen vor und der ansonsten starre 12-Minuten-Takt wurde entsprechend angepasst), wurde spätestens Mitte der siebziger Jahre aufgegeben. Hintergrund war, dass die ortsfeste Weiche der Abzweigstelle "Bf. Carolasee" sich ca. 150 m vom eigentlichen Aufenthaltsgebäude entfernt befindet und diese nur ortsfest bedient wurde: Das war betrieblich nicht zu bewältigen, zumal die "Kleine Runde" auch von den Fahrgästen weniger angenommen wurde. Für Sonderfahrten sowie als Ausweichstrecke bei Bauarbeiten oder Überschwemmungen am Carolasee erfährt die kleine Runde auch heute noch eine Nutzung, nachdem die Schäden durch das Elbhochwasser 2002 beseitigt wurden, das eine Nutzung dieser Fahrmöglichkeit für einige Jahre generell nicht gestattete.

Die Stellwerke sind mit Ausnahme des Bahnhofes Karcherallee – an dem das einzige Signal noch handbedient ist – mit Gleisbildstellpulten ausgerüstet. Eingesetzt werden das HI-Signalsystem der ehemaligen Deutschen Reichsbahn (DR) mit leicht modifizierten Signalschirmen sowie Formsignale. Das Zugmeldeverfahren entspricht dem der DR. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit der Parkeisenbahn beträgt 20 km/h.

Fahrzeuge

- Lokomotive 001 Lisa (Fabriknummer 8351)
- Lokomotive 003 Moritz (Fabriknummer 8353)

Die beiden Dampflokomotiven der Dresdner Parkeisenbahn wurden 1925 bei der Firma Krauss in München gebaut. Lokomotiven der gleichen Baureihe sind in Leipzig (Nr. 002), bei der Killesbergbahn Stuttgart und der Liliputbahn im Wiener Prater im Einsatz. Die Lokomotiven waren zusammen mit der heute in Leipzig fahrenden Lok bereits in den 1930er-Jahren zu Ausstellungen in Dresden im Einsatz und während des Zweiten Weltkriegs in einem Bergwerk bei Kamenz untergebracht.

Akkumulatorlokomotiven:

Die zwei Elektroakkulokomotiven wurden an der TU Dresden entworfen und im RAW Dresden gebaut. Sie werden durch Elektromotoren angetrieben, die durch Akkumulatoren gespeist werden. Die Akkus werden in der Nacht geladen, die gespeicherte elektrische Energie reicht für einen gesamten Betriebstag aus.

- EA01 (Baujahr 1962)

Die Lokomotive EA 01 wurde zusammen mit Wagen für einen dritten Zug an die damalige Pionierseisenbahn übergeben. Ursprünglich war sie mit zwei Führerständen ausgestattet, der zweite davon wurde allerdings nach kurzer Zeit zurückgebaut und nimmt heute zusätzliche Technik auf.

- EA02 (Baujahr 1982)

Die zweite Elektroakkulokomotive besteht aus zwei Lokteilen. Ursprünglich rot lackiert erhielt sie während der letzten Hauptuntersuchung eine blaue Farbgebung.

Wagen

- 19 offene Personenwagen
- 12 überdachte Personenwagen, davon 3 mit Traglastenabteil
- 4 geschlossene Personenwagen, gebaut 1996 durch die Bure Valley Railway in England
- 3 Güterwagen
- Transportwagen für Rollstühle
- Batteriewagen für die Zugheizung an den geschlossenen Wagen
- Transportwagen für Bauarbeiten

Parkeisenbahner

Seit 1951 wird der größte Teil der Dienstposten durch Kinder und Jugendliche besetzt. Schüler aus Dresden und Umgebung können sich anmelden, wenn sie in der vierten oder fünften Klasse sind und werden im Winter zu Parkeisenbahnern ausgebildet. Nach bestandener Personalprüfung leisten sie während der Fahrsaison zirka einmal in der Woche – meist nach der Schule – ehrenamtlich Dienst. In jedem Winterhalbjahr werden die Parkeisenbahner weitergebildet. Die Ausbildung bereitet die Parkeisenbahner auf ihren Einsatz als Fahrdienstleiter, Aufsicht, Sperre, Schrankenposten sowie Zugbegleiter vor. Sie lernen Zugmeldungen durchzuführen, Signale und Weichen zu stellen, Fahrkarten zu kontrollieren und Züge abzufertigen. Auch erlangen sie anderes Wissen zum Eisenbahnbetrieb.

Ältere Parkeisenbahner können sich zur Ausbildung zum Assistenten bewerben. Nach der Ausbildung werden sie als Leiter einer Dienstschiicht und Fahrkartenverkäufer eingesetzt und können selbstständig auf den Bahnhöfen Karcherallee und Palaisteich ihren Dienst verrichten.

Vor 1990 hießen die Parkeisenbahner Pioniereisenbahner, die Assistenten Brigadeleiter und statt der Brigadeleiterausbildung gab es die weitere Möglichkeit, als Loktechniker mitzuarbeiten. Derzeit leisten 115 Kinder als Parkeisenbahner Dienst.



Parkeisenbahn Dresden – Dampflokomotive



Loschwitzer Hängebrücke „Blaues Wunder“



Schwebebahn nach Oberloschwitz



Standseilbahn zum weißen Hirsch

Die **Schwebebahn Dresden** ist eine Hängebahn in Dresden, welche die Stadtteile Loschwitz und Oberloschwitz verbindet. Die Bahn wird von den Dresdner Verkehrsbetrieben betrieben, ist 274 Meter lang und überwindet einen Höhenunterschied von etwa 84 Metern. Sie wurde am 6. Mai 1901 eröffnet und 2007 zur Auszeichnung als Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland nominiert.

Die Schwebebahn Dresden wird als Einschienenbahn beziehungsweise Einschienenhängebahn definiert. Die Bezeichnung Schwebebahn ist technisch falsch, weil im Gegensatz zu einer Magnetschwebebahn ein ständiger Kontakt zwischen Fahrweg und Fahrzeug besteht. Neben der benachbarten Standseilbahn Dresden ist sie eine der beiden Dresdner Bergbahnen. Die durchgehend zweigleisig ausgeführte Bahn ist wie die kurz zuvor eröffnete Wuppertaler Schwebebahn nach dem System von Eugen Langen konstruiert und besitzt 33 bis zu 14 Meter hohe Stützen. Die Laufwerke der beiden pendelnd gelagerten Kabinen rollen auf einem speziellen Stahlträger, der nach seinem Erfinder auch Riepelträger genannt wird.

Im Gegensatz zur Wuppertaler Schwebebahn haben die Dresdner Fahrzeuge keinen eigenen Antrieb, sondern werden ähnlich wie bei einer Standseilbahn durch ein Zugseil bewegt. Dieses wird durch eine in der Bergstation befindliche Fördermaschine angetrieben. Die Bahn gilt als weltweit einzige Hängebahn, die keine Adhäsionsbahn ist.

Die Inbetriebnahme der Schwebebahn Dresden fand am 6. Mai 1901 statt. 1909 wurde dann die Verbunddampfmaschine durch einen Gleichstrommotor ersetzt. Die Schwebebahn Dresden überstand den Zweiten Weltkrieg unversehrt. Allerdings war sie von 1984 bis 1992 wegen Totalsanierung außer Betrieb. 2001/2002 wurden umfangreiche Reparaturarbeiten am Tragegerüst vorgenommen. Auch erfolgte ein teilweiser Umbau der Bergstation. Unter anderem wurde ein außen liegender Aufzug eingebaut, der das Dach der Station als Aussichtsplattform zugänglich macht. Im Februar 2013 wurde das inzwischen 104 Jahre alte Großrad des Antriebes ausgetauscht und der Betrieb darauf am 29. März 2013 wieder aufgenommen.

Standseilbahn Dresden

Geschichte

Der Industrielle Ludwig Küntzelmann ließ im Jahr 1873 erstmals das Projekt einer Standseilbahn zwischen dem Körnerplatz in Loschwitz und dem Weißen Hirsch entwickeln, auf dem er viele Grundstücke besaß. Da nur eine geringe Nachfrage erwartet wurde, bekam Küntzelmann jedoch keine Konzession. 15 Jahre später eröffnete Heinrich Lahmann sein Sanatorium und der Weiße Hirsch entwickelte sich zum international bekannten Kurort. Erneute Forderungen nach einer besseren Verkehrsanbindung des Weißen Hirschs mündeten im Jahr 1890 in einem erneuten Konzessionsantrag durch Ferdinand Dörfinger und Alfred Stössel. Zunächst schienen auch diese Bemühungen erfolglos zu verlaufen, da zeitgleich eine meterspurige Schmalspurbahn von Dresden-Neustadt über den Weißen Hirsch, Bühlau und Weißig nach Dürrröhrsdorf geplant wurde und die sächsische Regierung keine unnötige Konkurrenz für die Königlich Sächsische Staatseisenbahnen schaffen wollte. Dieses Projekt scheiterte jedoch 1893 und die sächsische Staatsregierung forderte Dörfinger und Stössel auf, ihren Antrag erneut einzureichen. Daraufhin wurde die Baugenehmigung am 4. September 1893 erteilt.

Die Unternehmer Dörfinger und Stössel waren nicht in der Lage, die Baukosten zu finanzieren. Daher übernahm die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft die Konzession und errichtete die Standseilbahn in einer Bauzeit von elf Monaten. Die Standseilbahn wurde am 26. Oktober 1895 mit Dampftrieb eröffnet. Die Baukosten betragen 800.000 Reichsmark. In den ersten fünf Betriebsjahren führte die Bahn auch Güterverkehr durch. Sie transportierte Kohle und Baustoffe bergan und Fäkalien talwärts, wobei letzteres aufgrund der Geruchsbelästigung nur nachts erlaubt war. Auch der Transport von Pferden und Ochsen war möglich; die Güterwagen hatten hierfür ein gewölbtes Spannverdeck.

In den ersten Betriebsjahrzehnten wechselte der Besitzer der Bergbahn mehrfach. Zunächst gründete die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft am 18. März 1897 das Tochterunternehmen Drahtseilbahn Loschwitz – Weißer Hirsch AG, das die Bahn betrieb. Im Jahr 1906 übernahm die Elektra AG die Mehrheit an der Standseilbahn und im Jahr 1912 ging sie in den Besitz der Stadt Dresden über. Seither betreiben die Dresdner Verkehrsbetriebe AG die Standseilbahn.

Im Jahr 1909 wurde sie auf elektrischen Betrieb umgestellt. Im Jahr 1932 wurde eine Oberleitung auf der Strecke installiert, die eine elektrische Beleuchtung und Heizung in den Fahrzeugen ermöglichte. Den Zweiten Weltkrieg überstand die Standseilbahn ohne größere Schäden. Bei Bombenalarm fuhr das Personal die Fahrzeuge in die Tunnel. Daher blieben diese auch beim großen Luftangriff auf Dresden am 13. Februar 1945 unversehrt. Auch die Strecke war nach wenigen Tagen wieder befahrbar.

In den Jahren 1978/79 war eine Generalsanierung erforderlich. Die Fördermaschine, der Prinzeß-Louisa-Tunnel und das Gerüstviadukt wurden instand gesetzt. Seit 1984 steht die Standseilbahn unter Denkmalschutz. Nach der Wende folgte eine Modernisierung der gesamten Bahnanlage unter Führung des Generalauftragnehmers Waagner-Biro. Sowohl Berg- als auch Talstation als auch beide Tunnel und das Gerüstviadukt wurden saniert und die Streckenausrüstung erneuert. Dabei erhielt die Bergstation einen Bedienstand am Bahnsteig, der den Arbeitsplatz des Maschinisten vom Keller ans Tageslicht verlagerte und die Talstation erhielt eine neue lichtdurchlässige Dachkonstruktion. Da die neue Wagengeneration keine Oberleitung mehr benötigt, wurde diese demontiert. Am 22. Oktober 1994 nahm die Standseilbahn ihren Betrieb nach der Rekonstruktion wieder auf.

Streckenbeschreibung

Die eingleisige Strecke ist 547 m lang und hat eine Spurweite von 1.000 mm. In ihrer Mitte befindet sich auf dem Viadukt eine Ausweichstelle mit einer Abtschen Weiche, an der sich der berg- und der talfahrende Wagen begegnen. Die Bahn überwindet bei einer Maximalneigung von 29 % einen Höhenunterschied von etwa 95 m. Direkt an die Talstation schließt sich der 96 m lange Burgbergtunnel an. Etwa in Streckenmitte befindet sich das 102 m lange Gerüstviadukt und kurz vor der Bergstation der 54 m lange Prinzeß-Louisa-Tunnel.

Fahrzeuge

Die beiden Wagen sind durch ein 578 m langes und 38 mm starkes Seil miteinander verbunden, das in der Bergstation angetrieben und umgelenkt wird. Die Wagen werden über das Seil beschleunigt und abgebremst. Zur Anpassung an die Neigung der Strecke sind die Abteile der Wagen stufenförmig angelegt. Seit Betriebsbeginn waren vier Wagengenerationen im Einsatz.

- Die erste Wagengeneration war von 1895 bis 1934 im Einsatz. Die zwei Hauptwagen konnten bedarfsweise durch zwei Vorsatzwagen zur Personenbeförderung sowie zwei Güterwagen mit drehbarer Ladefläche ergänzt werden.
- Im Jahr 1934 erneuerte die Firma Christoph & Unmack in Niesky die Fahrzeuge.
- Die dritte Wagengeneration baute die Straßenbahnwerkstatt Trachenberge 1962/63. Ein geschlossenes Gepäckabteil und die elektrische Türbetätigung stellten die wichtigsten Neuerungen dar.
- Die Waggonbau Bautzen GmbH stellte die vierte Wagengeneration im Jahr 1994 her. Die beiden Wagen verfügen über zwei breite Gepäckabteile für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder. Im Gegensatz zu den Vorgängergenerationen verfügen sie über eine elektrohydraulische Bremsensteuerung mit vorgespannten Federpaketen und ein neu konzipiertes Laufwerk.

Antriebstechnik

Die Maschinenfabrik und Schiffswerft Übigau lieferte die Antriebstechnik und verwendete einen Kettenschleppantrieb wie er auf Kettenschleppschiffen auf der Elbe bereits erprobt war. Für eine Standseilbahn stellt diese Antriebstechnik jedoch eine Besonderheit dar. Als Kraftmaschinen fanden zunächst zwei Dampfmaschinen mit je einer Treibscheibe von vier Metern Durchmesser, später ein Gleichstrom-Nebenschluss-Motor mit 240 Volt und 44,2 kW Leistung Verwendung. Ein Gleichrichter-Unterwerk in der Bergstation versorgte die Standseilbahn sowie die benachbarte Schwebebahn Dresden mit Strom. Zwei große Batterien stellten je nach Ladezustand den mehrstündigen Weiterbetrieb, mindestens jedoch das Fahren in die Stationen sicher. Im Jahr 1964 wurden die ersten elektrischen Motoren durch neue, im Elbtalwerk hergestellte Modelle mit 250 Volt und 80 kW Leistung ersetzt. Während der Antrieb mit Dampfmaschinen nur eine Fahrgeschwindigkeit von 2,5 m/s erlaubte, sind mit elektrischem Antrieb heute 5 m/s möglich.

Zwei Antriebsstufen mit den Übersetzungsverhältnissen 1:8,833 (Stufe 1) und 1:4,5 (Stufe 2) übertragen die Kraft vom Motor auf die beiden Treibscheiben. Dieses Antriebskonzept besteht unverändert seit Inbetriebnahme.

Im Normalbetrieb wird die Bahn elektrisch beschleunigt und gebremst. Im Notfall kann die Standseilbahn auch durch Scheibenbremsen zum Stillstand gebracht werden. Beide Treibscheiben sind hierfür mit einem Bremskranz ausgestattet, auf den je eine Betriebs- und eine Sicherheitsbremse im Anwendungsfall einwirkt.



Die beiden historischen Autobusse



Zug der Lößnitzgrundbahn

Die **Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg** ist eine sächsische Schmalspurbahn in der Spurweite von 750 mm unweit der sächsischen Landeshauptstadt Dresden. Überregional ist die Strecke heute unter der 1998 vergebenen Marketingbezeichnung **Lößnitzgrundbahn** bekannt, umgangssprachlich wird sie dagegen meist als Lößnitzdackel (kurz auch Dackel) oder früher Grundwurm bezeichnet.

Überregional bekanntgeworden ist die Strecke vor allem durch den 1974 eingeführten Traditionsverkehr mit historischen Lokomotiven und Wagen aus der Frühzeit der sächsischen Schmalspurbahnen. Die Lößnitzgrundbahn ist, einschließlich der Gleisanlagen, ein Kulturdenkmal.

Geschichte

Radeburg war nach 1870 Mittelpunkt eines fast 300 Quadratkilometer großen Gebietes, welches noch nicht durch Eisenbahnen erschlossen war. Einziges öffentliches Verkehrsmittel war die Postkutsche, die zweimal täglich von Radeburg über Moritzburg nach Dresden verkehrte. Als 1871 die Strecke der Bahnstrecke Berlin–Dresden projektiert wurde, prüfte man auch eine mögliche Streckenführung über Ortrand und Radeburg nach Dresden. Letztlich führte man die Strecke wegen der günstigeren Neigungsverhältnisse im Elbtal über Weinböhlen und Cossebaude nach Dresden. Eröffnet wurde sie am 17. Juni 1875. Ein weiteres Projekt sah eine Bahn von Dresden über Radeburg nach Schönfeld zum Anschluss an die Strecke der Cottbus-Großenhainer Eisenbahn-Gesellschaft vor. Auch diese Verbindung wurde nicht realisiert.

Die sächsische Regierung schlug schließlich den Bau einer Schmalspurbahn von Radebeul nach Radeburg vor. Die beiden Kammern des Sächsischen Landtags genehmigten den Plan am 17. Januar 1881. Streit gab es jedoch noch um die Linienführung. Neben der später realisierten Variante von Radebeul durch den Lößnitzgrund nach Moritzburg gab es auch Planungen für alternative Streckenführungen direkt von Dresden oder Klotzsche. Klotzsche war bereits als Ausgangspunkt der im Bau befindlichen Schmalspurbahn nach Königsbrück vorgesehen, sodass die dortigen Schmalspuranlagen kostengünstig hätten mitbenutzt werden können.

Letztlich entschied man sich für die Streckenführung durch den Lößnitzgrund, da so ein höherer verkehrlicher Nutzen erzielt werden konnte. Der Ausgangspunkt Dresden schied vor allem wegen der hohen Grunderwerbskosten für den separat anzulegenden Schmalspurbahnhof in der Dresdner Neustadt aus.

Bau und Eröffnung

Die Vermessungsarbeiten an der neuen Bahn begannen im März 1882. Im Juni 1882 war die Trasse fertig vermessen und im Gelände markiert. Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgte in zwei Lo

sen. Das erste Baulos von Radebeul bis zum Dippelsdorfer Teich erhielt die Firma Berndt aus Dippoldiswalde, das zweite Baulos vom Dippelsdorfer Teich bis Radeburg ging an die Firma Oskar Neumeister.

Am 20. September 1883 wurde mit dem Ersten Spatenstich am Felseinschnitt in Dippelsdorf mit dem Bau begonnen. Im Durchschnitt waren auf der Baustelle 380 Arbeiter beschäftigt, um Einschnitte, Dämme und Brücken herzustellen. Eine Besonderheit stellten die Dämme durch den Dippelsdorfer und den Großteich dar, für deren Schüttung beide Gewässer im Jahr 1884 abgelassen werden mussten. Am 21. Mai 1884 war das Planum einschließlich aller Brücken fertiggestellt, danach folgte der Gleisbau. Am 12. August 1884 erreichte erstmals ein Bauzug Radeburg.

Am 11. September 1884 wurde die Strecke, deren Bau insgesamt 783.906,91 Mark gekostet hatte, mit einem Prüfungszug abgenommen. Die Feierlichkeiten zur Eröffnung der Strecke fanden schließlich am 15. September 1884 statt. Ein Festzug mit geladenen Gästen fuhr von Radebeul nach Radeburg und zurück.

Der reguläre Betrieb begann einen Tag später, am 16. September 1884. Der erste Fahrplan wies insgesamt drei gemischte Zugpaare aus, die etwa 90 Minuten Reisezeit für die Gesamtstrecke benötigten. Der Betrieb wurde nach den Vorschriften der „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung“ durchgeführt.

Der Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg

Der Zugverkehr auf der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg wurde nach Kriegsende Ende Mai / Anfang Juni 1945 wieder aufgenommen. Bedingt durch das Fehlen von hochwertiger Lokomotivkohle kam es oft zu Zugausfällen. Im November 1947 ruhte der Verkehr aus diesem Grund einige Tage ganz. Die Züge wurden nun vor allem zu Hamsterfahrten, aber auch von Berufspendlern genutzt. An einen Ausflugsverkehr war vorerst nicht zu denken.

Mit der Stabilisierung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse erlangte die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg ab 1950 ihre alte Bedeutung zurück. Der Fahrplan von 1955 sah insgesamt acht werktägliche Reisezugpaare vor. An Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr wurden nun auch wieder drei zusätzliche Züge zwischen Radebeul und Moritzburg gefahren, die insbesondere dem Ausflugsverkehr dienen.

Stilllegungspläne

Anfang der 1960er Jahre fanden auf allen Nebenstrecken der Deutschen Reichsbahn Untersuchungen über deren Wirtschaftlichkeit statt. Angesichts des europaweiten Trends zur Verlagerung der Transporte von der Schiene auf die Straße beschloss 1964 der Ministerrat der DDR die Stilllegung aller Schmalspurbahnen in der DDR bis 1975. Für die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg bedeutete dieser Beschluss, dass fortan keinerlei Investitionen mehr in die Infrastruktur erfolgten. In den Folgejahren wurden an Gleisen und Anlagen nur noch die notwendigsten Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Zur Personaleinsparung galten ab 26. Mai 1963 die Vorschriften des vereinfachten Nebenbahnbetriebs.

Ein Gutachten vom Januar 1966 sah jedoch größere Probleme bei einem kurzfristigen Verkehrsträgerwechsel. Problematisch war insbesondere der schlechte Straßenzustand im Umfeld der Bahn. Im Lößnitzgrund schien die Führung einer Buslinie auf der nur drei Meter breiten Straße unmöglich zu sein, zudem hätte man zwischen Friedewald und Moritzburg wegen einer fehlenden Straßenverbindung einen Umweg fahren müssen. Ähnlich gelagert waren die Probleme im Güterverkehr, wo eine Verlagerung nach den Wagenladungsknoten in Großenhain, Ottendorf-Okrilla und Radebeul Ost vorgesehen war. Das Gutachten empfahl schließlich weitere detaillierte Untersuchungen in den Jahren 1975 bis 1980.

Erste Ausdünnungen im Fahrplan verfügte die Reichsbahndirektion Dresden bereits Mitte der 1960er Jahre, als die zusätzlichen Ausflugszüge an Sonntagen gestrichen wurden. Im Vergleich mit den anderen Schmalspurbahnen in Sachsen blieb jedoch weiterhin eine dichte Zugfolge im Reisezugverkehr erhalten. Der Winterfahrplan 1965/66 verzeichnete neun täglich verkehrende Zugpaare über die Gesamtstrecke, Mitte der 1970er Jahre waren es noch acht.

Ende der 1960er Jahre entstand die Idee einer Schnellstraßenbahn auf dem Bahnkörper der Schmalspurbahn, die am Weißen Roß beginnend bis nach Moritzburg führen sollte. Der Weiterbetrieb der

Schmalspurbahn und fehlende materielle Voraussetzungen ließen diesen mehrfach publizierten Plan jedoch schon bald obsolet werden.

