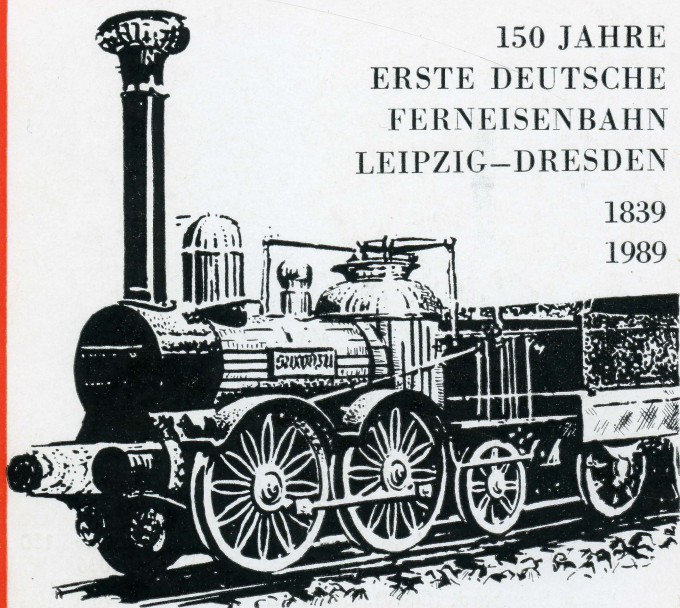


# Bahnhofs- und Volksfest Riesa

150 JAHRE  
ERSTE DEUTSCHE  
FERNEISENBAHN  
LEIPZIG-DRESDEN

1839  
1989



Programmheft  
8./9. April 1989





„Vor allem bezeichnet das, von Leipzig aus nach allen Richtungen weit hin sich erstreckende ebene und feste Terrain, das seine Bewohner einzuladen scheint, ohne Vorbereitung die Schienen auf den Boden zu legen, diese Gegend als eine für die Anlegung von Eisenbahnen besonders geeignete . . .“

FRIEDRICH LIST

- Herausgeber: Ministerium für Verkehrswesen, Organisationskomitee „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn“, Voßstraße 33, Berlin, 1086
- Redaktion: Claus Burghardt (DMV), Dresden
- Texte: Dr. Ralf Haase, Dresden  
Hans-Joachim Kirsche, Berlin  
Alfred Kühn, Riesa  
Ralf Grieshammer (DMV), Riesa
- Zeichnungen: Gert Wetzker, Riesa
- Fotos: Bildstelle Rbd Dresden  
Sammlungen Haase, Grieshammer, Preuß, DMV AG 3/58
- Quellenverzeichnis bei der Redaktion
- Redaktionsschluß: 25. 11. 1988
- Druck: GGV Dresden, BT Radebeul III-9-139 J 267-89

# PROGRAMMHEFT

## zum Bahnhofs- und Volksfest in Riesa

### am 8. und 9. April 1989

#### INHALTSVERZEICHNIS

<b>Zum Geleit</b>	3
Friedrich List und die Leipzig–Dresdner Eisenbahn	5
Die erste deutsche Fernbahnstrecke Leipzig–Dresden gestern und heute	7
150 Jahre Eisenbahn und ihre Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadt Riesa	13
Aus der Geschichte des Bahnhofs Riesa	15
<b>Übersichtsplan</b>	18
Alle Veranstaltungen auf einen Blick	19
Wegweiser für unsere Besucher	20
Sonderfahrtskalender 1989	25

---

#### **Werte Besucher des Bahnhofs- und Volksfestes!**

Bitte informieren Sie sich auf den Seiten 18 bis 21 über unser Veranstaltungsangebot! Weitere Details sowie Hinweise zum Kartenverkauf für einzelne Veranstaltungen entnehmen Sie bitte den örtlichen Aushängen bzw. der Tagespresse.

---



Alter Bahnhof in Dresden 1839

# Zum Geleit

**Die Eisenbahnstrecke Leipzig–Dresden** besteht in ihrer Gesamtlänge am 7. April 1989 150 Jahre.

Sie gilt als **erste deutsche Fernbahn**.

Ihr Entstehen ist eng mit dem Wirken von **Friedrich List** verbunden, dessen Werk in der DDR in diesem Jahr anlässlich seines 200. Geburtstages gewürdigt wird.

Seine bereits 1833 geäußerten Auffassungen von der Bedeutung der Fernbahn Leipzig–Dresden für das Entstehen eines nationalen Marktes sowie ihrer Wirkungen auf die Entwicklung der Wirtschaft, des Handels, der Bildung und Kunst wurden durch Bau und Betrieb der Strecke glänzend bestätigt.

Leipzig als traditionelles Handelszentrum wurde bald zum ersten Eisenbahnzentrum des Deutschen Bundes, als nach der Leipzig–Dresdener Eisenbahn die Fernbahn nach Magdeburg folgte und sich 1841 die Verbindung mit Berlin anschloß.