Im August 1971 tagte in Dresden der 18. Internationale MOROP-Kongress der Modelleisenbahner. Am Bahnhof Radebeul Ost fand dazu eine vielbeachtete Fahrzeugausstellung statt, auf der erstmals auch die Schmalspurbahn im Mittelpunkt des Interesses der in- und ausländischen Besucher stand.

Entwicklung ab 1974

Anfang der 1970er Jahre mehrten sich die Stimmen, die eine Erhaltung einiger Schmalspurbahnen als touristische Attraktion forderten. So beschloss die Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes am 17. September 1973 die langfristige Erhaltung von sieben Schmalspurbahnen in der DDR, darunter auch die der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg. Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg sollte nun vorrangig zu einer touristischen Attraktion unter Beibehaltung des regulären Reise- und Güterverkehrs entwickelt werden.

Am 10. August 1974 verkehrte dank des Engagements von Eisenbahnfreunden erstmals ein Traditionszug. Zum Einsatz kamen die letzten noch im Ursprungszustand erhaltenen Reisezugwagen der sächsischen Schmalspurbahnen zusammen mit einer Lokomotive der Gattung IV K. Diese Fahrten wurden in den nächsten Jahren regelmäßig durchgeführt. Damit war die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg die erste Eisenbahnstrecke mit regelmäßigem musealen Betrieb in der DDR.

Der Zustand der Fahrzeuge war in den 1970er Jahren noch zufriedenstellend. Angesichts des teilweise sehr hohen Alters der Wagen sah die Deutsche Reichsbahn eine Neubeschaffung bulgarischer Reisezugwagen vor, die bis 1984 geliefert werden sollten. Aus finanziellen Gründen stornierte die DDR den Liefervertrag im Jahr 1982. Letztlich modernisierte die DR den vorhandenen Bestand an Reisezugwagen.

Nach der Ölkrise in der DDR im Jahr 1981 stieg die Güterverkehrsleistung wegen der staatlich verordneten Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene wieder an. Teilweise mussten nun sogar Reisezüge durch Busse ersetzt werden, um zusätzliche Güterzüge für den Bedarf der Radeburger Industrie fahren zu können.

Ein herausragendes Ereignis in der Geschichte der Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg war die 100-Jahr-Feier im Jahr 1984. Einer der Höhepunkte war die große Eisenbahnfahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Radebeul Ost, die von über 50.000 Gästen besucht wurde. Am 15. und 16. Dezember 1984 verkehrte eine Vielzahl von Sonderzügen, darunter auch ein Fotozug mit den zweiachsigen Wagen des Verkehrsmuseums Dresden.

Der Jahresfahrplan 1988/89 verzeichnete insgesamt sieben täglich verkehrende Reisezugpaare über die Gesamtstrecke. Ein weiteres kam werktags noch für den Berufsverkehr hinzu. Der Traditionszug verkehrte an insgesamt zehn verschiedenen Terminen im Sommerhalbjahr.

Nach der politischen Wende in der DDR

Der gesellschaftliche Umbruch im Osten Deutschlands 1989/90 war auch für die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg mit erheblichen Veränderungen verbunden. Innerhalb kürzester Zeit kam es zu einem drastischen Einbruch der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr. Die wichtigen Güterkunden wie die Baustoffwerke Radeburg oder das Flachglaswerk stellten ihre Produktion ein oder verlagerten ihre Transporte auf den Straßenverkehr. Am 31. Mai 1991 verkehrte letztmals ein Güterzug. Die wenigen verbliebenen Frachten beförderte man mit den Reisezügen, die dann als Personenzug mit Güterbeförderung (PmG) verkehrten. Am 21. Mai 1993 endete dann der Güterverkehr endgültig.

Die baldige Stilllegung schien somit bevorzustehen. Trotzdem erfolgten in Regie der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1991 bis 1993 noch enorme Investitionen in die Strecke und den Fahrzeugpark. Mit dem Ende des Güterverkehrs war es auch möglich, den Fahrplan der Reisezüge besser an den Bedarf anzupassen. Ab dem Fahrplanwechsel im Mai 1991 galt auf der Strecke ein Zweistundentakt.

Im Betrieb der Deutschen Bahn AG

Eine gänzlich neue Situation entstand mit Gründung der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum 1. Januar 1994. Der neue Eigentümer strebte nun schnellstmöglich eine Stilllegung, bestenfalls eine Privatisierung, der Strecke an.

Anfang der 1990er Jahre gab es Überlegungen von Seiten des Freistaates Sachsen, diese und weitere Strecken der Deutschen Bahn mittels einer landeseigenen Gesellschaft zu betreiben. Letztlich zerschlugen sich diese Pläne Mitte der 1990er Jahre und es wurde nun seitens des Freistaates eine Privatisierung nach dem Vorbild der Zittauer Schmalspurbahn und der Schmalspurbahn Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal – ohne dessen Kostenbeteiligung – favorisiert, wobei allerdings weder der Kreis Dresden-Land noch die Anliegergemeinden diese Kostenbeteiligung allein eingehen wollten. Daraufhin beabsichtigte die Deutsche Bahn AG bis zum Jahr 1998 auch den Personenverkehr einzustellen.

Diese Einstellung wurde durch den inzwischen ausreichend wirtschaftlich erstarkten Verkehrsverbund Oberelbe verhindert. Am 8. Dezember 1997 fasste der damalige Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) den Beschluss, die Aufgabe Schienenpersonennahverkehr ungeteilt, d.h. auch für die auf seinem Gebiet befindlichen beiden Schmalspurbahnen Radebeul Ost-Radeburg und Freital-Hainsberg-Kurort Kipsdorf, zu übernehmen. Im Februar 1998 wurde seitens des Bundes die Zusage erteilt, dass ein Großteil der Sanierungskosten – 8,5 Millionen DM – aus dem „Altlastenfonds“ des Bundes übernommen werden. Daraufhin fasste der Vorstand der DB AG am 16. März 1998 den Beschluss, die Strecke zunächst weiter zu betreiben und von weiteren Stilllegungsplänen Abstand zu nehmen. Allerdings hielt die Deutsche Bahn AG auch weiterhin an ihrer Absicht fest, die Strecke an einen privaten Betreiber abzugeben, war jedoch durch die finanzielle Unterstützung des Bundes nunmehr in ihren Absichten eingeschränkt. Am 31. Dezember 2000 übernahm die DB-Tochtergesellschaft Mitteldeutsche Bahnreinigungsgesellschaft (BRG) die Betriebsführung der Schmalspurbahn Radebeul Ost-Radeburg. Mediale Aufmerksamkeit erregte in dieser Zeit der Verkauf einer im aktiven Dienst stehenden Dampflokomotive an die Öchsle Bahn AG in Baden-Württemberg. Die veräußerte Lokomotive 99 788 ist in der Liste der Kulturdenkmale der Stadt Radebeul eingetragen.

Ende der 1990er Jahre wies der Fahrplan werktags insgesamt acht Zugpaare im Zweistundentakt aus. Ein weiteres Zugpaar verkehrte nur bis Moritzburg.

Im Betrieb der BVO Bahn / Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft

Am 11. Juni 2004 ging die Strecke gemeinsam mit der Weißeritztalbahn an die in Annaberg-Buchholz ansässige BVO Bahn GmbH (heute: Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft) über. Diese Gesellschaft war 1997 zum Betrieb der Schmalspurbahn Cranzahl-Kurort Oberwiesenthal als Ausgliederung eines kommunalen Busunternehmens gegründet worden. Die feierliche Übergabe der Bahn an den neuen Eigentümer erfolgte am 21. Juni 2004 im Bahnhof Moritzburg. In der dort verkündeten „Moritzburger Erklärung“ verpflichteten sich der Freistaat Sachsen, der Verkehrsverbund Oberelbe und die BVO zum Erhalt der Schmalspurbahnen. Am 22. Juni 2004 wurde der Zugverkehr in Verantwortung des neuen Betreibers unter dem – bereits bei der Deutschen Bahn AG 1998 vergebenen – Namen Lößnitzgrundbahn, dieses mal als Alleinmerkmal, wieder aufgenommen.

In den folgenden Jahren erfolgten in Regie der BVO enorme Investitionen in die Infrastruktur. Bis zum Jahr 2008 wurden insgesamt 2,7 Millionen Euro in neue Gleise und Anlagen investiert. Die erbrachte Verkehrsleistung nahm in Regie der BVO Bahn wieder zu. Im Jahr 2007 benutzten insgesamt 176.056 Fahrgäste die Züge der Lößnitzgrundbahn, was 482 Personen täglich entsprach.

Am 9. Mai 2007 firmierte die BVO Bahn in Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) um. Neben einer besseren Vermarktung des Verkehrsangebots war dieser Schritt insbesondere mit einer Veränderung in der Eigentümerstruktur begründet. Am 5. Juni 2007 übernahm der Verkehrsverbund Oberelbe 35 Prozent der Gesellschafteranteile. Aus formaljuristischen Gründen übernahm der Landkreis Meißen im Juli 2008 die Infrastruktur ab Streckenkilometer 0,400. Ein Pachtvertrag regelt die Nutzung durch die SDG. Mit insgesamt 240.000 Fahrgästen erzielte die Bahnstrecke im Jahr 2011 einen Fahrgastrekord. Durch den langen Winter und in Folge des Hochwassers konnten 2013 nur noch rund 234.000 Fahrgäste gezählt werden, 4,6 Prozent weniger als im Vorjahr.

Fahrzeugeinsatz

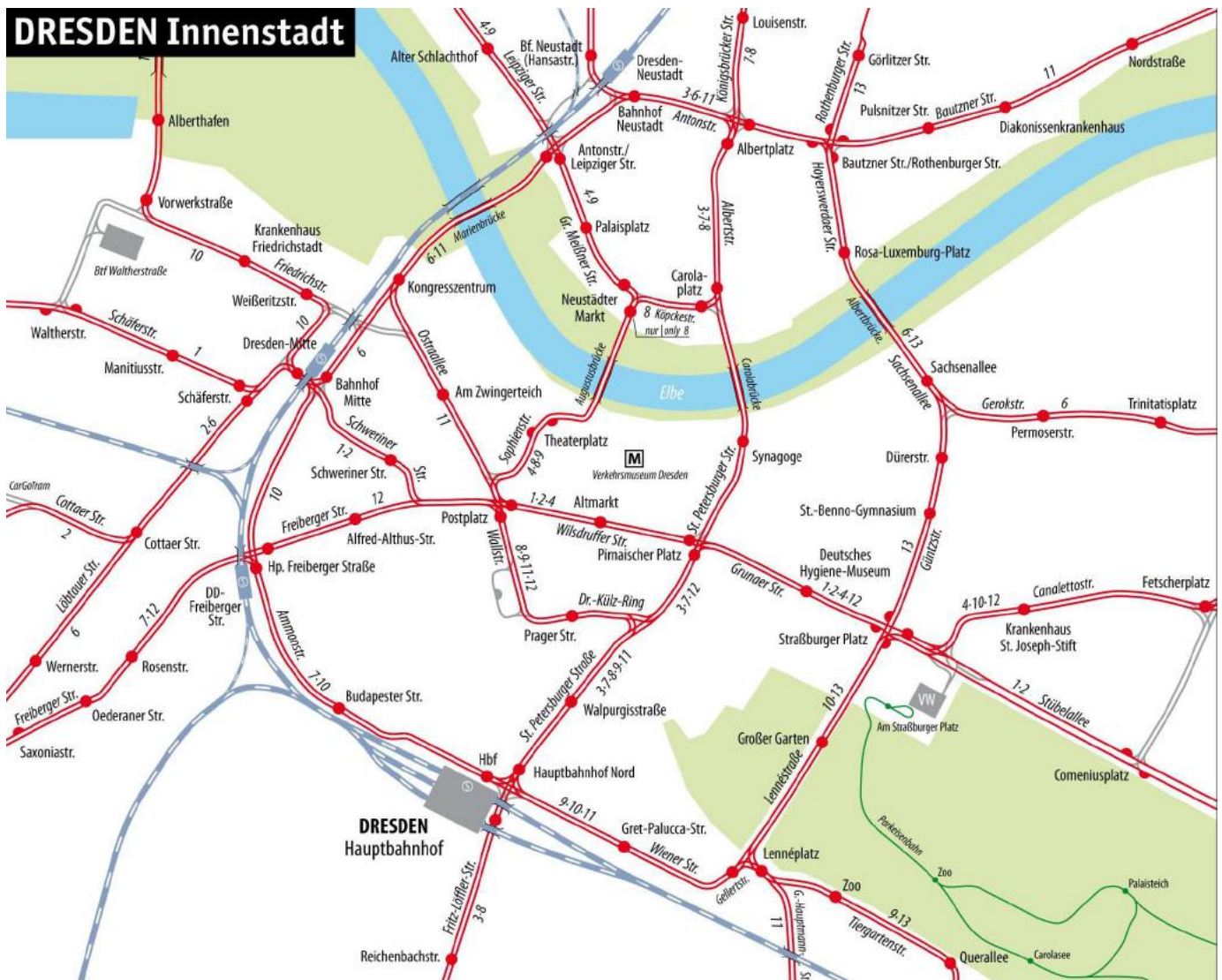
Die eingesetzten Lokomotiven und Wagen entsprachen den allgemeinen sächsischen Bau- und Beschaffungsvorschriften für die Schmalspurbahnen und konnten daher freizügig mit Fahrzeugen anderer sächsischer Schmalspurstrecken getauscht werden. Als Erstausrüstung kamen 1884 drei Lokomotiven der Gattung I K mit den Betriebsnummern 11, 12 und 13 nach Radebeul. Ab 1893 wurde die I K durch die leistungsstärkere Gattung IV K nach und nach ersetzt. Nur im Ausnahmefall kamen auch Lokomotiven der Gattung III K zum Einsatz. Als mit der begonnenen Umspurung der

Müglitztalbahn Lokomotiven der Gattung VI K frei wurden, wurde ein Teil ab 1935 in Radebeul beheimatet. Sie prägten den Betrieb auf der Lößnitzgrundbahn bis Ende der 1960er Jahre. Abgelöst wurden sie im Jahr 1969 durch die sogenannten „Neubaulokomotiven“ der Baureihe 99.77–79, die vom stillgelegten Thumer Netz stammten.

Traditionsbahn Radebeul e. V.

Seinen Ursprung hat der heutige Traditionsbahn Radebeul e. V. (TRR) in einer Gruppe von Eisenbahnfreunden, die 1967 mit der Aufarbeitung der letzten noch vorhandenen zweiachsigen sächsischen Schmalspurwagen begannen. Diese zur Ausmusterung vorgesehenen Wagen waren durch einen Mitarbeiter der Abteilung Wagenwirtschaft der Deutschen Reichsbahn nach Radebeul Ost überführt wurden, um sie so für eine museale Erhaltung sicherzustellen. Damit war er die erste organisierte Vereinigung in der damaligen DDR, die sich der musealen und betriebsfähigen Erhaltung von historischen Eisenbahnfahrzeugen widmete.

Die Eisenbahnfreunde organisierten sich schließlich in einer Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Modelleisenbahnverbandes (DMV). Ein großer Erfolg für die Gruppe der Eisenbahnenthusiasten waren die ab 10. August 1974 durchgeführten Traditionsfahrten mit den letzten im Lieferzustand erhaltenen Reisezugwagen der sächsischen Schmalspurbahnen. Damit gab es erstmals auf dem Gebiet der damaligen DDR einen regelmäßigen musealen Zugverkehr, der sich bis heute großer Beliebtheit erfreut. Der Verein hat seinen Sitz im Historischen Güterschuppen Radebeul auf dem Gelände des Bahnhofes Radebeul Ost.



Straßenbahn-Streckennetz im Bereich der Innenstadt

Montag, 25. August „Straßenbahnen in Dresden – historisch“

PROGRAMM

09:50 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hbf.

10:00 Uhr: 1. Teil der Rundfahrt mit historischen Fahrzeugen. Abfahrt vom Bahnsteig der Linien 7 und 10 Richtung Weixdorf bzw. Striesen.

Zum Einsatz kommt der erst kürzlich wieder komplett als Zug fahrfähig aufgearbeitete vierachsige Gotha-Großraumzug Tw 1734 + Bw 2015. Fahrtstrecke: Hauptbahnhof - Pirnaischer Platz - Carolaplatz - Neustädter Markt - Postplatz - Pirnaischer Platz - Straßburger Platz - Comeniusplatz - Fetscherplatz - Blasewitzer/Fetscherstr. - Sachsenallee - Straßburger Platz - Lennéplatz - Hbf Nord - Prager Straße - Postplatz - Ostra-Allee - Vorwerkstraße - Btf Waltherstraße - Bf Mitte - Anton-/Leipziger Str. - Bf Neustadt - Liststr. – Straßenbahnmuseum. Sie u.a. durch die historische Dresdner Innenstadt und dann über die Elbe und durch die Neustadt zum Straßenbahn-Museum in Trachenberge

11:30 Uhr: Besichtigung des Museums und der dort vorhandenen zahlreichen Museums-wagen. Auch der legendäre „große Hecht“ Tw 1716, der leider wegen technischer Schäden nicht einsatzbereit ist, wird zu sehen sein.

13:00 Uhr: Mittagspause – sie kann zum Besuch der Kantine im Verwaltungsgebäude der Dresdner Verkehrsbetriebe auf dem benachbarten Betriebshof genutzt werden. Bezahlung individuell vor Ort.

14:00 Uhr: 2. Teil der Rundfahrt. Eingesetzt wird ein „gemischter Zug“ mit Gotha-Tw 1587 und den LOWA-Beiwagen 1361 und 1362. Fahrtstrecke: Straßenbahnmuseum - Liststr. - Mickten - **Radebeul-Ost** - Mickten - Eisenbahnstr. - Bf Neustadt - Albertplatz - Carolaplatz - Pirnaischer Platz - Hbf - Nürnberger Platz - **Plauen** - Nürnberger Platz - Hbf - HP Freiburger Str. - Tharandter Str. - Bünaustr. - **Wölfnitz** - Bünaustr. - Tharandter Str. - Cottaer Str. - Bf Mitte - Ostra-Allee - Postplatz - Prager Str. - Hbf - Lennéplatz - Wasaplatz - H.-Bürkner-Str. - Btf Reick - Abzw. Reick - Altleuben - **Klettstr.** - Altleuben - Leubener Str. - Btf Tolke-witz - L.-Hartmann-Str. - Schillerplatz - Blasewitzer/Fetscherstr. - Fet-scherplatz - Straßburger Platz - Pirnaischer Platz – Postplatz

17:00 Uhr: Fahrtende am Postplatz. Eine Mitfahrt auf dem Weg zurück zum Straßenbahn-museum bis Trachenberger Platz ist möglich (ca. 20 Minuten)

Fotohalte sind auf beiden Fahrten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten vorgesehen. Die **fett** markierten Orte sind Wendepunkten wo eine kurze Pause stattfindet. Die Pausen können die Ankunftszeit am Postplatz etwas nach hinten schieben!

Wer sich für das Abendessen vor der Mitgliederversammlung angemeldet hat, findet sich ab **18:00 Uhr** im ibis-Hotel Bastei ein, wer nur an der Mitgliederversammlung teilnimmt, bitte um **19:30 Uhr**. Infos zum Ablauf siehe Seite 58 im Programmheft.

INFORMATIONEN ZUR DRESDNER STRASSENBAHN

Aus der Geschichte der Dresdner Straßenbahn

Pferdestraßenbahn

Im Jahr 1838 erhielt Dresden mit einer ersten Pferdeomnibus-Linie einen Vorläufer des öffentlichen Personenverkehrs. In den folgenden Jahren wurde dieses Netz weiter ausgebaut und verband auch nähere Vororte. Der 26. September 1872 brachte die Eröffnung der ersten Pferdestraßenbahnlinie mit

einer Spurweite von 1440 mm. Dieses Prinzip ersetzte nach und nach den Pferdeomnibus, dessen letzte zwei Linien 1899 eingestellt wurden.

Die erste Pferdebahnstrecke führte vom Pirnaischen Platz (dem östlichen Zugang zur Innenstadt) zum wohlhabenden Vorort Blasewitz. Sie wurde durch die Continental-Pferdeeisenbahn-Actiengesellschaft (Unternehmenssitz in Berlin) betrieben. Bis 1873 wurde die Strecke bis Plauen verlängert. Nach dieser ersten Linie wurden aber nur zögerlich Pferdeomnibus-Linien ersetzt. 1879 pachtete die Tramways Company of Germany Ltd. mit Sitz in London diese Linie und setzt sich in Folge für einen weiteren Ausbau ein. Wegen der Farbe ihrer Wagen wurde diese Gesellschaft im Volksmund „Die Gelbe“ genannt.

Nach Meinungsverschiedenheiten zwischen der Stadt und der englischen Gesellschaft wurde 1889 die Deutsche Strassenbahn-Gesellschaft in Dresden konzessioniert. Wegen der Farbe ihrer Wagen wurde diese Gesellschaft im Volksmund „Die Rote“ genannt. Am 6. Juli 1893 eröffnete die rote Gesellschaft die erste elektrische Straßenbahn Sachsens vom Schloßplatz nach Blasewitz. Die Tramways Company konnte nur auf der Vorortstrecke zwischen Blasewitz und Laubegast einen elektrischen Betrieb durchführen, weil die Stadt ausländischen Gesellschaften keine Konzession für den elektrischen Straßenbahnbetrieb erteilte. 1894 wurde die gelbe Gesellschaft deshalb aufgelöst und für ihre Anlagen in Dresden die Dresdner Straßenbahn-Gesellschaft gegründet.

Die Elektrifizierung dauerte etwa zehn Jahre. Die vormaligen Pferdebahnwagen wurden zu Anhängern für die elektrischen Straßenbahnen umgebaut.

Vereinigung des Nahverkehrs – Die Städtische Straßenbahn

Die Stadt Dresden übernahm 1905 beide Straßenbahngesellschaften und schloss sie am 1. Januar 1906 zur Städtische Straßenbahn zu Dresden zusammen.

Im Jahr 1909 wurde das Liniennetz erstmals reformiert. Auch die ursprünglich meterspurigen Strecken der Dresdner Vorortbahn (Niedersedlitz – Laubegast) und der Lößnitzbahn (Mickten – Kötzschenbroda) wurden (nach Umspurung) in das Netz eingegliedert. 1911 wurde die Strecke nach Klotzsche (bis Schänkhübel) eingerichtet. In den 1920er Jahren wurde der Postplatz, schon damals ein zentraler Verkehrsknotenpunkt in Dresden, umgebaut. Dabei entstand als Warthalle der dortigen Straßenbahnhaltestellen die heute denkmalgeschützte Käseglocke.

Dresdner Straßenbahn AG

Am 1. Januar 1930 wurde die städtische Straßenbahn wieder in eine private Form umgewandelt und die Dresdner Straßenbahn AG gegründet.

Im Herbst 1931 wurde erstmals der Große Hechtwagen eingesetzt. Er gehörte damals zu den längsten Straßenbahnwagen. Eine wesentliche Neuerung war auch, dass der Fahrer einen Sitzplatz hatte. Auch nach dem Krieg wurden noch Wagen dieses Typs ausgeliefert. 1934 folgte die kleinere zweiachsige Variante, der Kleine Hecht.

1941 wurde die DRÜVEG von der Dresdner Straßenbahn AG übernommen. Damit gehörte nun auch die bislang von der DRÜVEG betriebene Lockwitztalbahn zum Netz der Dresdner Straßenbahn AG.

Die Zeit nach dem Krieg

Durch die Luftangriffe am 13. und 14. Februar 1945 wurde das Oberleitungsnetz der Straßenbahnen zu etwa 75 % zerstört. Der Straßenbahnverkehr in Dresden wurde am 12. Mai 1945 wieder aufgenommen. Bis zur Betriebsfähigkeit von Teilstrecken in der stark zerstörten Innenstadt dauerte es aber bis in den Sommer 1945. Einige Strecken blieben aufgrund der großen Zerstörungen auch dauerhaft eingestellt, so etwa die über den Neumarkt. Andere Strecken wurden bis 1950 zur Materialgewinnung zur Reparatur wichtigerer Strecken eingestellt, beispielsweise die von Bühlau nach Weißig (siehe auch unter Bahnstrecke Dürrröhrsdorf–Weißig) und die durch die Hüblerstraße.

Der bislang schwerste Straßenbahnunfall in der Geschichte der Stadt Dresden ereignete sich am 9. Dezember 1959 in Dresden-Plauen. Durch zu schnelles Fahren auf der vereisten abschüssigen Strecke von Coschütz entgleiste der Beiwagen der Linie 11 in der Haarnadelkurve Westendring, wobei es elf Tote und über 70 Verletzte gab.

In den Straßenbahnzügen wurde der Schaffnerbetrieb schrittweise abgeschafft. Zunächst wurde der Triebwagen nur noch für Zeitkarteninhaber eingerichtet und mit „Z“ markiert. Dann entfiel der Schaffner für den mittleren Waggon bei zwei Anhängern, sodass nur noch der letzte Wagen für zahlende Fahrgäste verblieb („ZZ“). Der Schaffner im letzten Wagen kassierte und übernahm das Abfertigungssignal an Haltestellen und beim Rangieren. Ab Ende 1963 wurde der schaffnerlose Betrieb

durch Einsatz von Zahlboxen eingeführt. Die Wagen waren dann mit „OS“ (Ohne Schaffner) gekennzeichnet. Der Fahrer war danach für das Abfertigen an Haltestellen selbst verantwortlich.

Ab Ende der 1960er Jahre wurden Straßenbahnwagen des tschechoslowakischen Herstellers ČKD Tatra beschafft und eingesetzt. Dresden war für ČKD Tatra ein Testfeld für den Export der Triebwagen in die DDR. Drei Triebwagen des Typs Tatra T3 (6401, 6402, 6405) waren 1964 und 1965 in Dresden in Betrieb. Der Einsatz dieses Typs war auf Grund der Breite von 2,50 Meter im Liniendienst nur eingeschränkt möglich und wurde nur auf den Strecken Betriebshof Waltherstraße – Betriebshof Tolkewitz und Neustädter Markt – Bahnhof Klotzsche eingesetzt.

Speziell für die Verkehrsbetriebe der DDR entstand deshalb der Tatra T4D mit 2,20 Meter Breite. Die Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden bezogen diese Trieb- und Beiwagen von 1968 bis 1984. Die Tatra-Wagen hatten zunächst eine rot-beige Lackierung. Wegen der nun bestehenden Möglichkeit, bis zu 45 Meter lange Großzüge (Triebwagen+Triebwagen+Beiwagen) einzusetzen, wurde das Netz am 4. Mai 1969 reformiert. Einige Grundzüge dieser Veränderungen sind bis heute erhalten geblieben. 1986 wurde auch der Tatra T6A2D in Dresden erprobt und blieb in geringer Stückzahl bis 2001 in Betrieb.

Am 18. Dezember 1977 fand die letzte Straßenbahnfahrt auf der Lockwitztalbahn statt. Danach erfolgten noch Überführungsfahrten der restlichen Fahrzeuge, ehe Anfang 1978 die Oberleitung demontiert wurde. Auch einzelne andere Strecken wurden bis 1990 stillgelegt, so etwa am 26. Mai 1974 die Strecke nach Freital-Hainsberg oder am 9. April 1985 die Strecke nach Pillnitz. Die Stilllegung der Strecke nach Cossebaude wurde zwar noch zu Zeiten der DDR beschlossen, aber erst am 2. Dezember 1990, wenige Wochen nach der Wiedervereinigung vollzogen.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge sind in den Stadtfarben Schwarz und Gelb lackiert. Mittlerweile ist ein Großteil des Fahrzeugparks modernisiert, mit neuer Informationstechnik ausgestattet und barrierefrei ausgebaut. Dazu gehören das BLIS (Blindeninformationssystem), die elektronischen Zielanzeigen und Fahrgastinformationsmonitore, die vom IBIS (Integriertes BordInformationSystem) gesteuert werden. Die Kommunikation zwischen jedem Fahrzeug im Liniennetz der DVB AG und der Betriebsleitstelle wird über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) und Schnittstellen wie dem IBIS-Gerät über Datentelegramme (alle 15 Sekunden an die Leitstelle) und Infrarot-Baken (an Fahrtstrecken installiert) in moderner Form realisiert.

Seit etwa 1993 wird der Fahrzeugbestand kontinuierlich modernisiert. Direkt nach der Deutschen Wiedervereinigung wurde damit begonnen, die Tatra-Wagen (T4D) zu modernisieren. Mittlerweile sind alle noch vorhandenen Tatra-Wagen auf diesem modernisierten Stand. Seit Anfang 1996 bauen die Verkehrsbetriebe ihren Straßenbahnfuhrpark stadtbahnähnlich um, eine Stadtbahn im klassischen Sinne soll jedoch nicht verkehren. Ziel ist es, einen Großteil der Strecken auf eigenen Gleiskörpern zu führen sowie behindertengerechte Haltestellen (Bahnsteige) zu errichten und der Dresdner Straßenbahn somit einen stadtbahnähnlichen Charakter zu verleihen. Deshalb wurden die Tatra-Wagen bis zum Jahr 2010 aus dem regulären Liniendienst genommen.

Besondere Anforderungen an die Fahrzeuge stellt in Dresden die Topografie. Der höchste Punkt im Streckennetz der Straßenbahn ist der Endpunkt Bühlau. Er liegt mit 300 Metern über Normalnull knapp 190 Meter höher als die Innenstadt. Auch andere Teilstrecken (so z. B. die 2008 neu eröffnete Strecke Gorbitz–Pennrich) erreichen Punkte, die einhundert Meter höher als die Innenstadt liegen. Die Niederflurwagen sind – gemessen je Tonne Gewicht – etwa doppelt so stark motorisiert wie die Tatra-Wagen.

Gegenwärtig gehören folgende Fahrzeuge zum Fuhrpark: Die modernisierten Tatratriebwagen T4D-MT (modernisiert, mit Thyristor-Steuerung) werden nur noch auf der Studentenlinie E3, dem Stadionzubringer E10 und der Messelinie 20 gelegentlich eingesetzt, ansonsten dienen sie als Reserve. Bei der Modernisierung des Tatrabestandes zwischen 1994 und 1997 entstanden aus normalen Triebwagen auch sogenannte Triebbeiwagen „TB4D“, die nur einen Hilfsführerstand haben, aber selbständig fahren könnten. Zum Einsatz kommen dabei Zweifach- und Dreifachtraktionen. Im Mai 2010 wurde der Abschied der tschechischen Fahrzeuge aus dem planmäßigen Liniendienst nach 40 Jahren Einsatz in Dresden gefeiert.

Zwischen 1995 und 1998 bezogen die DVB mit dem Gelenktriebwagen NGT6DD die ersten Niederflurwagen. Von den insgesamt 60 Fahrzeugen sind 13 Wagen als Zweirichtungsfahrzeuge ausgelegt. Genutzt werden können diese Fahrzeuge vor allem bei Baumaßnahmen, die kein Wenden gestatten. Beide Ausführungen haben eine Gesamtlänge von 30 Metern und ermöglichen die Beförderung von etwa 200 Passagieren.

Im Jahr 2002 ließen die Verkehrsbetriebe den Gelenktriebwagen NGT8DD bauen. Er ist mit 41 Metern eine um 2 Segmente verlängerte Version des NGT6DD. In ihm finden 256 Passagiere Platz. Die 23 Wagen dieses Typs waren die ersten Niederflurwagen in Dresden, die mit ihrer Kapazität auf stark belasteten Linien die Tatra-Großzüge (T4D + T4D/TB4D + B4D) ersetzen konnten.

Seit der Einführung der Triebwagen des 45 Meter langen, 12-achigen Typs NGT D12DD 2003–2005 werden die Tatra-Beiwagen B4D-MS nicht mehr genutzt. Die Verkehrsbetriebe kauften 32 Wagen und bestellten eine äußerlich ähnliche kurze Variante. Insgesamt kann ein Triebwagen 260 Passagiere befördern. Der erste Wagen wurde nach dem Herstellungsort „Stadt Bautzen“ getauft. Bis auf den 17. Wagen, der gleichzeitig der 100. Niederflur-Straßenbahnwagen in Dresden ist und „Freistaat Sachsen“ getauft wurde, sind viele Wagen nach sächsischen Städten, vornehmlich aus dem Verkehrsverbund um Dresden, benannt. Die NGT D12DD bilden die 2. Generation von Niederflurwagen, bei deren Entwicklung die gesammelten Erfahrungen einfließen konnten. So hat der NGT D12DD wieder vollwertige Drehgestelle unter den langen Segmenten der Bahn (wie bei den Tatra-Wagen), anstatt der festen Fahrwerke unter den kurzen Segmenten der 1. Generation. Weitere Neuerungen sind z. B. die Fahrgastinformation im Innenraum über TFT-Bildschirme. So können z. B. die nächste Haltestelle mit Zusatzinformationen oder die folgenden vier Haltestellen angezeigt werden (die Darstellungen alternieren zyklisch).

Der Niederflurwagen-Typ NGT D8DD ist die Kurzversion des Typs NGT D12DD und diesem optisch und technisch sehr ähnlich. Das innere Design unterscheidet sich lediglich durch die Anordnung der Sitzflächen in den Türbereichen sowie durch das aktualisierte Fahrgastinformationssystem, welches auch englische Textausgaben unterstützt. Mit 30 m Länge ist der Einsatz der modernen Fahrzeuge auch auf schwach nachgefragten Linien möglich. Im Rahmen einer Einweihungsfeierlichkeit wurde der erste Zug mit der Nummer 2601 auf den Namen der Partnerstadt Columbus/Ohio getauft; künftig sollen alle Partnerstädte Dresdens auf diese Weise geehrt werden. Seit September 2006 fahren diese Wagen im Dresdner Liniennetz. Die Bestellung belief sich auf 20 Wagen und zwei eingelöste Optionen auf jeweils 10 weitere Fahrzeuge, sodass 40 Wagen dieses Typs auf Dresdens Gleisen rollen. Eine Lieferung von 11 weiteren 12-Achsern in den Jahren 2009 bis 2010 ergänzte die Niederflurfahrzeugflotte. Seit Mai 2010 übernehmen 166 Niederflurwagen den gesamten Fahrbetrieb, jeweils 83 der 1. und 2. Generation. Die Tatras kommen mittlerweile nur noch in Ausnahmefällen zum Einsatz, z. B. als Studentenshuttle auf den Linien E3 und E9, bei Fußballspielen als Linie E10 Bahnhof Mitte – Hauptbahnhof – Rudolf-Harbig-Stadion – Fetscherplatz, ansonsten bilden sie eine Reserve für Großereignisse wie z. B. den Kirchentag 2011.

Alle NGT D12DD und NGT D8DD haben Videoüberwachungsanlagen. Von den Fahrzeugen der Typen NGT6DD und NGT8DD wurden bereits zahlreiche Exemplare mit Kameras nachgerüstet. Zum Einsatz bei Baumaßnahmen verfügt der Fuhrpark über Zweirichtungsfahrzeuge. Bei Verwendung von auflegbaren Verbindungsweichen können diese Fahrzeuge ohne Wendeschleifen umkehren.

Eine Besonderheit im Fuhrpark stellt die Güterstraßenbahn CarGoTram dar. Mit ihr beliefern die Dresdner Verkehrsbetriebe die zentral in Dresden gelegene Gläserne Manufaktur von Volkswagen. Dazu verkehren zwei Züge auf der etwas mehr als vier Kilometer langen Strecke zwischen dem Fahrzeugwerk und dem Logistikzentrum in der Dresdner Friedrichstadt. Mit einer Länge von knapp 60 Metern sind diese Züge die längsten Fahrzeuge im Dresdner Straßenverkehr. Um Verkehrsstörungen ausweichen zu können, gibt es mehrere Routen für die Bahnen.

Straßenbahnmuseum Dresden

Das **Straßenbahnmuseum Dresden** ist eine Sammlung von Museumsstraßenbahnen, die in früherer Zeit im Ballungsraum Dresden im Liniennetz standen. Zumeist handelt es sich um ehemalige Fahrzeuge der Straßenbahn Dresden. Getragen wird dieses Verkehrsmuseum durch den Verein „Straßenbahnmuseum Dresden e. V.“, dessen Mitglieder die mehr als 30 Wagen der Sammlung restaurierten und betreuen.

Standort

Das Museum befindet sich im Nordwesten der sächsischen Landeshauptstadt Dresden. Es ist, ebenso wie der Hauptsitz der Dresdner Verkehrsbetriebe, auf dem Gelände des Betriebshofs Trachenberge untergebracht. Dieser liegt nicht im gleichnamigen Stadtteil, sondern etwas südlich von diesem an der Trachenberger Straße. Somit befinden sich Betriebshof und Museum im Stadtteil Pieschen beziehungsweise im statistischen Stadtteil Pieschen-Nord/Trachenberge. Mit dem Eisenbahnmuseum Bw Dresden-Altstadt und dem Museum zur Geschichte der Windbergbahn gibt es zwei weitere Museen in Dresden über schienengebundene Verkehrsmittel.

Sammlung

Den Hauptteil des Museums machen fahrbereite Straßenbahnwagen aus, die im Verlauf des 20. Jahrhunderts im Raum Dresden im Einsatz waren und zum Teil als Technisches Denkmal gelten. Sie sind im Straßenbahnmuseum ausgestellt und werden auch für Sonderfahrten auf dem DVB-Schiennetz genutzt. Gegenwärtig (Stand: April 2014) befinden sich 16 Trieb- und 22 Beiwagen in der Sammlung. Fahrbereit sind unter anderem verschiedene sogenannte Hechtwagen aus den 1930er Jahren, darunter der Große Hecht. Das älteste Modell ist ein 1902 gebauter Berolina-Triebwagen mit der Fahrzeugnummer 309. Bestandteil der Sammlung sind außerdem drei zweiteilige Gothawagenzüge der Typen ET57 (Einrichtungs- und Zweirichtungsfahrzeug), T4-62 sowie ein dreiteiliger ET54. Auch mehrere Straßenbahnen der späteren DDR-Zeit wie die Typen Tatra T4D und Tatra T6A2 sind in dem Museum ausgestellt. Des Weiteren wurden ehemalige Fahrzeuge der Lockwitztalbahn, der Güterbahn Deuben sowie mehrere alte Arbeitswagen in die Sammlung aufgenommen. Im Besitz des Museums befinden sich außerdem historische Entwerfer, Haltestellenschilder und eine alte Wartehalle. Komplettiert wird das Straßenbahnmuseum durch historische Schriften, Pläne, Zeichnungen, Fotos und einen Fahrsimulator des Tatra T4D.

Geschichte

Knapp 120 Jahre nach der Inbetriebnahme der ersten Dresdner Pferdebahnlinie gründeten 15 Personen am 2. Juni 1992 im Straßenbahnhof Mickten den Verein „Straßenbahnmuseum Dresden e. V.“, dessen Ziel der Aufbau des Museums ist. Zunächst gehörten 19 Fahrzeuge, die jedoch größtenteils restaurierungsbedürftig und über verschiedene Depots im Stadtgebiet verteilt waren, zur Sammlung.

Ende 1992 wurde ein Kooperationsvertrag mit den Dresdner Verkehrsbetrieben unterzeichnet und der Umzug nach Coswig vollzogen. Am 17. Januar 1996 erfolgte ein erneuter Umzug ins heutige Domizil. Bis zum zehnjährigen Vereinsbestehen 2002 war der Bestand auf 34 Fahrzeuge und 110 Mitglieder angewachsen.

Museumsfahrzeuge - Triebwagen

Fzg.-Nr.	EDV-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	Org.-Baujahr	Fahrzeugtyp
309	201 301-5	729 001-3	153 blau	812 II	531	1902	Triebwagen Berolina
937	201 302-3	729 002-1	937 II			1927	Triebwagen Union
1716	201 303-1	729 003-8	206 016-7	1716 II	1722	1931	Großer Hecht
1820	201 304-8	729 004-6	202 020-7	1820 II	1844 II	1938	Kleiner Hecht
734	201 305-6	729 038-4	203 734-4	734 II	748 II	1913	Triebwagen MAN
4012	201 306-4	201 031-8	729 012-6	4012	598 II	1911	Triebwagen UNION
1538	201 308-0	212 113-1	1538 III	1567 II		1956	Einheitstriebwagen ET 54
1644	201 309-7	201 035-0	729 041-5	201 644-4	644 II	1925	Triebwagen MAN
1587	201 310-3	213 009-3	1587 III	804 Karl-Marx-Stadt		1959	Einheitstriebwagen ET 57
1512	201 311-1	201 016-6	214 009-5	1512 III		1960	Einheitstriebwagen ET 57
765	201 312-8	201 036-7	729 044-8	201 765-4	765 II	1920	Triebwagen MAN
1734	201 313-6	201 734-0	218 037-5 Berlin	8038 Berlin		1962	Großraum-Triebwagen T4
2000	201 314-4	201 201-4	724 001-2	2000		1967	Triebwagen Tatra T4D
1998	201 315-2	222 998-7	1998			1968	Triebwagen Tatra T4D
226 001-2	201 316-0	226 001-2				1985	Triebwagen Tatra T6A2
240 005-8		5 Bad Schandau	240 005 LTB	854II LTB	107 Erfurt	1942	Triebwagen (Kreischa) Ausstellungsstück

Museumsfahrzeuge - Beiwagen

Fzg.-Nr.	EDV-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	ex. Fzg.-Nr.	Org.-Baujahr	Fahrzeugtyp
87	251 301-7729	501-8	3440	314	3330	1911	Kleiner Normalbeiwagen	
307	251 302-5729	502-6	307			1912	Großer Normalbeiwagen	
1314	251 303-3729	503-4	252 314-8	1314		1929	Stahlbeiwagen	
1135	251 304-1729	504-2	251 057-8	1135		1918	Großer Normalbeiwagen	
1219	251 305-8729	506-7	251 094-7	1219		1925	Schwebeachsbeiwagen	
1361	251 306-6262	101-2	1361			1956	Einheitsbeiwagen EB 54	
1362	251 307-4262	102-0	1362			1956	Einheitsbeiwagen EB 54	
1422		264 008-0	Dessau 126 II			1960	Einheitsbeiwagen EB 57	
1413	251 309-0263	023-0	1413			1959	Einheitsbeiwagen EB 57	
1029	251 310-5251	104-8	729 591-8	253 105-1	1029 II	1925	Normaleinrichtungsbeiwagen	
3406	251 311-3251	005-4	722 536-8	3406	3107	1920	Werkstattlore	
3207	251 312-1251	007-1	722 507-0	3207		1955	Kippbeiwagen	
3261	251 313-8251	033-6	722 561-6	3261		1932	Güterbeiwagen "Tieflader"	
2015	251 314-63904	Berlin Berlin	268 104-8	3105 Berlin		1963	Großraum-Beiwagen B4	
272 105-7	251 315-4272	105-7				1971	Beiwagen Tatra B4D	
3301	251 316-23146					1921	"Bienert"-Schüttgutbeiwagen	
3428	251 040-8722	582-5	3428	3075		1925	Drehschemelwagen	
251 102-3						1974	Leiterwagen	
3500	251 501-8720	501-8				1969	Rollbockwagen Meterspur	
3091		725 001-4				1905	Güterlok Freital	
251 101-5		721 501-1				1970	Gleismesswagen	
35	3522					1908	Postwagen	

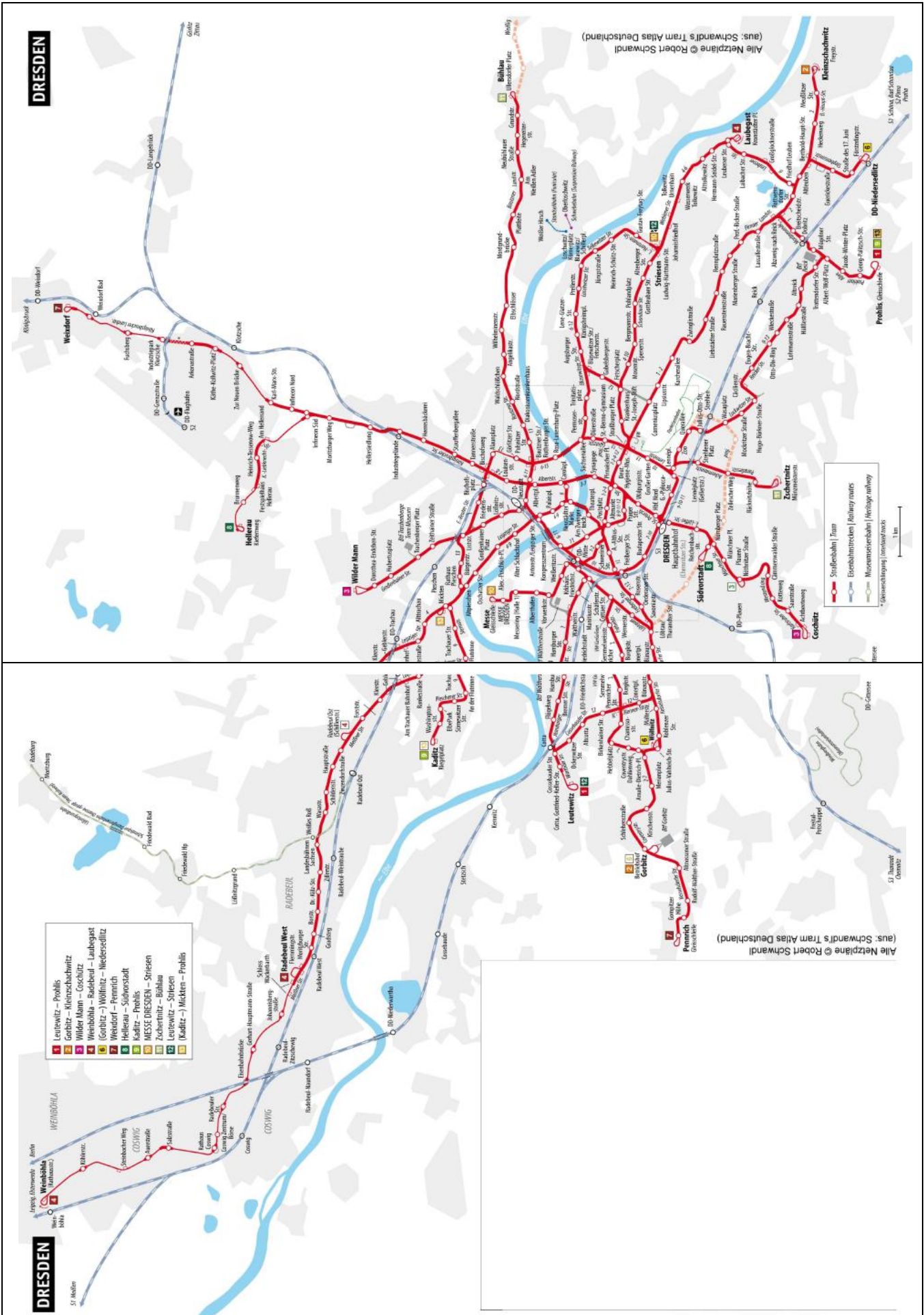
Übersicht über die vorhandenen historischen Fahrzeuge in Dresden



Fahrzeuge der Bauarten LOWA und Gotha



Außenansicht des Museums in Trachenberge



Dienstag, 26. August

Bad Schandau, Kirnitzschtalbahn

PROGRAMM

Tarifhinweis:

An diesem Tag wird für den Hinweg (und wer nicht mit dem Schiff nach Dresden fährt auch für den Rückweg) bei den Inhaber der 7-Tage-Netzkarte Dresden ein Ergänzungsfahrschein für zwei Zonen benötigt. Dieser ist ab Entwertung 90 Minuten gültig. Die 4er-Karten werden vor Fahrtbeginn ausgegeben. Bitte jeweils vor Fahrtantritt entwerten! Die verbleibenden Felder werden Mittwoch und Donnerstag benötigt!