Auf den Leipziger Messen setzte erneut ein deutlicher Aufschwung der Handelstätigkeit ein. Die Industrialisierung entlang der Strecke wurde stimuliert.

Die Bevölkerungszahlen stiegen erheblich.

Produktion und Absatz wurden durch die Bahn angeregt.

Deutliche Impulse erhielt der Kohlenbergbau.

Auch für die Entwicklung einer eigenen Eisenbahntechnik hatte die erste deutsche Fernbahn große Bedeutung.

So entstand mit ihrem Bau auch die erste fahrtüchtige Lokomotive deutscher Produktion, die „Saxonia“. Der Nachbau dieser Lokomotive wird auf der großen Fahrzeugparade in Riesa und später auch in anderen Städten der DDR zu bewundern sein.

Die von List hervorgehobene gesellschaftliche Bedeutung der Eisenbahn ist im Sozialismus besonders deutlich.

Das war mit ein Beweggrund, die Industriestadt Riesa als Ort der Gesamtfeierlichkeiten zum Streckenjubiläum auszuwählen.

Die enge Verbindung von Eisenbahn und Territorium zeigte sich sehr deutlich bei der Vorbereitung des 150jährigen Bestehens der Strecke Leipzig–Dresden.

Die Jubiläumsvorbereitung war vom ersten Tag an gemeinsames Anliegen der Eisenbahner und ihrer Partner in Betrieben, Städten und Gemeinden entlang der Strecke.

Als beachtliches Ergebnis dieser breiten Bewegung im Rahmen der Gemeinschaftsaktion „Freie Fahrt für schöne Bahnhöfe und deren Umgebung“ präsentiert sich die altherwürdige Strecke in einem neuen Gewand.

Abschnitt für Abschnitt, Dienststelle für Dienststelle wurden renoviert, Verbesserungen an Gleis und Anlagen vorgenommen und bessere Bedingungen für Reisende und Eisenbahner gleichermaßen geschaffen. So wurden die Daten der Teilbetriebnahmen der Strecke vor 150 Jahren in dem uns eigenen Sinn genutzt, nicht schlechthin als Gedenktag, sondern als motivierender Anlaß für die Aktion zur Erfüllung der auf unser aller Wohl gerichteten Politik der SED.

Höhepunkt dieser Aktivitäten sind die Veranstaltungen zum Bahnhofs- und Volksfest am 8. und 9. 4. 1989 in Riesa, zu denen wir Sie herzlich willkommen heißen.

Allen beteiligten Eisenbahnern, den Mitgliedern des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR, den zahlreichen Helfern aus den Betrieben, Gemeinden und Städten entlang der Jubiläumsstrecke, aus den Bezirken Dresden und Leipzig, vor allem aber aus der Gastgeberstadt Riesa sei auf diesem Wege herzlich gedankt für ihr großes Engagement in Vorbereitung des Jubiläums.

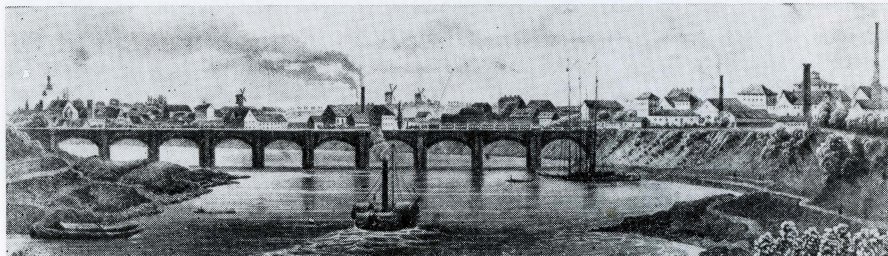
Besondere Würdigung gebührt anlässlich der 150jährigen Geschichte der ersten deutschen Ferneseisenbahn Leipzig–Dresden den Eisenbahngenerationen, von den Pionieren der ersten Jahre bis zu den Schrittmachern heutiger Tage, die mit fleißiger Arbeit, Disziplin und Verantwortung dem Fortschritt der Eisenbahn und des Landes gedient haben und heute eine hohe Verantwortung für die Stärkung des Sozialismus und Siche- rung des Friedens tragen.

Den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern der Jubiläumsstrecke und in ihrer Person al- len Frauen und Männern vom goldenen Flügelrad unseres Landes wünschen wir eine erfolgreiche Fahrt ihres Wettbewerbs „Expreß DDR 40“ und persönlich alles Gute.

Mögen die vielfältigen Veranstaltungen des Bahnhofs- und Volksfestes in Riesa allen Besuchern und Akteuren viel Freude bereiten, interessante Eindrücke vermitteln und in stetiger Erinnerung bleiben.