08:45 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hbf.

08:59 Uhr: Dresden Hbf ab 08:59 Uhr Gleis 18 mit S1 in Richtung Schöna

09:43 Uhr: Bad Schandau an 09:43 Uhr

10:00 Uhr: Bad Schandau mit der Fähre F5 ab Elbufer

10:10 Uhr: Bad Schandau an Elbkai am stadtseitigen Ufer

Kurzer Fußweg von ca. 10 Minuten zur Endstation der Kirnitzschtalbahn am Kurpark
Fotomöglichkeiten:

10:30 Uhr: Abfahrt des planmäßigen Linienzuges zum Lichtenhainer Wasserfall

10:44 Uhr: Ankunft des planmäßigen Linienzuges vom Lichtenhainer Wasserfall,
Triebwagen setzt um – Abfahrt 11:00 Uhr

10:50 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges bestehend aus Tw 5 und Bw 12 (MAN 1928)
unterwegs 10 Minuten Zeit für Fotohalte

11:05 Uhr: Ankunft am Depot

11:07 Uhr: Zugkreuzung der planmäßigen Linienzüge in der Ausweiche am Depot
(Fotomöglichkeit)

11:15 Uhr: Besichtigung von Depot und Werkstatt mit den übrigen historischen Fahrzeugen
(Tw 8 und 9 ex Lockwitztalbahn Dresden)

12:00 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges (Gotha Dreiwagenzug) in Richtung Wasserfall
unterwegs 10 Minuten Zeit für Fotohalte

12:20 Uhr: Ankunft in der Ausweiche „Schneiderweiche“ (zwischen den Haltestellen
Forsthaus und Nasser Grund)
Überholung und Kreuzung der Planzüge

12:25 Uhr: Weiterfahrt des Sonderzuges zum Wasserfall
unterwegs 8 Minuten Zeit für Fotohalte

12:40 Uhr: Ankunft an der Endstation Lichtenhainer Wasserfall

12:40 Uhr: Abfahrt des planmäßigen Linienzuges in Richtung Bad Schandau
Anschließend Umsetzen des Sonderzuges

Mittagspause

Für dort angemeldete Teilnehmer: Einkehr im Gasthaus „Lichtenhainer Wasserfall“. Für die Gruppe ist im Innenraum Platz reserviert. Mittagessen mit frisch gefangener Forelle in verschiedenen Zubereitungsarten (12.90 €- Zubereitungszeit: 45 Minuten). Auf Wunsch auch andere Gerichte. Zahlung bitte individuell.

Für übrige Teilnehmer: Zeit zur freien Verfügung. Die alle 30 Minuten verkehrenden Linienzüge können zu individuellen Streckenbereisungen kostenfrei benutzt werden. Als Fahrausweis dient der VDVA-Teilnehmerausweis!



Kirnitzschalbahn
Bad Schandau - Lichtenhainer Wasserfall - Bad Schandau
gültig ab 05.04. bis 02.11.2014



Verkehrsbeschränkungen		S		TÄGLICH																							
Kurpark	ab			08:15	08:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:40	19:45	20:40
Botanischer Garten				08:10	08:34	10:04	10:24	11:04	11:34	12:04	12:34	13:04	13:34	14:04	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:03	19:43	19:48	20:43
Waldhaus I				08:22	08:38	10:08	10:38	11:08	11:38	12:08	12:38	13:08	13:38	14:08	14:38	15:08	15:38	16:08	16:38	17:08	17:38	18:07	18:37	19:07	19:47	19:52	20:47
Osttrauer Mühle/Zeltpflez.				08:25	08:41	10:11	10:41	11:11	11:41	12:11	12:41	13:11	13:41	14:11	14:41	15:11	15:41	16:11	16:41	17:11	17:41	18:10	18:40	19:10	19:50	19:55	20:50
Mitteindorfer Mühle				08:27	08:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:14	12:44	13:14	13:44	14:14	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:12	18:42	19:12	19:52	20:52	
Forsthaus				08:29	08:47	10:17	10:47	11:17	11:47	12:17	12:47	13:17	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:14	18:44	19:14	19:54	20:54	
Nasser Grund				08:34	08:53	10:26	10:56	11:26	11:56	12:26	12:56	13:26	13:56	14:26	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56						
Beuthenfall				08:38	08:58	10:28	10:58	11:28	11:58	12:28	12:58	13:28	13:58	14:28	14:58	15:28	15:58	16:28	16:58	17:28	17:58						
Lichtenhainer Wasserfall	an			08:40	08:49	10:32	11:02	11:32	12:02	12:32	13:02	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02						

S = nur an Schultagen
a = verkehrt vom 28.04. bis 31.08.2014
b = verkehrt vom 06.04. bis 26.04. sowie vom 01.09. bis 02.11.2014
c = Abfahrt erfolgt am Depot

Fahrscheine sind beim Fahrer erhältlich.
Fahrpreise (gültig ab 04.11.2013) Erwachsene Kinder (5-14 Jahre)
Einfahrt 5,00 € 2,50 €¹
Tageskarte² 8,00 € 4,00 €¹
Familientageskarte³ 20,00 €
Gruppenfahrtschein⁴ 3,00 € 1,50 €⁵

Gruppenanmeldungen ab 11 Personen erbitten wir unter:
OVPS - Oberbischische Verkehrsgesellschaft Pima-Schnitz mbH
Betrieb Bad Schandau
Kirnitzschalstraße 8, 01814 Bad Schandau
Telefon: 035022 548-0
Telefax: 035022 548-12

Partners: **VVO**, **Partner**

- Preis auch für die Mitnahme eines Fahrrades o. eines Hundes.
- Tageskarte gilt bis Betriebschluss ab Entwertung, diese erfolgt durch Zangenbruch im Fahrzeug.
- Familientageskarte für 2 Erwachsene und bis zu 4 Kindern.
- Gültig ab 11 Personen, keine Fahrunterbrechung möglich.
- Gültig ab 11 Kindern zzgl. 1 erwachsene Begleitperson, ab 15 Kindern bis zu 2 erwachsene Begleitpersonen, ab 21 Kindern bis zu 3 erwachsene Begleitpersonen. Keine Fahrunterbrechung, Der Verkauf erfolgt im Fahrzeug.

Auf der Kirnitzschalbahn gelten die Zeitkarten des Oberbairischen entsprechend ihrer räumlichen und zeitlichen Gültigkeit.
Die Mitnahmeberechtigung von Personen auf Zeitkarten (außer Wochenkarten) sowie gültige Tageskarten berechtigen zur Nutzung eines einmaligen Fahrscheines der Kirnitzschalbahn.
Die Nutzung der Übertragbarkeit und der Mitnahmeberechtigung von Personen bei Zeitkarten durch Reisegruppen bzw. Reiseveranstalter ist ausgeschlossen.



- 14:32 Uhr:** Ankunft eines planmäßigen Linienzuges aus Bad Schandau
- 14:32 Uhr:** Abfahrt des Sonderzuges in Richtung Bad Schandau unterwegs 8 Minuten Zeit für Fotohalte
- 14:52 Uhr:** Überholung und Zugkreuzung in der Ausweiche „Schneiderweiche“ unterwegs 8 Minuten Zeit für Fotohalte
- 15:10 Uhr:** Überholung und Zugkreuzung in der Ausweiche am Depot unterwegs 10 Minuten Zeit für Fotohalte
- 15:30 Uhr:** Ankunft Bad Schandau, Kurpark
- 15:30 Uhr:** Abfahrt des planmäßigen Linienzuges Richtung Wasserfall Umsetzen des Sonderzuges
- 15:44 Uhr:** Ankunft des planmäßigen Linienzuges vom Wasserfall



Gotha-Dreiwagenzug der Kirnitzschalbahn



Schauflerraddampfer der Weißen Flotte

Teilnehmer, die nicht die Dampferfahrt nach Dresden gebucht haben, können den weiteren Tagesablauf individuell gestalten und z.B. für einen weiteren Aufenthalt in Bad Schandau nutzen. Die S-Bahn nach Dresden fährt zur Minuten .45 (zusätzlich .15 in ungraden Stunden und .11 in geraden Stunden) zurück nach Dresden. Um den Bahnhof zu erreichen, ist entweder die Nutzung der Fähre notwendig oder ein längerer Fußweg über die Elbbrücke zurückzulegen. Es verkehren hier ab Elbkai auch verschiedene Buslinien.

Die Fähre fährt ab Elbkai immer zur Minute 17 (S-Bahn Minute 45) und 55 (S-Bahn Minute 15). Die Fahrzeit mit der S-Bahn nach Dresden Hbf beträgt 45 Minuten. Busse mit S-Bahn-Anschluss fahren ab Elbkai um 15:30 Uhr (Linie 253 Ri. Walterdorf), 15:55 Uhr; 16:25 Uhr; 17:00 Uhr und 17:25 Uhr (Linie 252 Ri. Schöna)

Teilnehmer an der Dampferfahrt erreichen nach einem Fußweg von ca. 15 Minuten die Anlegestelle der Sächsischen Dampfschiffahrt. Das Schiff Richtung Dresden steht ab etwa 16:00 Uhr zum Einstieg bereit.

Die Fahrstrecke durch das Elbsandsteingebirge gehört zu den schönsten im Verlauf der Elbe. Das Schiff legt unterwegs in zahlreichen schönen Orten und Städten an, so in Königstein (16:45 Uhr); Rathen (17:15 Uhr); Wehlen (17:30 Uhr) und Pirna (18:00 Uhr). Nach dem Halt in Pillnitz (18:45 Uhr) passiert das Schiff die Loschwitzer Brücke („Blaues Wunder“) und bietet bei der Anfahrt seines Endpunktes einen guten Blick auf die Kulisse der Dresdener Altstadt.

16:15 Uhr: Abfahrt in Richtung Dresden
Individuelle Möglichkeit für Kaffee und Kuchen oder Abendessen im Restaurant an Bord. Für die Gruppe sind reservierte Plätze angefragt.

19:45 Uhr: Ankunft in Dresden, Anlegestelle an den Brühlschen Terrassen (Altstadt)

Abend zur freien Verfügung

INFORMATIONEN ZUR KIRNITZSCHTALBAHN UND ZUR ELBSCHAFFFAHRT

Die **Kirnitzschtalbahn** ist eine Überlandstraßenbahn in der Sächsischen Schweiz in Sachsen. Die meterspurige Bahn verkehrt von Bad Schandau durch das Kirnitzschtal bis zum Lichtenhainer Wasserfall. Die seit 1898 verkehrende Bahn führt in den Nationalpark Sächsische Schweiz und dient somit vorrangig touristischen Zwecken. Heute wird sie von der Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS) betrieben.

Die Strecke der Kirnitzschtalbahn beginnt am Stadtpark Bad Schandau und endet am Lichtenhainer Wasserfall südlich des Sebnitzer Ortsteils Lichtenhain, unterwegs werden sieben weitere Haltestellen bedient. Die gesamte Strecke ist eingleisig und in Seitenlage zur sächsischen Staatsstraße 165 (Kirnitzschtalstraße) angelegt. Etwas außerhalb von Bad Schandau, zwischen der zweiten und der dritten Haltestelle, befindet sich direkt an der Strecke das Depot. Kreuzungen können an den zwei Ausweichstellen stattfinden, diese befinden sich am Depot (sogenannte Depotweiche) sowie auf freier Strecke zwischen den Haltestellen Forsthaus und Nasser Grund (sogenannte Schneiderweiche). An beiden Endpunkten ist ferner je ein Umsetzgleis vorhanden.

Geschichte

Um den Fremdenverkehr zu fördern kamen bereits um 1870 erste Pläne zum Bau einer Pferdebahn durch das Kirnitzschtal auf. Am 22. Dezember 1893 wurde die Strecke genehmigt, am 7. März 1894 stimmte der Schandauer Stadtrat zu. Im Mai 1898 trafen die ersten sechs Triebwagen ein, gebaut bei der Waggon- und Maschinenfabrik AG vorm. Busch, Bautzen. Am 27. Mai 1898 (Pfungstsamstag) um 12:00 Uhr, fuhren die ersten Wagen vom Zentrum in Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall. Die Kirnitzschtalbahn war von Beginn an eine reine Ausflugsbahn; sie verkehrte damals nur von Mai bis Oktober. Im Eröffnungsjahr konnten bereits 80.000 Fahrgäste gezählt werden. Die Fahrgastzahlen stiegen bis circa 1920 auf 200.000, auch die sehr schwachen Fahrgastzahlen im Ersten Weltkrieg und die Inflationszeit wurden überstanden.



In der Nacht vom 26. auf den 27. Juli 1927 vernichtete ein Brand das Depot und den ganzen Fahrzeugpark. Der Betrieb stand –mitten in der Hauptsaison - circa zwei Wochen still. In dieser Zeit gab es erste Stilllegungspläne. Erst zum 12. August 1927 gelang es, den Betrieb mit geliehenen Wagen von der Lößnitzbahn wieder aufzunehmen. Diese verkehrten dann bis zum Saisonende am 31. Oktober 1927 im Kirnitzschtal. Zum Saisonbeginn 1928 standen dann wieder elf eigene Neufahrzeuge von MAN zur Verfügung.

1939 stand wieder einmal die Stilllegung der Bahn zur Debatte, eine Umstellung auf Oberleitungsbus-Betrieb war geplant. Durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges zerschlugen sich die Pläne. Am 6. Mai 1945 wurde der Verkehr kriegsbedingt eingestellt. Am 7. Juni 1945 wurde der Verkehr wieder aufgenommen.

Am 23. Juni 1969 wurde die Kirnitzschalbahn um circa 350 Meter Strecke auf ihre heutige Streckenlänge verkürzt. Damals wurde die Innenstadtstrecke in Bad Schandau wegen des zunehmenden Verkehrsaufkommens stillgelegt. Gleichzeitig wurde die neue Umsetzendstelle *Stadtmühlenplatz* – heute *Kurpark* genannt – in Betrieb genommen. Nach einem schweren Unglück am 21. Juli 1969 musste der Betrieb wegen schwerer Oberbaumängel eingestellt und konnte erst am 25. Juli 1972 teilweise wiedereröffnet werden.

Nach einem Zusammenstoß von zwei Triebwagen 1973 wurde noch im gleichen Jahr das bis heute angewandte Zugstabsystem eingeführt. Bei diesem Verfahren darf immer nur diejenige Bahn einen bestimmten Streckenabschnitt befahren, deren Fahrer den entsprechenden Stab für den betreffenden Teilabschnitt hat. Die Strecke ist dabei in die drei Teilabschnitte Stadtpark – Depotweiche, Depotweiche – Schneiderweiche und Schneiderweiche - Lichtenhainer Wasserfall unterteilt.

1982 konnte eine erneute Betriebseinstellung kurzfristig abgewendet werden. Nachdem jedoch 1985 ein Zug entgleiste musste der Verkehr wegen weiterer Schäden eingestellt werden. Der Betreiber *VEB Kraftverkehr Pirna* strebte eine Stilllegung an. Nach massiven Protesten aus der Bevölkerung konnte diese jedoch abgewendet werden. In den Jahren 1986 bis 1990 wurden die Betriebsanlagen der Kirnitzschalbahn dann endlich umfassend erneuert. Am 16. August 1986 konnte der Betrieb teilweise wieder aufgenommen werden. Die komplette Strecke wurde 1990 wiedereröffnet. 1993 wurde eine Photovoltaikanlage in Betrieb genommen, mit der ein Teil des Fahrstromes gewonnen wird. Eine weitere Rekonstruktion der Strecke fand 2003/2004 statt.

Die Kirnitzschalbahn ist heute mit knapp acht Kilometern Länge der kleinste Straßenbahnbetrieb in Sachsen. Sie fährt das ganze Jahr hindurch: im Winter ein Kurs alle 70 Minuten und im Sommer drei Kurse im Halbstundentakt. Parallel zur Bahn verkehrt außerdem eine häufig bediente Buslinie durch das Kirnitzschtal.

Am 7. August 2010 war das Kirnitzschtal von einem schweren Hochwasser betroffen. Die Strecke wurde teilweise unterspült, Stützmauern wurden beschädigt. Der komplette historische Wagenpark erlitt Motorschäden, sodass der Betrieb der Bahn vorläufig eingestellt wurde. Seit dem 28. August 2010 wurde der Linienbetrieb mit Einschränkungen zwischen Stadtpark und Beuthenfall nach einem Sonderfahrplan wieder aufgenommen, der übliche 30-Minuten-Takt war jedoch gewährleistet. Im Dezember 2010 bewilligte die Landesdirektion Dresden Fördermittel in Höhe von 1,8 Millionen Euro zur

Beseitigung der Hochwasserschäden. Seit dem 14. Dezember 2012 fährt die Bahn wieder bis zur Endhaltestelle Lichtenhainer Wasserfall.

Fahrzeuge

Der anfängliche Wagenpark bestand aus sechs verglasten Triebwagen und sechs Beiwagen ohne Scheiben mit Vorhängen. Diese Fahrzeuge wurden von der Waggon- und Maschinenfabrik AG vorm. Busch, Bautzen gebaut. Alle zwölf Fahrzeuge fielen dem Depotbrand vom 27. Juli 1927 zum Opfer und mussten ab dem 12. August 1927 durch Leihfahrzeuge von der Lößnitzbahn ersetzt werden. 1928 konnten die Lößnitzbahnfahrzeuge wieder zurück nach Radebeul gehen, elf neue MAN-Trieb- und Beiwagen waren in Bad Schandau angekommen. Von diesen sind heute Tw 5 und Bw 12 noch als historische Fahrzeuge einsatzbereit vorhanden.

1977 übernahm die Kirnitzschtalbahn fünf Triebwagen der Lockwitztalbahn, die nach deren Stilllegung nicht mehr benötigt wurden. Die Fahrzeuge wurden zwischen 1938 und 1944 für die Straßenbahn Erfurt gebaut, aus diesem Grund nannte man sie auch „die Erfurter“. Tw 8 ist noch als historisches Fahrzeug vorhanden. Diese Wagen erhielten um 1984/85 Kupplungen für normale Einheitsbeiwagen. 1984 kamen Einrichtungsbeiwagen des Typs B2-62 im Depot an. Bei diesen Beiwagen wurde der Leipziger Wagenkasten auf ein Fahrgestell eines Hallenser Fahrzeugs gesetzt (Nr. 21-24).

Zwischen 1992 und 1996 wurden drei Gotha-Zweirichtungstriebwagen von der Plauener Straßenbahn und ein weiterer von der Zwickauer Straßenbahn übernommen (Nr. 1-3,4). Zwei weitere Gotha-Beiwagen aus Zwickau wurden in den Jahren 1996 und 1997 übernommen (Nr. 25-26). Alle vorhandenen Gotha-Fahrzeuge wurden in den 1990er Jahren umfassend modernisiert. Damit konnten die „Erfurter“ vollständig ersetzt werden. Im Jahr 2007 kam der ehemalige Wagen 103 der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft hinzu, der ab 2013 als Tw 6 eingesetzt wird.

Durch das Hochwasser im Sommer 2010 wurden die Triebwagen 5, 8 und 9 sowie der Beiwagen 12 beschädigt. Bei Tw 9 handelt es sich um einen 1925 für die Lockwitztalbahn gebauten Zweiachser mit Lenkachsen.

Besonderheiten

- Die Kirnitzschtalbahn ist neben der Woltersdorfer Straßenbahn und der Straßenbahn Naumburg einer von drei deutschen Straßenbahnbetrieben, die bis heute ausschließlich zweiachsige Fahrzeuge älterer Bauarten einsetzen.
- Die Kirnitzschtalbahn ist die einzige deutsche Straßenbahnlinie, die keine Liniennummer trägt.
- Eine weitere Besonderheit ist die circa 360 Quadratmeter große Photovoltaikanlage auf dem Dach des Betriebshofs, die insgesamt etwa ein Fünftel des für den Betrieb der Bahn benötigten elektrischen Stroms erzeugt.
- Obwohl es sich bei den Wagen der Kirnitzschtalbahn um Zweirichtungsfahrzeuge handelt, werden nur die Türen auf der bergwärts gesehen rechten Seite benutzt. Die Beiwagen haben nur einseitig Türen. Von den Triebwagen wurde Wagen 3 im Jahre 2007 so umgebaut und auch bei Tw 6 fehlen die linksseitigen Türen. Dies ist möglich, weil sich bei der Kirnitzschtalbahn alle Haltestellen auf der gleichen Seite befinden. Diese seltene Betriebsform (Zweirichtungsbetrieb mit einseitigen Türen) lässt sich sonst nur noch bei der Drachenfelsbahn, der Straßenbahn Gmunden und der italienischen Straßenbahn Triest–Opicina beobachten.

ELBSCHIFFFAHRT

Die Sächsische Dampfschiffahrt, auch Weiße Flotte genannt, mit der Zentrale in Dresden gilt als die älteste und größte Raddampfer-Flotte der Welt. Befahren wird die Elbe zwischen Diesbar-Seußlitz bei Meißen und Bad Schandau, zu Sonderfahrten auch bis Ústí nad Labem (deutsch Aussig) in Tschechien. Die Sächsische Dampfschiffahrts GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG verfügt über ein eingetragenes Kommanditkapital von über 18 Mio. Euro, das von fast 500 Kommanditisten gehalten wird. Verwaltet wird sie von der CONTI Beteiligungsverwaltungs GmbH & Co. KG in München.

Geschichte

Die Personendampfschiffahrt auf der Oberelbe begann im Jahr 1834, als ein Heckraddampferboot des Zuckersiederei-Besitzers Heinrich Wilhelm Calberla zwischen Hamburg und Dresden verkehrte. Vorher gab es mehrere Gesuche an den sächsischen König, um mit Dampfschiffen die Segelschiffe und

Treidelschiffe abzulösen. Das 1. Gesuch von 1815 (vom Kaufman F. W. Schaff) wurde wie auch weitere abgelehnt. Calberlas Dampfer fuhren bis 1837, danach beteiligte er sich als Aktionär an der Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft.

Dresdner Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft, gegründet 1837

Am 8. Juli 1836 erhielten zwölf Dresdner Bürger, darunter Benjamin Schwenke und Friedrich Lange, durch König Friedrich August II. von Sachsen das alleinige Privileg zur Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft im Königreich Sachsen. Sie hatten ein Jahr Zeit, die Dampfschiffahrt auf der Elbe zu entwickeln und eröffneten im Jahr 1837 die Dresdner Elbdampfschiffahrts-Gesellschaft.

Im Jahr 1837 ging mit der „Königin Maria“ das erste deutsche Personendampfschiff vom Stapel, dessen erste öffentliche Fahrt nach Rathen im Elbsandsteingebirge führte.

Königlich privilegierte Sächsische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (1839)

Ab 1839 firmierte die Gesellschaft unter dem Namen Königlich privilegierte Sächsische Dampfschiffahrts-Gesellschaft und das bisher auf 5 Jahre begrenzte Privileg wurde bis 1849 verlängert. In der Folge bot die K.K.pr. Elbe-Dampf-Schiffahrt tägliche Fahrten zwischen Dresden und Prag an.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (1867)

Im Jahr 1849 ist der Name Vereinigte Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrt in einem Inserat der Deutschen Allgemeinen Zeitung zu finden. 1851 wurde die böhmische Konkurrenz übernommen und ab 26. März 1867 firmierte man daher als Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. 1857 gehörten 10 Personendampfer zur Flotte und 1890 waren es 24 und eine Dampffähre. Der kurzzeitig aufgenommene Schleppdienst wurde aufgrund starker Konkurrenz wieder eingestellt.

Liegeplatz am Dresdner Terrassenufer (1910)

1910 erhielt die Flotte ihren Liegeplatz am Dresdner Terrassenufer unterhalb der Brühlschen Terrasse. Im Jahr 1911 besaß die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrtsgesellschaft 33 Dampfschiffe und beschäftigte fast 540 Personen. 1928 ging aus ihr die „Weiße Flotte“ hervor, deren Name sich auf den weißen Anstrich der Schiffe bezog. 1936 wurde das 100-jährige Jubiläum gefeiert und die Strecke war inzwischen rund 320 km lang und reichte von Litomerice (Leitmeritz) bis Dessau. Die Flotte wurde ständig modernisiert, die Kessel und Dampfmaschinensteuerungen erneuert und mit elektrischer Beleuchtung ausgestattet. Ab 1943 erhielten die Dampfer einen Tarnanstrich; 5 wurden zur Evakuierung von Hamburg eingesetzt und andere zu Lazarett- und Versorgungsschiffen umgebaut. Drei Dampfer wurden durch Bombentreffer versenkt und ein Schiff wurde im Stadtzentrum behelfsmäßig als Fähre eingesetzt, da die Brücken zerstört waren. Sechs Schiffe gingen durch den Krieg verloren. Weitere gingen als Reparation nach dem Zweiten Weltkrieg in die UdSSR und CSSR.

VEB Elbeschiffahrt Sachsen (1948)

1948 wurde die damals 16 Raddampfer umfassende Flotte als VEB Elbeschiffahrt Sachsen verstaatlicht. Der Betrieb wurde 1956 aufgelöst. Aus ihm entstanden selbstständige regionale Binnenschiffahrtbetriebe, unter ihnen die VEB Fahrgastschiffahrt „Weiße Flotte“ Dresden. Deren Schiffe wurden jährlich von etwa 1,5 Millionen Ausflüglern genutzt.

In dieser Zeit wurden der Raddampfer Königstein (ex Moltke) 1973 als Restaurantschiff Seeperle an den Süßen See nach Seeburg verkauft, der Dampfer Riesa (ex Habsburg) 1978 als Museumsschiff nach Oderberg verbracht, der Schaufelraddampfer Krippen (ex Tetschen) 1988 nach Lüneburg verkauft sowie die Dampfschiffe Freundschaft 1964, Bad Schandau 1979-80 und Einheit (nach Nutzung als HO-Gaststätte Zum Gondelhafen) 1983 zuletzt in Aken verschrottet, wobei z.B. die Dampfsteuermaschine des Dampfers Bad Schandau im Verkehrsmuseum Dresden erhalten blieb.

Sächsische Dampfschiffahrt (1992)

1992 wurde das Unternehmen von der Treuhand an die Conti Reederei übergeben. Die verbliebenen Schiffe, darunter acht historische Seitenraddampfer, werden von der neu entstandenen Sächsischen Dampfschiffahrts GmbH & Co. Conti Elbschiffahrts KG mit mehrheitlicher Beteiligung des Freistaates Sachsen betrieben. Sie wurden in den Jahren 1993/94 grundlegend saniert und originalgetreu restauriert und gingen anschließend wieder auf Fahrt entlang des Elbtals. Im Dezember 1999 wurde der Personendampfer „Krippen“ zurückgekauft. Nach seiner Überholung auf der Laubegaster Werft wurde er im Sommer 2000 als neunter historischer Raddampfer wieder in die Flotte eingegliedert.

In der Saison 2012 fuhren 634.000 Fahrgäste mit den Schiffen der Weißen Flotte. Der Umsatz betrug 8,6 Millionen Euro.

Mittwoch, den 27. August Ausflug nach Plauen

PROGRAMM

08:30 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hbf.

Tarifhinweis:

Die Gruppe reist mit Sachsenticket in Gruppen zu 5 Personen. Das Ticket gilt auch auf allen Verkehrsmitteln im Verkehrsverbund Vogtland (VVV) und kann daher auch zu Fahrten mit den Linienzügen der Straßenbahn in Plauen benutzt werden. Bei der Gruppenbildung bitte darauf achten, dass diejenigen, die NICHT am Besuch der Parkbahn teilnehmen, gemeinsam reisen. Da das Sachsenticket erst ab 9:00 Uhr gültig ist, wird bis zum ersten Halt in Tharandt (2 Zonen) das 7-Tage-Ticket und ein zusätzlicher Anschlussfahrausweis für eine Zone benötigt. Dazu ist ein Abschnitt der am Vortag ausgegebenen 4-Fahrten-Karte vor Fahrtantritt zu entwerfen.

08:53 Uhr: Abfahrt mit RE 4766 (Linie RE 3) von Gleis 12 nach Hof. Der Zug (Doppelstockeinheit) beginnt in Dresden Hbf und wird einige Zeit vor Abfahrt bereitstehen. Es gibt keine Platzreservierungen.

10:59 Uhr: Ankunft in Plauen, Oberer Bahnhof

11:10 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges (Gotha Tw 79 + Bw 28) ab der Straßenbahn-Haltestelle Oberer Bahnhof, Stadtpark, in der dortigen Wendeschleife. Zustiegmöglichkeit auch an der nächsten Station Oberer Bahnhof, Busbahnhof.

11:20 Uhr: Ankunft an der Zentral-Haltestelle „Tunnel“
Der Sonderzug wird dort ab gestellt. Es besteht während der nächsten 45-Minuten Gelegenheit:

- in Eigenregie einen Imbiss in einer der zahlreichen Lokalitäten einzunehmen
- die Züge des Planverkehrs zu fotografieren
- im dortigen Service-Center der PSB Souvenirs zu kaufen. Auch die neue Festschrift „120 Jahre Plauener Straßenbahn“ gibt es hier.

12:05 Uhr: Abfahrt des Sonderzuges über die Endhaltestelle Neundorf zum Betriebsbahnhof Wiesenstraße in der Nähe des Unteren Bahnhofs.

12:30 Uhr: Betriebshofbesichtigung. Die übrigen historischen Fahrzeuge sollen dabei im Freigelände zum Fotografieren aufgestellt werden.

Die Arbeitstriebwagen sind in der Abstellhalle gut zugänglich.

Es besteht hier auch die Möglichkeit des Souvenirkaufs im Vereinsraum des Traditionsvereins der Plauener Straßenbahn e.V.

13:30 Uhr: Rundreise durch das Streckennetz mit Gotha-Zug Tw 79 + Bw 28.

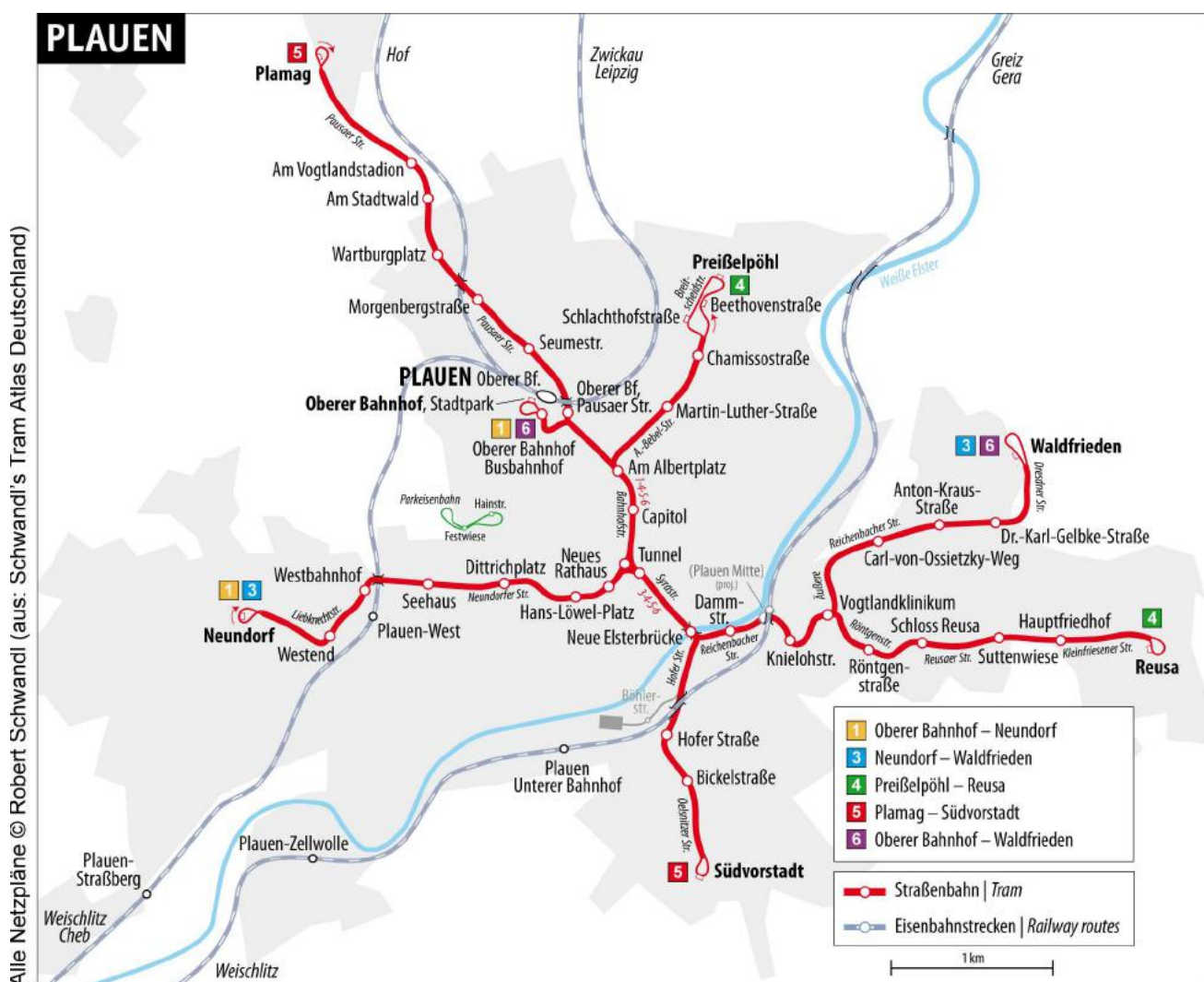
16:40 Uhr: Fahrtende am Oberen Bahnhof.

Für Teilnehmer am Programm „Parkbahn“:

von dort ca. 15-Minuten-Fußweg (bergab) zur Freizeitanlage Syratat, alternativ kann für diejenigen, die schlecht zu Fuß sind, auch bereits an der Haltestelle Tunnel ausgestiegen werden und die Stadtbuslinie „D“ um 17:06 Uhr (Halteplatz E) in Richtung Stadtpark bis Haltestelle „Hainstraße“ (2 Stationen) benutzt werden. Von dort liegt der Eingang zur Freizeitanlage in Sichtweite.

17:00 Uhr: Besichtigung und Fahrten bei der Parkeisenbahn. In der Anlage gibt es auch eine Bewirtung mit kleinen Speisen und Getränken.

- 17:55 Uhr:** Fahrstmöglichkeit mit der Stadtbuslinie D ab Haltestelle Hainstraße zur Zentral-Haltestelle Tunnel, von dort alle 12 Minuten ab Bahnsteig F mit der Linie 1 zum Oberen Bahnhof – Busbahnhof (letzte Fahrstmöglichkeit 18:32 Uhr – Fahrzeit 10 Minuten)
- 18:30 Uhr:** späteste Möglichkeit, zu Fuß zum Oberen Bahnhof (bergauf) zu gelangen (ca. 1300 Meter = 20 Minuten)
- Für Teilnehmer, die nicht am Programm „Parkbahn“ teilnehmen:
Stadtbesuch und Fahrten mit der Straßenbahn in eigener Regie.
- 18:50 Uhr:** Treffen aller Teilnehmer in der Empfangshalle im Oberen Bahnhof
- 18:58 Uhr:** Abfahrt mit RE 4775 (Linie RE 3) von Gleis 3 nach Dresden Hbf. Es gibt keine Platzreservierungen. Zug (Doppelstockeinheit) kommt von Hof Hbf.
- 21:03 Uhr:** Ankunft in Dresden, Hauptbahnhof



INFORMATIONEN ZUR STRASSENBAHN UND PARKEISENBAHN IN PLAUNEN

Die **Straßenbahn Plauen** ist das Straßenbahn-System der sächsischen Stadt Plauen. Ihre Anfänge gehen auf den 29. Mai 1893 zurück, als zwischen der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft AG“ und der Stadt Plauen der Vertrag zum Bau einer elektrischen Straßenbahn geschlossen wurde. Heute besteht sie aus fünf Linien, zuständiges Verkehrsunternehmen ist die Plauener Straßenbahn GmbH.



Neuer NGT-6 Tw in Plauen



Elektrisch betriebene Parkbahn in Plauen

Geschichte

Am 29. Mai 1893 wurde ein weiterer Vertrag über den Bau einer Straßenbahn unterzeichnet, diesmal mit der „Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft Berlin“. Am 17. November 1894 wurde dann die erste Teilstrecke Oberer Bahnhof–Neustadtplatz eröffnet. Am 3. Dezember folgte die zweite Teilstrecke vom Neustadtplatz zum Unteren Bahnhof.

Bereits am 28. Mai 1895 wurde der Betrieb jedoch an die „Sächsische Straßenbahn-Gesellschaft (SSG)“ übergeben, mit der Maßgabe, dass der Betrieb schon ab 1. Januar 1895 auf Rechnung der SSG erfolgen sollte. Nach mehreren Umbau- und Ausbauarbeiten der alten Strecken (z. B. Einführung einer weiteren Ausweichstelle / Einführung eines zweiten Gleises in der Klosterstraße), wurde im August 1899 mit dem Bau einer neuen Strecke von der Syrabrücke zum „Grünen Kranz“ (Neundorf) begonnen. Am 21. Oktober 1899 konnte diese Strecke in Betrieb genommen werden. Am 17. Mai 1902 wurde eine weitere neu gebaute Strecke eingeweiht. Sie führte vom Wettiner Hof (Oberer Bahnhof) zur Parkstraße (Haselbrunn, heute Morgenbergstraße). Am 1. Januar 1905 wurde die Verlängerung der Linie in Neundorf vom „Grünen Kranz“ bis zur Kaserne in Betrieb genommen. Mit der Verkehrsübergabe der König-Friedrich-August-Brücke am 24. August 1905 nahm die Linie „Dittrichplatz – Friedhof“ ihren Betrieb auf. Am gleichen Tag wurde die Kennzeichnung der Linien mittels Farbscheiben eingeführt. Am 1. Juni 1906 erfolgte die Inbetriebnahme der Verlängerung der roten Linie vom Friedhof 1 zum Mendelssohnplatz (Preißelpöhl). Am 5. September 1909 wurde die Verlängerung in Haselbrunn von der Parkstraße zum „Waldschlösschen“ (heute Wartburgplatz) eröffnet. Am 2. Dezember 1909 wurde eine neue, die „weiße Linie“, eingeführt. Sie verkehrte vom Tivoli nach Reinsdorf (Südvorstadt).

Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs litt der Linienvverkehr bis 1919 teilweise unter starken Einschränkungen. Auch der weitere Aus- und Umbau stockte während des Krieges infolge Materialmangels und fehlender Arbeitskräfte. Doch auch nach dem Krieg ruhte der Straßenbahnverkehr teilweise. Am 23. April 1921 wurde die Betreibergesellschaft von „SSG“ (Sächsische Straßenbahngesellschaft) in „SESAG“ (Sächsische Elektrizitäts- und Straßenbahn-AG) umbenannt, da das Hauptaugenmerk inzwischen auf dem Betrieb von Elektrizitätswerken lag. Am 11. Juni 1921 wurde eine neue Linie, die „grüne Linie“ eröffnet. Die erste Teilstrecke führte von der König-Albert-Brücke (Alte Elsterbrücke) zum Schloss Reusa. Die zweite Teilstrecke vom Schloss Reusa zum Ortsausgang Reusa (heute Sutenwiese) wurde am 5. Dezember 1921 für den Verkehr freigegeben. Am 13. Juli 1922 konnte schließlich der letzte Teilabschnitt vom Ortsausgang Reusa bis zum Eingang des Hauptfriedhofes eröffnet werden.

Am 4. April 1939 wurde die Kennzeichnung der Linien von der Farbkennzeichnung auf Nummern umgestellt. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges brachte vorerst keine Einschränkungen im Straßenbahnverkehr. Es wurden zeitweilig auch Güter über die Straßenbahn transportiert. Ab 11. Februar 1945 wurde der Verkehr an Sonn- und Feiertagen eingestellt, um Strom zu sparen. Bei den Luftangriffen im März 1945 wurde die komplette Innenstadt stark zerstört, so dass auch der Straßenbahnverkehr zum Erliegen kam.

Nach dem Krieg wurde am 24. Mai 1945 ein Straßenbahn-Ersatzverkehr mit Omnibussen aufgenommen, der bis zum 19. Oktober 1945 bestand. Am 12. November 1945 konnte der Betrieb auf der ersten Teilstrecke Haselbrunn–Tunnel wieder aufgenommen werden. Am 1. Oktober 1948 wurde der

vorerst letzte Gleisabschnitt wieder in Betrieb genommen und die Linie 4 fuhr wieder zwischen Tunnel und Hauptfriedhof. Die Strecke über die Ebertbrücke (Friedensbrücke) wurde nicht wieder aufgebaut, sondern die dort verlegten Gleise wurden für den Wiederaufbau der anderen Strecken mit genutzt.

Seit dem 1. Januar 1951 firmierte die Gesellschaft nun als „VEB Verkehrsbetrieb der Stadt Plauen“. Nachdem in den vorangegangenen Jahren noch einige Wiederaufbauarbeiten durchgeführt wurden, konnte am 17. Oktober 1954 die neu erbaute Endstation am Oberen Bahnhof dem Verkehr übergeben werden. Ab diesem Tag fuhren die Linien 2 und 5 wieder bis zum Bahnhof. Am 28. Mai 1957 wurde die erste Verlängerung seit langer Zeit in Betrieb genommen. Die Linie 1 fuhr nun in Haselbrunn bis zur Straße am Stadtwald. Dieser Bauabschnitt gehörte zur Verlängerung der Linie zur Plamag (Plauener Maschinenbau AG), deren zweiter und letzter Bauabschnitt am 30. Dezember 1957 in Betrieb genommen werden konnte. Am 22. Dezember 1966 wurde die Verlängerung der Linie 4 bis nach Reusa (Rotdornweg) in Betrieb genommen. Am 5. Oktober 1983 wurde die Neubaustrecke vom Treffer (Krankenhaus) bis nach Waldfrieden eröffnet. Damit wurde auch die Linie 7 eingeführt.

In den 1990er Jahren wurden umfangreiche Gleisrekonstruktionsarbeiten auf nahezu allen Linien durchgeführt. Seit 2. April 2007 fahren vier neue Stadtbuslinien, dafür wurden die alte Stadtbuslinie A und die Straßenbahnlinie 2 eingestellt.

Im Zuge der Kreisgebietsreform 2008 erhält die Stadt Plauen keine direkten finanziellen Zuschüsse des Landes Sachsen für den Nahverkehr mehr. Der Kreistag des Vogtlandkreises beschloss jedoch einstimmig, dass die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr bei der Stadt Plauen verbleiben soll. Die notwendigen Mittel in Höhe von 1,4 Millionen Euro sind für die Jahre 2009 und 2010 sichergestellt. Bis 2013 soll der Zuschuss weiter gezahlt werden, wenn dies möglich ist.

Fahrzeuge

Derzeit kommen bei der Straßenbahn Plauen zwei Fahrzeugtypen zum Einsatz. Hierbei handelt es sich zum einen um die Gelenktriebwagen vom Typ KT4D des tschechoslowakischen Herstellers ČKD Tatra. Die KT4D wurden zwischen 1992 und 1999 in drei Ausbaustufen umfangreich modernisiert.

Ende 2011 wurden bei Bombardier Transportation zwei Fahrzeuge der Bauart 6NGTW "Flexity Classic" bestellt. Die Auslieferung dieser ersten beiden Triebwagen erfolgte im August 2013. Darüber hinaus besteht eine Option auf acht weitere Fahrzeuge. Davon wurden bereits vier Fahrzeuge abgerufen, die 2014 ausgeliefert wurden. Ende Juni 2014 befanden sich alle sechs Triebwagen im Fahrgasteinsatz.

Ein historisches Fahrzeug der Plauener Straßenbahn, ein 1911 von MAN und Siemens-Schuckert-Werke Berlin gebauter Triebwagen, befindet sich heute restauriert als Tw 2 (ex Plauen Tw 40) im Straßenbahnmuseum Halle in Halle (Saale).

Die Straßenbahnlinien verkehren in der Hauptverkehrszeit an Wochentagen im 12-Minuten-Takt. Am Samstag verkehren die Bahnen alle 15 Minuten; am Sonntag gilt ein 20-Minuten-Takt. Seit dem 5. November 2007 wird wegen zu dieser Zeit niedrigen Fahrgastzahlen der Straßenbahnverkehr ab 20:30 Uhr mit Bussen und Kleinbussen (Linientaxis) abgewickelt. Diese verkehren alle 30 Minuten auf der jeweiligen Linie bis um 24:00 Uhr beziehungsweise Freitag und Samstag bis 1:30 Uhr.

Parkeisenbahn Plauen

Die **Parkeisenbahn Plauen** ist eine elektrisch betriebene Parkeisenbahn in Plauen.

Die Bahn wurde am 7. Oktober 1959 zum zehnjährigen Bestehen der DDR als Pioniereisenbahn in Betrieb genommen. Die Bahn fährt mit Gleichspannung (220 Volt, 15 A), die den Elektroloks über eine Oberleitung zugeführt wird.

Die Strecke besteht aus zwei Schleifen mit gemeinsamer, zweigleisiger Strecke im Mittelteil^[1].

Auf der Parkeisenbahn verkehren zwei modifizierte Grubenloks, die in Aue für die SDAG Wismut gebaut wurden, sowie die erste Lok, die 1959 von Kumpel der Schachanlage Zobes, aus zwei Akkulokomotiven Metalist gebaut wurde. Für Sonderfahrten und zur Streckenunterhaltung ist weiterhin eine Diesellok der Baureihe LKM Ns 2f, gebaut 1956 in Babelsberg (Fbr.Nr. 248702) vorhanden. Diese Lok stammt von den Karsdorfer Zementwerken, kam 2005 zur Parkeisenbahn und wurde von Mitgliedern des Fördervereins aufgearbeitet. Die Anlage hat jedes Jahr etwa zwischen 20.000 und 38.000 Fahrgäste.

Donnerstag, 28. August

Ausflug nach Chemnitz

PROGRAMM

08:30 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hbf.

Tarifhinweis:

Die Gruppe reist mit Sachsenticket in Gruppen zu 5 Personen. Die Zugehörigkeit zu den Tickets wird so aufgeteilt, dass auch in Chemnitz die Teilnehmer an den beiden alternativen Programmen (Citybahn Stollberg bzw. Parkeisenbahn) zusammen fahren können, da das Sachsenticket auch dort und im Stadtverkehr Chemnitz als Fahrkarte dient. Da das Sachsenticket erst ab 9:00 Uhr gültig ist, wird bis zum ersten Halt in Tharandt (2 Zonen) das 7-Tage-Ticket und ein zusätzlicher Anschlussfahrausweis für eine Zone benötigt. Dazu ist ein Abschnitt der am Dienstag ausgegebenen 4-Fahrten-Karte vor Fahrtantritt zu entwerten.

08:53 Uhr: Abfahrt mit RE 4766 (RE 3) von Gleis 12 nach Hof. Der Zug (Doppelstockeinheit) beginnt in Dresden Hbf und wird einige Zeit vor Abfahrt bereitstehen. Es gibt keine Platzreservierungen.

09:54 Uhr: Ankunft in Chemnitz, Hauptbahnhof

10:00 Uhr: Besichtigung der neu geschaffenen Schnittstelle Nah-/Fernverkehr im Hauptbahnhof. Wegen Bauarbeiten verkehrt nur die Linie 4 von Gleis 2 der neuen Haltestelle.

10:20 Uhr: Treffpunkt zur Sonderfahrt an Gleis 1

10:30 Uhr: Beginn der Streckenbereisung mit dem Sonderzug T3D 401+409. Bei dieser Doppeltraktion der lange Zeit für Chemnitz typischen Fahrzeuge befindet sich Tw 401 im Zustand der 1980er Jahre und Tw 409 im Zustand der 1990er Jahre.
Fahrtverlauf: Hauptbahnhof – Zentralhaltestelle – Hutholz (wie Linie 4); Hutholz – Btf. Altchemnitz (wie Linie 5), von dort nach Altchemnitz (unter Vorbehalt der Befahrbarkeit, da eine dort geplante Baustelle vsl. nicht stattfindet).

Rückfahrt zur Zentralhaltestelle und weiter nach Bernsdorf (wie Linie 2).
Bernsdorf (Linie 2) – Zentralhaltestelle – (Linie 5) - Gablenz
Fotohalte im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten

12:30 Uhr: Besichtigung des Betriebshofs Adelsberg
Fotomöglichkeit der übrigen normalspurigen Museumsfahrzeuge

13:30 Uhr: Rückfahrt mit Sonderzug zur Zentralhaltestelle

13:45 Uhr: Ankunft Zentralhaltestelle und Mittagspause (Gestaltung in eigener Regie)

14:10 Uhr: Treffpunkt für alle Teilnehmer vor dem Mobilitätszentrum im Chemnitz-Plaza Rathausstr./Ecke Bahnhofstraße im Winkel zwischen den Haltestellen 5A und 6. (im Plan mit „i“ gekennzeichnet). Aufteilung der Teilnehmer in die beiden Gruppen Citybahn und Parkeisenbahn (entsprechend der Anmeldung)

Gruppe Citybahn

Wegen Bauarbeiten beginnen die Fahrten der Citybahn nach Stollberg (Linie 521) erst in Altchemnitz. Bis dort muss der Schienenersatzverkehr benutzt werden.

14:20 Uhr: Abfahrt mit SEV-Bus 6 ab Zentralhaltestelle, Platz 8 nach Altchemnitz

14:37 Uhr: Ankunft in Altchemnitz

14:55 Uhr: Abfahrt der Citybahn ab Altchemnitz nach Stollberg

15:17 Uhr: Ankunft in Stollberg

Pause mit Fotomöglichkeiten im Bahnhof:

15:21 Uhr: Diesel-Tw nach St. Egidien verlässt Stollberg

15:32 Uhr: Citybahn nach Chemnitz verlässt Stollberg
 15:47 Uhr: Citybahn von Chemnitz erreicht Stollberg
 15:49 Uhr: Diesel-Tw von St. Egidien erreicht Stollberg

Da derzeit wegen der Streckensperre in Chemnitz die Abstellung und Wartung der Fahrzeuge in Stollberg stattfindet, ist dort eventuell eine Besichtigung möglich, die wegen der beschränkten Zeit nur sehr kurz sein kann.

16:02 Uhr: Abfahrt mit der Citybahn nach Altchemnitz

16:24 Uhr: Ankunft in Altchemnitz

16:28 Uhr: Schienenersatzverkehr zur Zentralhaltestelle

16:48 Uhr: Ankunft Zentralhaltestelle

Gruppe Parkeisenbahn

14:37 Uhr: Fahrt mit Linienbus der Linie 21 in Richtung Chemnitz-Center, Abfahrt Zentralhaltestelle von Bussteig 5A

14:47 Uhr: Ausstieg Haltestelle Ludwigstraße
 Kurzer Fußweg zur Parkeisenbahn – Rundfahrt – Besichtigung des Lokschuppens und der Fahrzeuge. Auch eine Besichtigung der sehenswerten Modellbahn dort ist möglich, ein Fahrbetrieb auf dieser kann aber noch nicht garantiert werden.

16:20 Uhr: Fußweg zur Haltestelle Ludwigstraße

16:34 Uhr: Fahrt mit Linienbus der Linie 21 zur Zentralhaltestelle

16:45 Uhr: Ankunft Zentralhaltestelle

beide Gruppen:

16:55 Uhr: Fahrt mit Linienzug der Linie 1 in Richtung Schönau, ab Zentralhaltestelle, Bstg. 9

17:02 Uhr: Ausstieg Haltestelle „Am Feldschlösschen“ und kurzer Fußweg zum Museum

17:15 Uhr: Empfang im Straßenbahnmuseum – Besichtigung und Möglichkeit zur Teilnahme an einer Führung

18:00 Uhr: Abendimbiss mit Getränken

19:40 Uhr: Fußweg vom Museum zur Haltestelle „Am Feldschlösschen“

19:49 Uhr: Fahrt mit Linienzug der Linie 1 zum Hauptbahnhof

19:58 Uhr: Ankunft Zentralhaltestelle, Bstg. 7

20:05 Uhr: Abfahrt mit Linie 4 Bstg. 7 zum Hauptbahnhof

20:11 Uhr: Ankunft Haltestelle Hauptbahnhof

20:30 Uhr: Abfahrt mit RB 17235 (RB 30) nach Dresden Hbf von Gleis 13
 Zug (Doppelstockeinheit) kommt 20:25 Uhr von Zwickau Hbf

21:51 Uhr: Ankunft Dresden Hbf



Lageplan der Straßenbahn am Hauptbahnhof



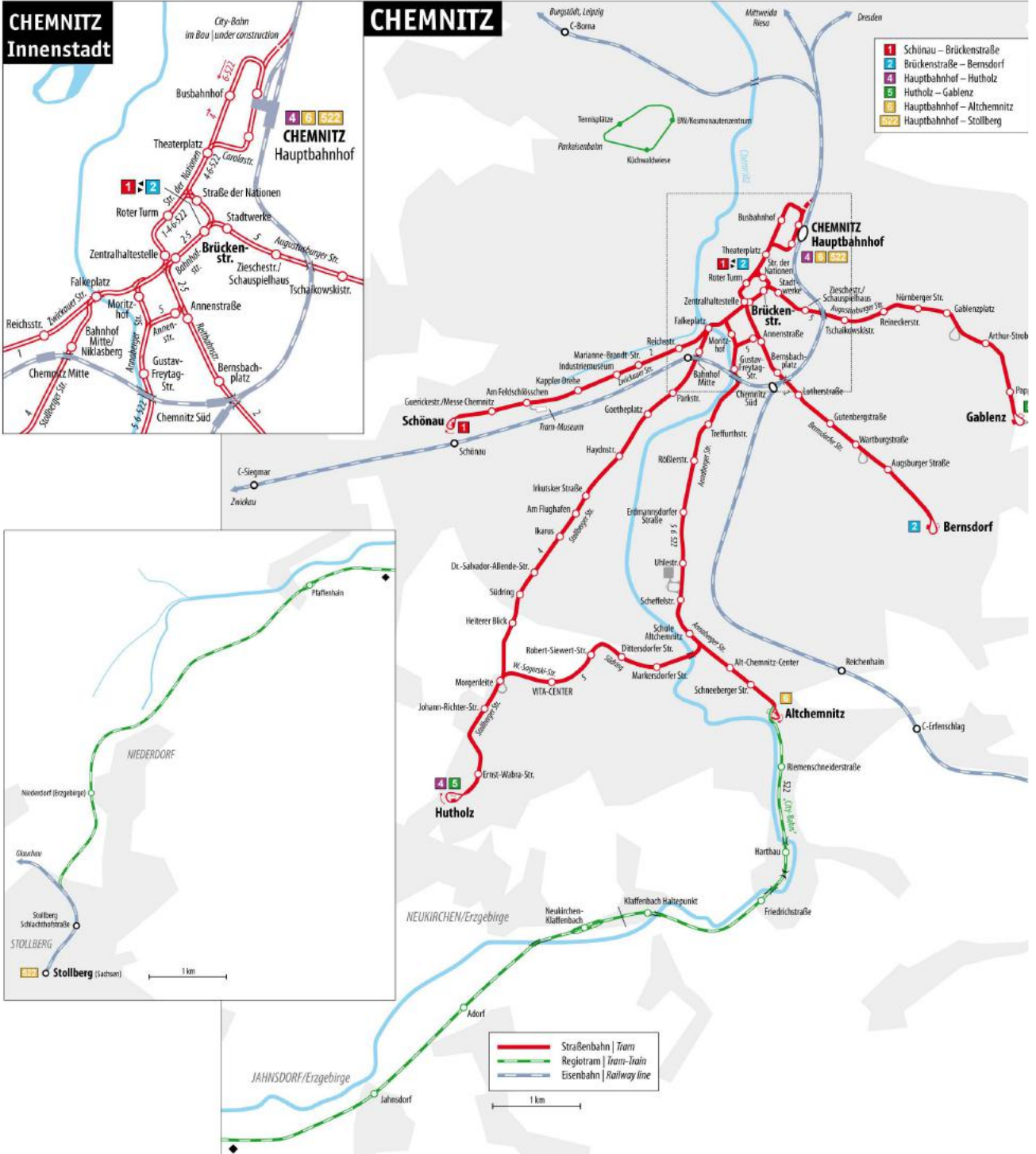
Lageplan der Abfahrtsstellen Zentralhaltestelle



Straßenbahnen im Chemnitzer Hbf.



Züge der Citybahn Chemnitz



INFORMATIONEN ZUR STRASSENBAHN, CITYBAHN UND PARKBAHN CHEMNITZ

Die **Straßenbahn Chemnitz** ist ein Teil des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Chemnitz in Sachsen. Eigentümer ist die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG), die auch den innerstädtischen Busverkehr betreibt. Besonderheit ist die Verknüpfung des Netzes mit den Eisenbahnstrecken im Umland nach dem sogenannten Chemnitzer Modell. Erste Strecke dieser Art ist die Verbindung von Chemnitz nach Stollberg, weitere sind geplant. Im Jahr 2012 verkehrten auf dem Chemnitzer Straßenbahnnetz fünf Linien, die zusammen 39,97 km lang sind.

Liniennetz

Das nach BOStrab betriebene Straßenbahnnetz umfasst 28,7 km. Die Strecken des Straßenbahnnetzes sind zweigleisig ausgeführt und befinden sich größtenteils auf einem eigenen Gleiskörper. Zentrale Umstiegshaltestelle zu allen Stadtbahnlinien ist die Zentralhaltestelle.

Linie	Strecke	Stationen	Zusatz
1	Schönau ↔ Brückenstraße	11	ab Brückenstraße weiter als Linie 2 Bernsdorf
2	Bernsdorf ↔ Brückenstraße	10	ab Brückenstraße weiter als Linie 1 Schönau
4	Hutholz ↔ Hauptbahnhof	21	
5	Gablenz ↔ Hutholz über Annaberger Straße	27	
6	Altchemnitz ↔ Hauptbahnhof	16	
522	Stollberg ↔ Hauptbahnhof	26	

Die Strecken der Straßenbahn sind allesamt in Richtung Südwesten, Süden und Südosten ausgerichtet, der nördlichste Punkt des Netzes liegt am zentralen Omnibusbahnhof in der Innenstadt.

Geschichte

Pferdebahn

Am 15. Juli 1879 erhielt der englische Ingenieur W. Roebuck die „Concession zum Bau und Betrieb einer Pferdeisenbahn in Chemnitz“. Mit der Eröffnung der Pferdebahnstrecke zwischen Centralbahnhof (heute Hauptbahnhof) und Nicolaibrücke (heute Falkeplatz) am 22. April 1880 wurde der Beginn eines schienengebundenen Nahverkehrsmittels in der Chemnitzer Innenstadt gesetzt. Die anfangs eingleisige Strecke hatte eine Spurweite von 3 Englischen Fuß (knapp 915 mm) und war die schmalste in Deutschland. In den folgenden Jahren kam es zu Erweiterungen und im Mai 1892 erreichte die Pferdebahn mit einer Streckenlänge von 7,15 km ihre größte Ausdehnung.

Die Straßenbahn vor dem Ersten Weltkrieg

Am 19. Dezember 1893 wurde auf der Strecke zwischen der Stadtgrenze bei Altendorf über den Markt zum Hauptbahnhof der elektrische Straßenbahnbetrieb aufgenommen. Die hochindustrialisierte Großstadt Chemnitz war damit die neunte Stadt im Deutschen Reich mit einer elektrischen Straßenbahn. Bis 1898 verkehrten Pferdebahnzüge noch in verkehrsschwachen Zeiten. Ab 1894 ist das Streckennetz nach und nach erweitert worden und erreichte bis 1904 die wichtigsten Vororte. Im Frühjahr 1904 wurde die Kennzeichnung der Linien von Farbsymbolen auf Buchstaben umgestellt. Auf einer Gesamtstreckenlänge von 43,24 km verkehrten zehn verschiedene Linien.

Man hatte mittlerweile festgestellt, dass die Spurweite von 915 mm unpraktisch war. Daher beschloss man die Umspurung auf Normalspur. Die geplante Kaßbergstrecke sollte gleich in der neuen Spurweite gebaut werden. Doch es kam anders. Die Gesellschaft stellte sich quer und stimmte nur einer sukzessiven Spurerweiterung im Zuge der Gleiserneuerungen um jeweils 10 Millimeter zu. So konnte die Spurweite des gesamten Netzes bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges auf 925 mm erweitert werden. Danach lagen die Umspurungspläne bis in die 1950er Jahre in der Schublade und die letzte 925 mm-Strecke wurde erst 1988 stillgelegt.

Am 1. Januar 1908 ging die Straßenbahn in das städtische Eigentum über, der Fahrzeugbestand belief sich auf 129 Trieb- und 108 Beiwagen. Bis zum Kriegsausbruch 1914 konnten noch einige Strecken in Betrieb genommen werden.

Die Straßenbahn im Ersten Weltkrieg, in der Weimarer Republik und in der Zeit des Nationalsozialismus (1914–1945)

In den Jahren 1916-1929 gab es neben einigen Erweiterungen im Streckennetz auch erste Stilllegungen. Ab 1927 wurden die Straßenbahnlinien in Chemnitz mit Zahlen 1-10 gekennzeichnet. 1929 befanden sich 226 Trieb- und 238 Beiwagen zur Personenbeförderung im Bestand der Chemnitzer Straßenbahn. Bis Ende der 1930er Jahre gab es im Netz noch etliche Modernisierungen, so den Bau von Wendeschleifen. Im Frühjahr 1945 ruhte der Betrieb wegen der Kriegshandlungen zeitweise.

Die Straßenbahn in der DDR

Ab dem 18. Mai 1945 wurde der Straßenbahnbetrieb schrittweise wieder aufgenommen. Am 1. April 1949 wurde der Verkehrsbetrieb dem Kommunalen Wirtschaftsunternehmen (KWU) angegliedert; am 1. Mai 1951 übernahm der VEB Verkehrsbetriebe der Stadt Chemnitz den Straßenbahnbetrieb. Mit der Umbenennung der Stadt Chemnitz in Karl-Marx-Stadt ging eine weitere Namensänderung einher. 1960 schließlich wurde der Betrieb in VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt umbenannt.

Neben den ehrgeizigen Umspurungsplänen wurde die Innenstadt von Chemnitz, das seit Mai 1953 Karl-Marx-Stadt hieß, umgebaut. Auf Grund der großen Brachflächen in der Innenstadt nach dem Zweiten Weltkrieg existierte viel Baufläche für eine neues, großmaschiges Stadtzentrum. Viele Schmalspurstrecken mussten daher verlegt werden

1958 begann ein Umspurungsprogramm. Verfügbare Einheitsfahrmotoren waren wegen ihrer Breite bei der vorhandenen Spurweite nicht in Tatzlageranordnung einzubauen. Beim damaligen Stand der Technik hätte man auf Dauer teure Sonderbauarten benötigt. Geplant war zuerst, bis 1965 alle Schmalspurstrecken auf Normalspur umzubauen. Alle Linien sollten im Berufsverkehr im 6-Minuten-Grundtakt verkehren.

Zu diesem Zweck wurde zuerst die Schmalspurlinie 5 (Altchemnitz – Hauptbahnhof) 1959-63 schrittweise stillgelegt. Dafür wurde die Normalspurstrecke 1960-67 entsprechend eröffnet.

1968 erfolgte die Eröffnung der neuen Zentralhaltestelle, damit gingen auch neue Schmalspurgleise in Betrieb. Der Zentrumsring wurde wieder geschlossen, wenn auch auf anderer Trasse. Gleichzeitig wurde die Bernsdorfer Schmalspurstrecke

Ab dem 25. Februar 1969 wurden T3D-Triebwagen der Firma ČKD Tatra aus Prag auf den Normalspurstrecken eingesetzt. Die Umspurungspläne waren inzwischen auf ein kleineres Maß zurückgeschraubt worden, da man erkannt hatte, dass viele Strecken in Normalspur nicht rentabel sein würden und wegen des größeren Lichtraumprofils auch viele Abbrucharbeiten durchgeführt werden müssten, um einige der Strecken zu bauen. Daher plante man 1972 noch mit folgendem Liniennetz:

- 1: Siegmars – Gablenz
- 2: Bernsdorf – Raw, Emilienstraße (damals bereits in Bau zwischen Bernsdorf und Hauptbahnhof)
- 3: Schönau (Industriewerk) – Hauptbahnhof (nur im Berufsverkehr)
- 4: Wohngebiet Markersdorf-Helbersdorf – Annaberger Straße – Sonnenberg – Hilbersdorf
- 5: Altchemnitz – Hauptbahnhof (damals bereits in Betrieb)

Dazu kam 1975 noch die Trasse Stollberger Straße. Außer den Strecken zum Raw, nach Hilbersdorf und dem Abschnitt Schönau – Siegmars wurden alle diese Strecken bis 2004 gebaut.

Das Schmalspurnetz wurde ab 1972 schrittweise reduziert, im November 1988 dann der restliche Schmalspurbetrieb eingestellt, das Normalspurnetz jedoch im Gegenzug ausgedehnt.

Am 26. Juni 1990 wurde der Nahverkehrsbetrieb in eine Aktiengesellschaft, die Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, kurz CVAG, überführt.

Modernisierung des Fahrzeugparks und des Streckennetzes

Zwischen September 1992 und Dezember 1993 wurde ein Teil der Tatra-T3D-Triebwagen und -B3D-Beiwagen von DWA Bautzen technisch neu ausgestattet (von nun an als T3D-M bezeichnet) und in den Farben der Stadt Chemnitz, blau und gelb, neu lackiert, während der Rest der Fahrzeuge bis zur Abstellung in rot und elfenbein fuhr. Im Dezember 1993 wurde der Prototyp der Variobahn geliefert. Seit dem 17. Mai 1994 verkehrt dieser Einrichtungsniederflurzug in Chemnitz. Erst 1999 wurden die ersten Serienfahrzeuge in Betrieb genommen, darunter 10 Zweirichtungsfahrzeuge und 14 Einrichtungsfahrzeuge. 1998 verkaufte die CVAG 14 Chemnitzer T3D Wagen nach Wladikawkas,

über 40 T3D Wagen in rot-elfenbein wurden ab 2000 nach Ufa verkauft, die letzten 14 Wagen im Jahr 2005. Auch nach Almaty wurden mehrere Wagen geliefert.

Im Herbst 2013 sind noch 11 Tatra T3D-M-Züge (bestehend aus Tw+Tw) im Einsatz. Sie werden auf den Linien 1, 4 und 5 eingesetzt. Die letzten Tatra-Großzüge (Bestehend aus Tw+Tw+Bw) verkehrten bis 2010 auf der Linie 4. Voraussichtlich im Jahr 2015 sollen die Tatra-Wagen abgestellt werden.

Die City-Bahn Chemnitz erwarb zudem sechs Zweirichtungsfahrzeuge mit Ausrüstung nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) für die Linie Chemnitz–Stollberg. Am 8. Oktober 1995 wurde der Straßenbahnbetriebshof in Chemnitz-Adelsberg eröffnet.

Die ambitionierten Pläne zum sozialistischen Städtebau in Karl-Marx-Stadt wurden nur unvollständig umgesetzt, so dass Chemnitz die größte Innenstadtbereichsfläche Europas besaß. Mitte der 1990er-Jahre hatte Chemnitz noch immer kein klassisches Stadtzentrum. Es existierte eine überdimensionierte Zentralhaltestelle, die im Rahmen des Innenstadtbereichsbaus von Chemnitz drastisch große Flächen für eine Innenstadtbereichsbebauung abgeben musste. So kam es ab 1998 zur Modernisierung der Zentralhaltestelle mit 25 Abfahrtsständen für Bus und Straßenbahn, die nach mehreren Schritten Ende 1999 fertig gestellt worden ist. Ebenfalls 1999 wurde direkt anschließend ein Mobilitätszentrum, eine zentrale Informationsstelle für den ÖPNV in Chemnitz, eingerichtet. Heute gehört die Zentralhaltestelle mit rund 100.000 Personen täglich zu den meistfrequentierten Orten der Stadt.

Zum Zweck dieses neuerlichen Umbaus der Gleisanlagen im Stadtzentrum wurde bereits am 6. August 1997 eine neue beidseitig mit Gleisdreiecken angeschlossene Verbindungsstrecke durch die Brückenstraße zwischen Straße der Nationen und Bahnhofstraße eröffnet.

Pilotstrecke für das Chemnitzer Modell

Bereits 1990 wurden die ersten Überlegungen und Planungen zur Weiterführung der Straßenbahn in den Großraum Chemnitz begonnen, die unter dem Namen „Chemnitzer Modell“ bekannt wurden. Im März 1997 gründeten die CVAG und die Autobus GmbH Sachsen das Tochterunternehmen City-Bahn Chemnitz GmbH, das seinen Sitz im Chemnitzer Hauptbahnhof hat.

Am 15. Dezember 2002 wurde die Pilotstrecke des Chemnitzer Modells zwischen Chemnitz Hauptbahnhof und Stollberg (Sachs) eingeweiht. Bis zur Station Altchemnitz werden die Gleise der Linie 6 benutzt. In Altchemnitz stellt ein rund 150 Meter langes Übergangsgleis die Verbindung zwischen der zweigleisigen Straßenbahn und der Würschnitzalbahn, der eingleisigen Nebenbahn nach Stollberg, her. Diese Kombination von Straßen- und Eisenbahn wird als Regionalstadtbahn bzw. als Tram-Train bezeichnet. Die zuvor nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke wurde mit 750 Volt Gleichspannung elektrifiziert – das Chemnitzer Straßenbahnnetz wird dagegen mit 600 Volt betrieben.

Diese erste Strecke des Chemnitzer Modells ist sehr erfolgreich: Waren noch auf den früheren Busverbindungen nach Stollberg rund 1000 Fahrgäste täglich zu verzeichnen, so hatte die dafür gebaute Stadtbahnverbindung 6000 Reisende pro Tag, die vorherigen Erwartungen lagen bei rund 2500 Nutzern täglich.

Die jüngste Strecke

Nach rund 30 Jahren Planungszeit und über zehn Jahren Bauzeit wurde die kürzeste Verbindung zwischen dem südwestlich der Stadtmitte gelegenen Wohngebiet „Fritz Heckert“ und dem Zentrum am 20. März 2004 durchgehend eröffnet. Zuvor war diese Linie ab dem 2. November 1998 von Hutholz bis zur Station „Am Flughafen“ und am 15. Dezember 2001 bis „Goetheplatz“ freigegeben worden. An den provisorischen Endstellen endeten die Gleise stumpf und es hätten Zweirichtungszüge eingesetzt werden müssen. Allerdings waren die Zweirichtungszüge noch nicht ausgeliefert worden. So verkehrten bis zu deren Inbetriebnahme zwei Tatra T3D Heck-an-Heck gekuppelt. Schließlich wurden die neu gelieferten Zweirichtungszüge der City-Bahn eingesetzt.

Umbau des Chemnitzer Hauptbahnhofes

Um im Norden und Osten der Chemnitzer Region auch die Einbindung der bisherigen Regionalbahn- und Regionalexpresslinien in das Straßenbahnnetz zu ermöglichen, wurde die Idee aufgegriffen, den Chemnitzer Hauptbahnhof ebenerdig mit den Stadtbahnen zu durchfahren. Dabei sollen die Stadtbahnen nach der Durchfahrt durch die Bahnhofshalle über eine Schnittstelle entweder wieder in das städtische Straßenbahnnetz oder in das Eisenbahnnetz der Deutschen Bahn einfahren. Dieses Projekt soll in zwei Baustufen geschehen.

Für die erste Baustufe wurden bereits im ersten Quartal des Jahres 2004 die Entwürfe und Genehmigungsplanungen abgeschlossen. Ab August 2004 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, das im November 2005 mit einem Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen wurde.

Unterdessen wurde als Vorleistung zwischen dem 29. August und 25. November 2005 ein Teil der innerstädtischen Trasse zwischen Zentralhaltestelle und Hauptbahnhof erneuert. 2009 begannen die Umbauten am Hauptbahnhof selbst. Dabei werden die Bahnsteige 1–4 abgesenkt und deren Gleise mit dem Netz der Straßenbahn verbunden. Im Mai 2011 begann auch der Bau der Straßenbahnstrecke durch die Straße der Nationen vom Schillerplatz zur Heinrich-Zille-Straße, wo die neue Schleife in den Hauptbahnhof abzweigen soll. Am 1. Mai 2011 wurden daher umfangreiche Änderungen im Straßenbahnnetz wirksam. Die eingleisige Strecke in der Georgstraße wurde stillgelegt und die Endstelle Hauptbahnhof vorerst zur Stumpfendstelle. Die Linie 2 zwischen Bernsdorf und Hauptbahnhof wird ausschließlich mit Niederflur-Zweirichtungstriebwagen bedient. Von Schönau zur Straße der Nationen/Freie Presse über Roter Turm verkehrt wieder eine Linie 1, mit Zugdurchlauf auf Linie 4 nach Hutholz, die hierhin zurückgenommen wurde. Unverändert fahren die Linien 5, 6 und 522. Seit dem 18. Februar 2013 fahren Straßenbahnen bereits in den Bahnhof ein, zunächst aus Richtung Heinrich-Zille-Straße ohne Verbindung zum Bahnhofsvorplatz. Seit dem 16. Juni 2014 durchfahren die Straßenbahnen durch den Hauptbahnhof in beide Richtungen. Damit wurde eine bessere Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr hergestellt. Konkret geplant werden außerdem Linien nach Burgstädt und Hainichen, die über das Straßenbahnnetz in die Innenstadt fahren sollen.

Die **Parkeisenbahn Chemnitz** (PEC) ist eine schmalspurige Parkeisenbahn mit 600 mm Spurweite in Chemnitz. Sie fährt auf einem 2,3 km langen Rundkurs. Es existieren ein Bahnhof „Küchwaldwiese“ und zwei Haltepunkte „Tennisplätze“ und „BW/Kosmonautenzentrum“. Der Haltepunkt „Tennisplätze“ ist gleichzeitig Blockstelle und Schrankenposten. Bis 1990 wurde sie als Pioniereisenbahn betrieben.

Geschichte

1952 beschloss die Stadtverordnetenversammlung Chemnitz, im Volkspark Küchwald eine Pioniereisenbahn zu bauen. Die Bauarbeiten begannen im März 1953 und ab dem 1. August konnten auf einem Teilstück im Pendelbetrieb die ersten Personen befördert werden. Wie in Dresden im Großen Garten und in Leipzig am Auensee sollte auch in Chemnitz die 381-mm-Spurweite angewandt werden. Da für diese Spurweite in der DDR weder Fahrzeuge vorhanden noch zu beschaffen waren, kam von den Trümmerbahnen reichlich vorhandenes Feldbahnmaterial und die Spurweite von 600 mm zum Einsatz. Im Chemnitzer Reichsbahnausbesserungswerk entstanden im Winter 1952/53 aus Feldbahnloren drei offene Personenwagen. Die Lok 6001 war schließlich eine Feldbahn-Diesellok von Arno Jung, Jungenthal, mit 36 PS Leistung. Sie erhielt eine Dampflokverkleidung. Da diese verkappte Dampflok bei den Fahrgästen wenig Anklang fand, wurde die Dampflokverkleidung wieder entfernt. Ein Teil der Schienen wurde von den Straßenbahnern aufgearbeitet. Als Lokschuppen diente ein in den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts zur Erholung lungenkranker Kinder angelegtes Licht- und Luftbad. Am 13. Juni 1954, dem jährlich begangenen „Tag des Eisenbahners“, eröffnete der stellvertretende Minister für Verkehrswesen, Herr Lindemann, die Pioniereisenbahn Karl-Marx-Stadt.

1957 kam die Lok 6002, eine Ns 3p vom VEB Lokomotivbau „Karl Marx“, Babelsberg und zwei neue Personenwagen zur Pioniereisenbahn. Im gleichen Jahr wurde auch der Bahnhof „Neues Leben“ erweitert und erhielt Formsignale. 1973 wurden ebenda Lichtsignale in Betrieb genommen. Nach [3] 1973 und nach 1974 erhielt die Lok 6002 und drei der offenen Personenwagen Druckluftbremsen. 1980 fand in Karl-Marx-Stadt das V. Deutsch-Sowjetische Jugendfestival der Freundschaft statt. Dabei wurde der neue Pionierbahnhof „Freundschaft“ seiner Bestimmung übergeben. Der Neubau war erforderlich, da das bisherige Gebäude viel zu klein war. Im folgenden Jahr übergab der VEB Ziegelwerke Hainichen der Pioniereisenbahn eine V 10 C als Geschenk. Diese Diesellok mit 100 PS Leistung wurde 1983 als 6003 in Betrieb genommen. Im August 1988 hatte die Pioniereisenbahn beim VIII. Pioniertreffen Höchstleistungen zu erbringen.

Nach der Wende

1990 erhielt nicht nur Karl-Marx-Stadt seinen alten Namen zurück, auch für die Pioniereisenbahn musste ein neuer Name gefunden werden. Fortan hieß sie Parkeisenbahn. 1993 sollte die Parkeisenbahn im Rahmen von Sparmaßnahmen eingestellt werden. Proteste und Unterschriftensammlungen

der Bevölkerung verhinderten dies. Mit dem Ziel der außerschulischen Förderung von Kindern und Jugendlichen bei eisenbahntypischen Tätigkeiten sowie die materielle und ideelle Unterstützung der kleinen Bahn wurde am 4. April 1991 ein Förderverein gegründet. Dieser Verein unterstützte den Bau eines neuen geschlossenen Wagens im Stil der K. Sächs. Sts. E. B. ebenso wie Sponsoren und eine von der Chemnitzer Freien Presse organisierte Spendenaktion. Da die Freie Presse keine Pressefesten mehr organisierte, veranstaltete der Förderverein Parkbahnfeste, welche ab 1992 ebenso tausende Besucher in den Küchwald lockten wie bis 1989 die Pressefeste der „FP“. Es konnte nur noch aufwärts gehen mit der kleinen Bahn – bis zum August 1994. Nach dem vorsätzlich gelegtem Brand im August 1994 musste das Bw neu gebaut werden. Im Innenhof entstand eine Modelleisenbahnanlage mit Modellen von LGB.

Ein vorsätzlich gelegter Brand führte auf dem Gelände des Bahnbetriebswerkes zu einer großen Zerstörung. Ohne die Unterstützung des Fördervereins und der Chemnitzer Bevölkerung wäre der weitere Betrieb und der Neubau des Lokschuppens, wo im Winterhalbjahr die Ausbildung stattfand, nicht möglich gewesen. Ende 1995 wurde eine gemeinnützige GmbH als Betreibergesellschaft gegründet und allen hauptamtlichen Mitarbeitern wurde durch die Deutsche Bahn AG die Kündigung ausgesprochen. Die meiste Zeit verbrachten diese ja ohnehin im Küchwald. Seit Mai 1994 dampfte als Dauerleihgabe eines Privatmannes aus Frankfurt am Main eine Dampflok des Henschel-Typs „Riesa“ durch den Küchwald. Diese Lok wurde von der PEC im Jahre 2002 käuflich erworben. Nach 1990 kamen überdies weitere Loks zur Parkeisenbahn. Dies waren eine Diesellok Ns 2f als 6004 mit 30 PS Leistung, eine Akkulok der Bauart B 360 mit 4,2 kW Leistung als 6005 und 2002 die Schöma CFL-60 DCL als 6006 und einer Leistung von 140 PS.

Im Juni 2004 wurde das 50-jährige Jubiläum mit einer Veranstaltungswoche begangen, deren Höhepunkte das „Treffen der Generationen“ für ehemalige aktive Pionier- und Parkeisenbahner (von denen viele später bei der Eisenbahn einen Beruf lernten und auch noch dort tätig sind) und die Fahrzeugparade waren. Dabei konnten auch der dieselbetriebene „Adler“-Nachbau der Parkeisenbahn Görlitz und der erste „Trabant“ auf Schienen bewundert werden. Zum Bestand der Parkeisenbahn Chemnitz gehört auch ein Hochzeitswagen. Mit Märchensuch- und Mondscheinfahrten bietet die Parkeisenbahn ein Programm für jung und alt und hat sich unter den Chemnitzer Freizeiteinrichtungen auch nach 1990 gut gehalten, hatte die kleine Bahn doch schon vor 1989 einen guten Namen.



Blick in das Straßenbahnmuseum Cappel



Parkeisenbahn Chemnitz



Produktionshalle im Werk Bautzen



Produktionshallen und Gleisanlagen in Bautzen

Nachtagung

Freitag, 29. August

Waggonfabrik Bautzen und Straßenbahn Görlitz

PROGRAMM

07:50 Uhr: Treffen vor dem DVB-Service-Center am Wiener Platz/Hbf.

Tarifhinweis:

Die Gruppe reist mit Sachsenticket in Gruppen zu 5 Personen. Die Zugehörigkeit zu den Tickets wird so aufgeteilt, dass Teilnehmer, die nicht das gesamte Programm mitmachen, eigene Fahrkarten haben. Da das Sachsenticket erst ab 9:00 Uhr gültig ist, wird für die an das 7-Tage-Ticket anschließende Streckenstück von Klotzsche bis Bautzen auf Gruppenfahrchein gefahren wird. Das Sachsenticket wird daher heute erst ab Bautzen zur Fahrt nach Görlitz und für die Rückfahrt nach Dresden benötigt. Im Bereich des Verkehrsbundes Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) ist das Ticket in allen Verkehrsmitteln gültig und kann daher auch für Fahrten mit der Straßenbahn Görlitz benutzt werden.

08:09 Uhr: Abfahrt mit RE 5791 (RE 1 nach Breslau) von Gleis 11 nach Bautzen. Der Zug beginnt in Dresden Hbf und wird einige Zeit vor Abfahrt bereitstehen. Es gibt keine Platzreservierungen.

08:57 Uhr: Ankunft in Bautzen

09:00 Uhr: Bustransfer zum Bombardier-Werk

09:15 Uhr: Begrüßung, Begrüßung, Besichtigung der Produktion und der Testanlage der Bus steht uns zum Transfer im Werk zur Verfügung, bitte IMMER bei der Gruppe bleiben, danke - sonst haben wir große Probleme
Wie bei den Produktionswerken heute üblich besteht (leider auch für uns) Fotografierverbot im Werk!

12:00 Uhr: Bustransfer zum Bahnhof Bautzen

12:38 Uhr: Zugfahrt mit RB 68894 nach Görlitz von Gleis 2. Triebwagen mit beschränktem Platzangebot! Ggf. muss ein Teil der Teilnehmer auf RE 5793 (ab Bautzen 12:58 an Görlitz 13:27 Uhr) ausweichen. **Gruppenzugehörigkeit beachten!**

13:13 Uhr: Ankunft in Görlitz (RE 5793 13:27 Uhr)

13:30 Uhr: Beginn der Stadtrundfahrt vor dem Bahnhof mit dem „Görlitzer Stadtschleicher“, einem komfortablen VW-Minibus mit zwei Anhängern. Das Gespann fährt durch die historische Altstadt und an den wichtigsten Sehenswürdigkeiten vorbei. Ende der Rundfahrt am Betriebsbahnhof der Görlitzer Straßenbahn.

14:30 Uhr: Besichtigung der im Betriebshof beheimateten Museumsfahrzeuge

15:00 Uhr: Sonderfahrt mit dem „Hopfenexpress“ der Görlitzer Straßenbahn. Dies ist ein zum Partywagen umgebauter ehemaliger DÜWAG-Sechssachser aus Mannheim.

16:00 Uhr: Sonderfahrt mit einer KT4-Doppeltraktion.

17:00 Uhr: Fahrtende an der Endstation Landeskronen der Linie 2

Für diejenigen, die nicht am Abschiedessen teilnehmen:

17:10 Uhr: Rückfahrt mit Sonderzug in Richtung Innenstadt, Fahrtende an der Haltestelle „Bahnhof, Südausgang“

Möglichkeit zur Weiterfahrt in Richtung Innenstadt mit Planzügen der SL 1 und 2. Aufenthalt in Görlitz.

frühere Möglichkeiten zur Rückfahrt nach Dresden (Ticketnutzung absprechen!)
 Görlitz ab 18:25 Uhr 18:45 Uhr* 19:45 Uhr * = Umsteigen in
 Dresden Hbf an 19:43 Uhr 20:49 Uhr 21:20 Uhr Bischofswerda

Für Teilnehmer am Abschiedsessen:

- 17:15 Uhr+** Auffahrt zur Burg Landeskronen mit Kleinbus (2 Fahrten, da beschränktes Platzangebot).
17:35 Uhr: Platzangebot.
17:45 Uhr: „Rittermahl“ im Barockzimmer der Burg Landeskronen. Ein Getränk inklusive.
19:30 Uhr+ Abfahrt von der Burg zur Straßenbahn-Endstation Biesnitz
19:45 Uhr: (2 Fahrten, da beschränktes Platzangebot)
20:00 Uhr: Fahrt mit Zug der Linie 2 in Richtung Hauptbahnhof (letzte Fahrt!!)
20:10 Uhr: Ankunft an der Haltestelle „Bahnhof, Südausgang“
mögliche spätere Alternative:
Bus „N“: ab Biesnitz 20:24 Uhr – an Bahnhof, Südeingang 20:34 Uhr
20:43 Uhr: Abfahrt RE 5794 nach Dresden Hbf, Zug kommt 20:37 Uhr von Breslau.
21:57 Uhr: Ankunft Dresden, Hauptbahnhof

INFORMATIONEN ZUM WAGGONBAU BAUTZEN

Der Waggonbau Bautzen ist ein Werk des Schienenfahrzeugherstellers Bombardier Transportation in der Stadt Bautzen in der Oberlausitz. Das Werk ist heute innerhalb des Konzernverbundes für die Konstruktion und den Bau von Stadtbahn- und Straßenbahnfahrzeugen zuständig.

Geschichte

Im Jahr 1846 wurde in Bautzen die Eisengießerei- und Maschinenwerkstatt von Petzold & Center gegründet. In der damaligen Werkstatt standen 20 Maschinen, die über ein Wasserrad an der Spree angetrieben wurden. Damals wurden komplette Maschinen, Werkzeuge, Maschinenteile aus Eisen und anderen Metallen sowie Holzwaren gebaut. Im Jahr 1872 firmierte das Unternehmen unter Maschinenfabrik Melzer & Co. Kommanditgesellschaft. Im Jahr 1878 erweiterte man die Produktpalette von Dampfmaschinen, Dampfkesseln, Transmissionen und Wasserrädern um Pferdebahnenwagen. Damit war der Grundstein für den heutigen Waggonbaustandort gelegt.

Kaiserzeit und Weimarer Republik

Schließlich schloss sich die Maschinenfabrik Melzer & Co. 1897 mit der 1867 in Hamburg gegründeten Wagenbauanstalt von W.C.F. Busch zusammen. Die Firma trat bis 1901 zunächst unter dem Namen Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vorm. W.C.F. Busch auf und setzte das Hauptaugenmerk auf den Bau von elektrischen Straßenbahnfahrzeugen. Ab 1903 firmierte sie unter der Bezeichnung Waggon- und Maschinenfabrik Aktien-Gesellschaft vorm. Busch. In der ersten Zeit nach dem Zusammenschluss konzentrierte sich der Wagenbau fast ausschließlich in Hamburg, da das Bautzener Werk ausgebaut und modernisiert wurde. Um die Jahrhundertwende wurden im Bautzener Werk auch dampfkraftbetriebene Feuerwehrspritzen gebaut.

Bis 1901 produzierten danach beide Werke hauptsächlich elektrische Wagen. Nach einem Rückschlag in diesem Produktionszweig nahm man auch den Bau von Klein- und Vollbahnwagen für den Güter- und Personenverkehr in das Portfolio auf. In Sachsen existierte zum damaligen Zeitpunkt nur eine weitere Waggonbauanstalt, die den Bedarf der Sächsischen Staatseisenbahnen an Schienenfahrzeugen in normalen Zeiten nicht decken konnte. Im Jahr 1902 wurde der erste vierachsige Abteilpersonenwagen gebaut. 1904 folgte der erste Durchgangspersonenwagen. Die Firma baute für die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen den ersten Personendurchgangswagen mit eisernem Kastengerippe in Deutschland. Weiterhin stellte die Firma einachsige Drehgestelle und verschiedenste Arten von Hebezeuge für Bahnbetriebe her. Nach einem Ausbau des Werkes konnte es um 1911 monatlich 150 bis 200 Eisenbahnfahrzeuge herstellen und ausliefern. Im Jahr 1928 fusionierte das Unternehmen mit der Waggonfabrik Werdau im sächsischen Werdau und der Linke-Hofmann-Werken in Breslau. Die neue Gesellschaft trug den Namen Linke-Hofmann-Busch-Werke Aktiengesellschaft. 1934 wurde die Aktiengesellschaft in Teilunternehmungen zergliedert. Das Bautzener Werk war nun eine von zwei Betriebsgesellschaften der Aktiengesellschaft für Waggonbau-Werke mit Sitz in Berlin und firmierte wieder unter Waggon- und Maschinenfabrik Aktiengesellschaft vorm. Busch. Im Jahr 1941 wurde das Werk in den Flick-Konzern eingegliedert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges lag Bautzen in der sowjetischen Besatzungszone bzw. später in der DDR. Der Großteil der Maschinen wurde als Reparationsleistung demontiert und in die

Sowjetunion transportiert. Am 22. Mai 1945 begannen die verbliebenen ehemaligen Waggonbauer mit den ersten Aufräumarbeiten im Betrieb.

Am 1. August 1946 übernahm die Sowjetische Aktiengesellschaft für Transportmittelbau das Werk. Am 1. März 1947 übergab die sowjetische Gesellschaft den Betrieb in Volkseigentum. Bis zur Wende gehörte er der Vereinigung Volkseigener Betriebe des Lokomotiv- und Waggonbaus (kurz: VVB LOWA, später: VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau der DDR) an.

Die Regierung der DDR verpflichtete Großunternehmen zur Konsumgüterproduktion. In den 1960er Jahren begann man im Waggonbau Bautzen mit der Produktion von Fernsehantennen und Campinganhängern. Die Produktion von Campinganhänger unter den Namen Bastei wurde bis in die 1980er Jahre fortgeführt. Im Waggonbau Bautzen hatte weiterhin das deutsch-sowjetische Konstruktionsbüro für die Entwicklung einer automatischen Mittelpufferkupplung seinen Sitz.

Nach der Wende

Nach der politischen Wende in der DDR wurde am 14. Juni 1990 die Waggonbau Bautzen GmbH gegründet. Im Oktober des gleichen Jahres vereinigten sich der Waggonbau Bautzen, der Waggonbau Dessau, der Waggonbau Görlitz, der Waggonbau Ammendorf, der Waggonbau Niesky, der Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hans Beimler Hennigsdorf und die Waggonausrüstungen Vetschau unter dem Dach der Deutschen Waggonbau AG (DWA). Im Jahr 1995 fusionierten die bisher eigenständigen Werke mit der Deutschen Waggonbau AG. Die Waggonbau Bautzen GmbH wurde zum DWA Werk Bautzen. Nach mehreren Versuchen der Treuhandgesellschaft die DWA zu privatisieren, gelang dies im März 1996 mit der Verkauf der DWA an den Private Equity-Investor Advent International. Am 2. Februar 1998 wurde die DWA durch den kanadischen Konzern Bombardier übernommen. Innerhalb des Konzerns wurde die DWA in die Konzernsparte Bombardier Transportation eingegliedert. Das Werk beschäftigte im Januar 2012 etwa 1000 Mitarbeiter. Das Produktionsgelände erstreckt sich auf zirka 30,1 Hektar. Es ist innerhalb des Konzerns das Kompetenzzentrum für die Herstellung von Stadt- und Straßenbahnen und besitzt Testeinrichtungen für dynamische und Belastungstests.



Historischer Triebwagen in Görlitz



Partywagen „Hopfenexpress“ in Görlitz

INFORMATION ZUR STRASSENBAHN GÖRLITZ

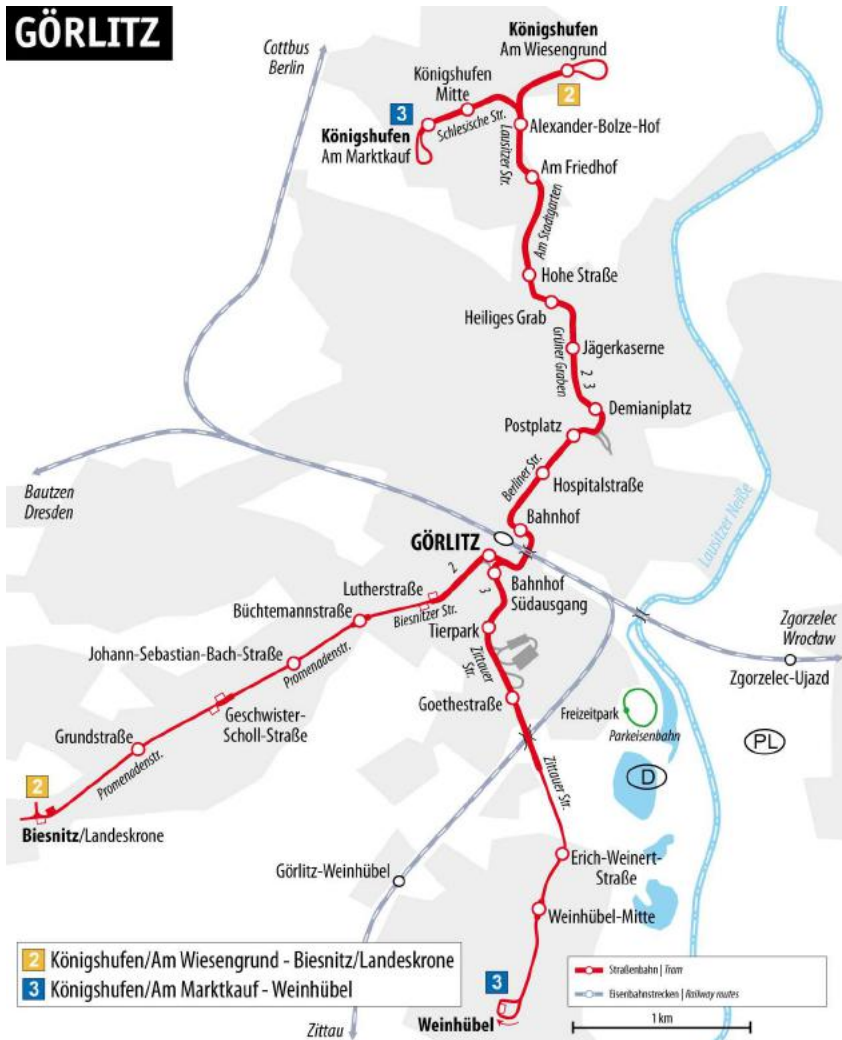
Die **Straßenbahn Görlitz** verkehrt seit dem 25. Mai 1882 in der Stadt Görlitz. Die Geschichte der Görlitzer Straßenbahn begann Ende des 19. Jahrhunderts mit dem steigenden Bedarf nach öffentlichen Verkehrsmitteln. Erste konkrete Überlegungen zum Bau einer Straßenbahn keimten bei den Stadtvätern 1872, jedoch kam es erst 1881 zu einem Vertrag, der den Betrieb einer städtischen Straßenbahn vorsah. Die Entscheidung fiel zunächst auf eine Pferdebahn in Normalspur (Spurweite: 1.435 mm).

Die Pferdebahn

Der Betrieb der Görlitzer Pferdebahn wurde am 25. Mai 1882 auf einem 3,2 km langen Teilstück zwischen Nikolaigraben und Bahnhof über die Hugo-Keller-Straße – Kaisertrutz – Obermarkt – Postplatz aufgenommen. Bis 1890 wurde das Netz um mehrere Strecken erweitert.

Die Straßenbahn besaß 1892 12 Wagen, 58 Pferde und hatte eine Streckenlänge von 6,9 km bei einer Gleislänge von 7,4 km erreicht.

Sie beförderte vom 1. Juni 1893 bis zum 31. Mai 1894 730.000 Fahrgäste und im Jahr darauf sogar 4.000 Fahrgäste mehr. Am 1. Oktober 1896 übernahm die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft AG (AEG) aus Berlin den Betrieb.



Elektrifizierung und Umspurgung

Mit der Übernahme der AEG begannen die Vorbereitungen zur Umstellung auf elektrischen Betrieb und eine Umspurgung auf Meterspur (Spurweite: 1000 mm). Am 1. Dezember 1897 fand die feierliche Eröffnung des elektrischen Straßenbahnbetriebs statt. In den folgenden Tagen wurden nacheinander alle drei Linien freigegeben. Eine weitere Netzausdehnung erfolgte am 20. Mai 1898 und 1899 mit der Anbindung der Landeskronen abgeschlossen.

Betrieb durch die ALOKA (1900 bis 1945)

1899 beschloss die AEG jedoch den Betrieb an die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft AG (ALOKA) (ab 1923 Allgemeine Lokalbahn und Kraftwerke AG (ALOKA)), an der sie die Aktienmehrheit besaß abzutreten. In deren Besitz blieb der Betrieb vom 1. Januar 1900 bis zum Kriegsende im Mai 1945. Am 18. Mai 1900 wurde die Linie III in der Oststadt, jenseits der Neiße nach Moys um 1,9 km verlängert.

Die Ausdehnung des Liniennetzes östlich der Neiße erreichte damit ihr Maximum. Seit 1906 verwendete man für die Linienbezeichnung arabische Ziffern. Mit der Eröffnung eines neuen 1,6 km langen Teilstückes zwischen Demianiplatz und dem neuen Krankenhaus über den Grünen Graben am 20. Dezember 1907 wurde auch eine Umstrukturierung des Liniennetzes notwendig.

Mit dieser Erweiterung hatte die Görlitzer Straßenbahn eine Streckenlänge von 16,1 km erreicht. Im Geschäftsjahr 1913 wurde mit 3,3 Millionen beförderten Personen die bisher höchste Fahrgastzahl erreicht. Die 35 Triebwagen legten 1,2 Millionen Kilometer zurück. Der Beiwagenbetrieb war damals wie in vielen deutschen Städten ein reines Saisongeschäft. Die 25 Beiwagen kamen zusammen gerade auf 117.032 km.

Nach dem Ersten Weltkrieg kam es im Oktober 1921 zur nächsten Netzerweiterung um 1,7 km zwischen dem Kreisbahnhof Rauschwalder Straße und dem Vorort Rauschwalde. Auf Dauer konnte mit dem veralteten Wagenpark kein attraktiver Nahverkehr mehr bestritten werden. Dies führte in den Folgejahren zu einer Neubeschaffung von Wagen und einer grundlegenden Modernisierung vor allem des Triebwagenparks. 1928 wurden 26 Triebwagen, 25 Beiwagen, 6 Güterwagen und 8 Spezialwagen gezählt. Der Streckenabschnitt in den südlichen Vorort Leschwitz (ab 1936 Weinhübel) wurde am 7. August 1930 eingeweiht.

Nachkriegszeit und Wiederaufbau

In den ersten Nachkriegsjahren zählte Görlitz über 100.000 Einwohner, unter ihnen viele Flüchtlinge aus Schlesien und anderen Gebieten östlich der Neiße. Der Ostteil der Stadt war unter polnische Verwaltung gestellt worden. Die Reichenberger Brücke, die auch die Straßenbahn auf ihrem Weg nach Moys befuhr, wurde am 7. Mai 1945 von der Wehrmacht gesprengt und somit auch das östlich

Überlegungen in der jüngeren Zeit nicht wieder reaktiviert. Der Krieg endete auch im westlichen Teil der Neiße gelegene Straßenbahnnetz vom Hauptnetz getrennt. Dieser Streckenabschnitt wurde trotz der Stadt am 9. Mai mit einer Stilllegung der Straßenbahn. Kurz darauf verkehrten wieder zwei Linien auf kürzeren Streckenabschnitten im 20-Minuten-Takt. Linie 1 verkehrte zwischen Demianiplatz und Schützenhaus, Linie 2 zwischen Büchtemannstraße und Stadthalle. Ab Juli 1945 konnten die nächsten Abschnitte wiedereröffnet werden. So fuhren nun wieder Züge mit Beiwagen zwischen Rauschwalde und Weinhübel bzw. Landeskrone und Stadthalle. Am 1. Februar 1946 wurde eine neue Linien- und Tarifstruktur eingeführt.

Vom WUMAG-Triebwagen bis zum Tatra KT4D (1949 bis 1990)

In der Anfangszeit übernahm die Verwaltung das „Kommunale Wirtschaftsunternehmen“ (KWU), eine Gesellschaftsform ähnlich der kommunalen Stadtwerke. Am 30. Juni 1946 ging der Betrieb in einen VEB(K) Volkseigenen Betrieb der Stadt Görlitz über.

Nach dem Fahrplan von 1956 verkehrten in Görlitz wieder fünf Straßenbahnlinien, darunter drei Hauptlinien und zwei Linien im Verdichterverkehr.

Ab Mitte der 1950er Jahre kamen mit den LOWA-Einheits-Zweiachsern vom Typ ET 54 nach mehr als 25 Jahren erstmals wieder Neubaufahrzeuge auf die Gleise der Stadt. In den folgenden Jahren verdrängten diese und vor allem die Nachfolgetypen der Gothaer Einheitsbauart (Bauart Gotha T 57, T2-61, T2-62 und der Reko-Bauart TE 70-1) nach und nach die übrigen, älteren Fahrzeuge. Ein Teil der an Görlitz gelieferten Fahrzeuge war für den Einrichtungsbetrieb ausgelegt, daher begannen die Verkehrsbetriebe ab 1964 mit der Einrichtung von Wendemöglichkeiten an den Endpunkten der Linie 2, einer Schleife an der Virchowstraße und einem Dreieck an der Landeskrone.

Ab Kriegsende fanden zur Stabilisierung des Betriebes auch wieder Schaffner Einzug bei der Görlitzer Straßenbahn. Ab 1961 verkehrten erstmals in Görlitz Straßenbahnzüge, bei denen der Triebwagen für Zeitkarteninhaber reserviert waren. Sie waren deutlich als Sichtkartenwagen beschriftet. Schaffner fuhren ab dieser Zeit nur noch in den Beiwagen mit. Im Jahr 1965 begann der langsame Abschied vom Schaffnerbetrieb. Neben den Einstiegen der schaffnerlosen Wagen waren „OS“-Schilder (ohne Schaffner) angebracht, weiterhin waren seitlich auch Schilder mit der Aufschrift „Ohne Schaffner mit Zahlbox“ erkennbar. 1966 wurde die Linie 3 aufgegeben und durch Busse ersetzt.

Ab 1. Januar 1982 ging der Großteil der kommunalen DDR-Verkehrsbetriebe in volkseigene Kraftverkehrskombinate über. Die Betriebsführung der Görlitzer Straßenbahn ging an den Kraftverkehr Görlitz über, der wiederum zum Kraftverkehrskombinat Dresden gehörte. Der immer stärkere Verschleiß der Streckenausrüstung und die mangelnde Anpassung an die Bedürfnisse der Bevölkerung in den neu entstandenen Neubaugebieten am Rand der Stadt führte beinahe zur Schließung der Straßenbahn und Umwandlung in einen reinen Busverkehr. Die Linie 1 Rauschwalde – Weinhübel ist in der ersten Hälfte der 1980er Jahre abschnittsweise auf Busbetrieb umgestellt worden.

1978 begannen die Arbeiten am Neubaugebiet Königshufen - dem größten Neubaugebiet von Görlitz im Norden der Stadt. Am 7. März 1986 wurde der Betrieb auf der neuen Trasse vorerst nur bis zum Alexander-Bolze-Hof aufgenommen. Die Neubautrasse hatte bis dahin eine Länge von 2,2 km. Der Betrieb auf der sich heute anschließenden 0,3 km langen Trasse mit der mehrgleisigen Wendeanlage am Wiesengrund wurde erst am 30. Dezember 1986 aufgenommen. Bis dahin waren Zweirichtungsfahrzeuge notwendig, die an der Haltestelle Alexander-Bolze-Hof umgesetzt werden mussten.

Die Linien 1 und 2 begannen nun beide in Königshufen und fuhren zum Haus der Jugend (Goethestraße) respektive zur Landeskrone. In den Fahrplänen 1987 und 1988 tauchte seit längerer Zeit wieder eine Schnellverbindung für den Berufsverkehr auf – die Linie 4 zwischen Königshufen und Demianiplatz (10-Minuten-Takt). Im Herbst 1987 folgte die Neubaustrecke nach Weinhübel, die Straßenbahn führte jetzt wieder von der Goethestraße nach Weinhübel (nun Haltestelle Erich-Weinert-

Straße). Die Trasse führte im Gegensatz zur alten Trasse den Weinberg auf einem separaten, eingleisigen Teilstück hinauf und hinunter.

Zunehmend traf man Ende der 1980er Jahre auch die Tatra-Triebwagen an, waren es Ende 1989 noch 7, kamen später noch weitere 9, teilweise gebrauchte, Wagen hinzu. Anfangs bereitete der Einsatz in Doppeltraktion noch Schwierigkeiten. Diese konnten jedoch mit der Sanierung des Oberbaus und der Bahnstromversorgung beseitigt werden.

Nach der Wende bis heute

Nach der Wende übernahmen die Görlitzer Stadtwerke den Straßenbahnbetrieb. Die Gothaer Wagen verschwanden nach und nach bis Mitte 1992 aus dem Stadtbild. Ersetzt wurden sie durch die nun 16 modernisierten Tatra KT4D-Züge mit Chopper-Steuerung und zwei aus Mannheim überführte sechsachsige Gelenkwagen vom Typ Mannheim. Aber nicht nur der Fuhrpark wurde einer gründlichen Verjüngungskur unterzogen, sondern auch der Betriebshof auf dessen Areal auch zusätzlich eine neue Wagenhalle und Durchlaufwaschstraße errichtet wurde (bis 1993/1995). Weiterhin wurden zahlreiche Streckenabschnitte (z.B. obere Berliner Straße, Sechsstädteplatz – Fröbelstraße und Friedhofstraße – Wendeschleife Wiesengrund) erneuert oder zweigleisig ausgebaut, die Fahrleitungsanlage zwischen Sechsstädteplatz und Endhaltestelle Landeskronen rekonstruiert und eine Hochkettenfahrleitung errichtet sowie die Zentralhaltestelle Demianiplatz saniert. Die alten Gothaer Wagen gingen bis auf wenige Exemplare in die Straßenbahnbetriebe nach Jena und Schöneiche oder wurden verschrottet. Die neuen Tatra-Züge eröffneten im Dezember 1991 auch den 1 km langen, neutrassierten Streckenabschnitt zwischen Erich-Weinert-Straße und der neuen Wendeschleife Weinhübel. Die Straßenbahn endete nun inmitten des Neubaugebietes.

Im Jahr 2010 leisteten beide Straßenbahnlinien gemeinsam 556.000 Fahrplankilometer. Das entsprach knapp 50.000 Kilometern mehr als alle Stadtbuslinien zusammen.

Für den Tagesbetrieb der drei Linien wurde fast der gesamte Fuhrpark benötigt, deshalb und wegen des wachsenden Bevölkerungsrückgangs nach der Wende gab es Bestrebungen, das Netz wieder auf zwei Linien zurückzuführen. Dies geschah im Jahr 2000, von nun an verkehrte Linie 1 von Königshufen nach Weinhübel und Linie 2 von der Virchowstraße zur Landeskronen. Linie 1 verkehrte im 10- und Linie 2 im 20-Minuten-Takt. Mit der Inbetriebnahme des neuen Teilstücks zwischen Alexander-Bolze-Hof und Königshufen/Am Marktkauf im Januar 2002 bildeten sich wieder drei Linien heraus. Die neue Linie 3 verkehrte im 20-Minuten-Takt von Königshufen/Am Marktkauf nach Weinhübel und verdichtete mit der nun ebenfalls im 20-Minuten-Takt verkehrenden Linie 1 die Taktichte nach Weinhübel wieder auf den bisherigen 10-Minuten-Takt. Im November 2003 begann das Sterben auf Raten für den Abschnitt Heilige-Grab-Straße und Virchowstraße. Die Linie 2 verkehrt seitdem von Königshufen/Am Wiesengrund zur Landeskronen und Linie 3 von Königshufen/Am Marktkauf nach Weinhübel. Beiden Linien blieben bis heute ihre Linienführung und ihr 20-Minuten-Takt erhalten. Hingegen wurde auf Linie 1 auf Grund des schlechten Zustandes der Gleise, ähnlich wie damals bei der Stilllegung der Strecke zur Stadthalle, ein Schienenersatzverkehr (SEV 1) aufgenommen. Dieser wurde jedoch 2007 durch die verlegte Buslinie B abgelöst.

Nach der Wende gründete die Stadt die Stadtwerke Görlitz AG, die auch den Verkehrsbetrieb umfasste. Seit 1996 ist dieser als Verkehrsgesellschaft Görlitz GmbH (VGG) rechtlich selbstständig. Nachdem die Stadt im Jahre 2001 ihre Aktienmehrheit an der Stadtwerke AG dem Konzern Veolia Environnement (damals Vivendi Environnement) übertrug, ging der Verkehrsbetrieb an dessen Tochtergesellschaft Veolia Verkehr (damals Connex) über, die in der Region Ostsachsen u.a. auch die Connex Sachsen GmbH betrieb. Mit dem Betreiberwechsel auf der Neißealbahn von der Lausitzbahn (Connex) auf die Ostdeutsche Eisenbahn verlegte die damalige Connex Sachsen ihren Sitz nach Leipzig. Bis heute blieb in Görlitz noch die Leitzentrale im Verwaltungsgebäude der VGG für den Veolia-Verkehr in der Region Leipzig erhalten.

Nach einigen Streckenstilllegungen verkehren im Jahr 2012 noch zwei Linien auf einem Streckennetz von ca. 12 Kilometern Länge. Die Straßenbahn erschließt in weiten Teilen die Görlitzer Kernstadt und deren Stadtteile. Die umliegenden Ortsteile der Stadt und nicht an das Straßenbahnnetz angebundene Viertel werden durch den städtischen und regionalen Busverkehr an das Straßenbahnnetz angeschlossen.

Programmvorschlage für Samstag, den 30. August 2014

Durchführung in eigener Regie, Nutzung planmäßiger Verkehrsmittel, keine Reiseleitung! Kauf der Fahrkarten in eigener Regie

1.) Weieritztalbahn

09:07 Uhr: Anreise von Dresden Hbf mit RB 30 in Richtung Zwickau

09:19 Uhr: Ankunft in Freital-Hainsberg

09:42 Uhr: Abfahrt Dampfzug nach Dippoldiswalde

10:27 Uhr: Ankunft Dippoldiswalde

Möglichkeit 1: direkte Rückfahrt mit Buslinie 360 nach Dresden

11:15 Uhr: Abfahrt Dippoldiswalde, Busbahnhof - Bussteig 1*

11:47 Uhr: Ankunft Dresden Ammon-/Budapester Str (Hauptbahnhof)

Möglichkeit 2: Rückfahrt mit dem Dampfzug über Freital

10:40 Uhr: Abfahrt Dampfzug Dippoldiswalde

11:25 Uhr: Ankunft in Freital, Hainsberg

11:38 Uhr: Abfahrt RB 30 nach Dresden, Hauptbahnhof

11:51 Uhr: Ankunft Dresden, Hauptbahnhof

(nächste Fahrmoglichkeit um 12:08 Uhr mit S3, Ankunft Dresden Hbf. 12:21 Uhr.)

Möglichkeit 3: Rundreise über Altenberg (Bus) – Heidenau (Zug) nach Dresden

11:15 Uhr: Abfahrt Dippoldiswalde, Busbahnhof - Bussteig 2*;

Linie 360 nach Altenberg, Bahnhof

11:47 Uhr: Ankunft Altenberg, Bahnhof

12:18 Uhr: Abfahrt Altenberg, Bahnhof mit Zug der Städtebahn Sachsen nach Heidenau durch das Muglitztal über Lauenstein, Glashütte, Dohna

13:10 Uhr: Ankunft Heidenau

13:15 Uhr: Abfahrt S-Bahn S1 Richtung Meissen

13:29 Uhr: Ankunft Dresden, Hauptbahnhof

* = bitte beachten: Der Busbahnhof in Dippoldiswalde befindet sich nicht am Bahnhof der Weieritztalbahn sondern in der Stadt, etwa zehn Minuten Fußweg von dort entfernt. Wer den Bus benutzen möchte, erhält von der Reiseleitung einen Übersichtsplan.

2) Tag der offenen Tür bei der Dresdener Parkeisenbahn

Wer bei unserem Besuch am Sonntag Lust bekommen hat, sich noch etwas mehr mit der Parkeisenbahn zu beschäftigen, oder an diesem Tag noch nicht dabei sein konnte, der hat an den „Tagen der offenen Tür“ Gelegenheit, dies zu tun. Einzelheiten zum Programmablauf standen bei Redaktionsschluss des Tagungsheftes noch nicht fest und werden denjenigen, die daran bei der Anmeldung Interesse gezeigt haben, im Tagungsverlauf bekannt gegeben.

3) Heizhausfest im Bw Chemnitz-Hilbersdorf

Interessenten für diese kurzfristig bekannt gewordene Veranstaltung wenden sich für weitere Informationen im Tagungsverlauf bitte an die Reiseleitung.

Gute Heimreise

**Einladung zur Mitgliederversammlung
am Montag, 25. August 2014, 19.30 Uhr
im ibis-Hotel Bastei Dresden, Prager Str. 5 (Tagungsraum, 11. Etage)
Prager Straße 5 – 01069 Dresden
(zentral gelegen zwischen Hauptbahnhof und Dippoldiswalder Platz)**

Tagesordnung:

1. **Begrüßung**
2. **Feststellung der Ordnungsmäßigkeit**
3. **Bericht über die Aufnahme neuer Mitglieder (§ 4)**
4. **Gedenken verstorbener Mitglieder (§ 5)**
5. **Abstimmung über den Ausschluss von säumigen Mitgliedern (§ 5, Abs. c)**
6. **Geschäftsbericht und Kassenbericht**
7. **Bericht der Kassenprüfer (§ 13)**
8. **Wahl eines Versammlungsleiters**
9. **Aussprache**
10. **Entlastung des Vorstandes**
11. **Neuwahl des Vorstandes**
12. **Neuwahl eines Kassenprüfers, ggf. eines Stellvertreters**
13. **Festlegung des Mitgliedsbeitrages 2015**
14. **Satzungsänderungen zur Erlangung der Gemeinnützigkeit**
15. **Informationen zur Tagung 2015 in Wien mit Bratislava**
16. **Festlegung des Tagungstermins 2015**
17. **Festlegung des Tagungsortes 2016, zugleich „60 Jahre VDVA“**
18. **Informationen zur Situation des „Internationalen Nahverkehrs-Bildarchivs“**
19. **Anträge**
20. **Verschiedenes**
21. **Mitteilungen zum Tagungsprogramm**

Tagung 2015: Wien – Bratislava in der Zeit vom bis

Tagung 2016:

neu gewählter Vorstand: 1. Vorsitzender

2. Vorsitzender

Schatzmeister

Schriftführer

Beisitzer

Geschäftsstelle:

Notizen:

Liebe Tagungsteilnehmer,

unsere VDVA-Jahrestagung 2014 geht, wie jedes Jahr, viel zu schnell dem Ende entgegen!

Wir hoffen, dass alle Tagungsteilnehmer mit den Fahrten und Exkursionen zufrieden waren (falls nicht, sagen Sie es uns bitte) und das erlebt haben, was Sie sich erhofft hatten.

Der besondere Dank der ganzen Gruppe geht in diesem Jahr an die Vereine und deren Ausrichter, aber auch alle Damen und Herren, die „hinter den Kulissen“ mitgewirkt haben.

Ganz besonders freuen wir uns über das Engagement bei den Kollegen von den AHN-Vereinen. Dies waren in Döbeln Herr Hitzschke vom Traditionsverein Döbelner Pferdebahn. in Dresden der Verein Straßenbahnmuseum Dresden mit den Herren Sven Wierick und den aktiven Kollegen, für die Kirnitzschtalbahn der Verein Freunde des Eisenbahnwesens vom Verkehrsmuseum Dresden mit Herrn Bauch, in Chemnitz den Straßenbahnfreunden unter Leitung von Jörg Bergner mit der Museumsleiterin Claudia Mann. In Plauen unterstützen uns der Traditionsverein der Plauener Straßenbahn mit ihrem Vorsitzenden Herrn Seidel sowie Heiko Puchta, in Görlitz unser Blickpunkt-Straßenbahn-Kollege Mario Buggle Herzlichen Dank allen Beteiligten. Dank geht auch an Herrn Thieme von der Feldebahn-Schauanlage in Glossen und Herrn Hochmuth von der Freizeitanlage Syratat in Plauen für die dortige Parkeisenbahn. Herr Kuschinski vom Dresdner Verkehrsmuseum vermittelte in der Vorbereitungsphase Kontakte und gab wertvolle Hinweise für die Planung, wofür auch ihm herzlich gedankt sei.

Bei den Verkehrsbetrieben geht unser Dank an die Döllnitzbahn mit Herrn Haschke und Frau Leipner, an die DVB in Dresden, an die Vorstände, die Herren Zieschank und Credé sowie den Assistenten Herrn Oelmann, bei der Kirnitzschtalbahn an Frau Großer in Pirna und Herr Wiesner sowie seine Kollegen, an Frau Langner bei der Plauener Straßenbahn, in Görlitz an Herrn Weigt und bei Bombardier Transportation in Bautzen sagen wir danke der Assistentin vom General Manager, Frau Doreen Liebelt, die sich unserer annahm.

Auch Ihnen allen einen Dank für Ihre Teilnahme an der diesjährigen Tagung.

Gern würden wir Sie und auch weitere Gäste im kommenden Jahr anlässlich unserer Tagung in „Wien und Bratislava“ begrüßen.

Ihnen allen eine reibungslose Heimreise, ebenso viel Vergnügen bei Ihrer Foto-Bearbeitung ...