Neumann  
Präsident der Reichsbahndirektion Dresden

Hast  
Bürgermeister der Stadt Riesa



# Friedrich List und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn

Der 7. April 1839 ist in das Buch der deutschen Verkehrsgeschichte mit erhaltenen Lettern eingedruckt. Die feierliche Inbetriebnahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn als der ersten deutschen Ferneisenbahn stellt den entscheidenden Durchbruch bei der Herausbildung eines leistungsfähigen Transportwesens im Prozeß der Ausbreitung der kapitalistischen Produktionsweise in Deutschland dar.

Einer ihrer geistigen Wegbereiter auf ökonomischem Gebiet ist Friedrich List (6. August 1789 – 30. November 1846), ohne dessen entscheidende Mitwirkung die Leipzig-Dresdner Eisenbahn zu diesem Zeitpunkt nie hätte entstehen können.

Sein Lebensweg ist charakterisiert vom Kampf gegen die reaktionären feudalistischen Verhältnisse in Württemberg und ganz Deutschland, für die Überwindung der deutschen Kleinstaaterei mit dem Fall der Zollschranken und die Schaffung eines leistungsfähigen deutschen Verkehrswesens mit der Eisenbahn als Hauptträger des modernen Massenverkehrs. Verfolgt von den reaktionären Kräften unter Führung Metternichs, der ihn als einen „der tätigsten, verschlagensten und einflußreichsten deutschen Revolutionsmänner“ bezeichnete, war List nach Nordamerika emigriert. Seine Gedanken immer auf ein politisch und wirtschaftlich geeintes Deutschland richtend, kehrte er 1830 als amerikanischer Konsul nach Deutschland zurück. Über Hamburg, wo List auf Ablehnung zum Bau einer „Hanseatisch-Hannoverschen Eisenbahn“ stieß, gelangte er nach Leipzig, das zu diesem Zeitpunkt mit dem für 1834 festgelegten Wegfall der Zollschranken in den Ländern des Deutschen Zollvereins sehr um seine wirtschaftliche Stellung als Messestadt bangte, wenn die vielerorts diskutierten Eisenbahnpläne um die Stadt einen Bogen machen sollten. Diese Gefahr drohte besonders vom benachbarten Halle an der Saale, das unter preußischer Herrschaft stand und in den Plänen des politisch mächtigsten deutschen Staates eine wesentliche Rolle spielte.

Friedrich List erkannte nach genauem Studium des von I. W. Schmitz vorgelegten Planes einer Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Frankfurt/Main beim gegebenen ingenieurtechnischen Wissen die vorläufige Undurchführbarkeit dieses Vorhabens und schlug seinerseits zunächst die Verbindung der Messestadt mit der Hauptstadt des Königreiches Sachsen vor. Bereits drei Monate nach seiner Ankunft in Leipzig im Jahr 1833 legte er, nachdem er das Terrain zwischen Leipzig und Dresden mit der Postkutsche mehrfach bereist hatte, seine brillante Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“ vor, die ihn zum Eisenbahnfachmann ersten Ranges graduierte. Er gewann damit die Unterstützung führender Ver-



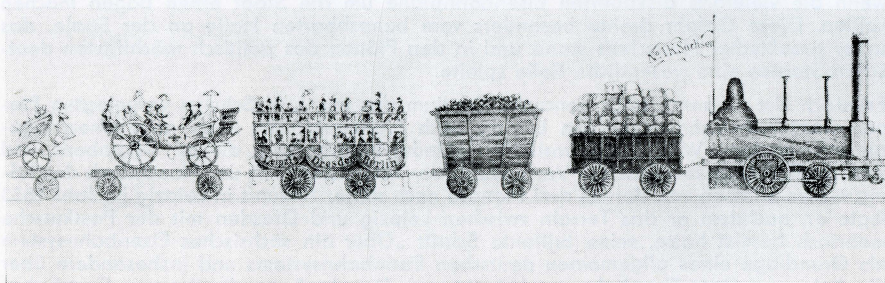
Friedrich List (1789–1846)

treter der Leipziger Bourgeoisie. Lists im März 1834 verfaßter „Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend“ gilt als ein Meisterwerk propagandistischer Arbeit, in der er überzeugend und verständlich die Vorteile einer solchen Eisenbahnlinie darstellte. Dem im April 1834 gegründeten Eisenbahnkomitee unter Leitung von Gustav Harkort gehörte List als aktiver Vertreter an. Auf der am 5. Juni 1835 stattfindenden 1. Generalversammlung der privaten Aktionäre der Eisenbahnkompanie nutzte List in einer Rede die Chance, seine Gedanken über ein gesamtdeutsches Eisenbahnnetz einzubringen. Für die führenden Aktionäre, welche nur die territorialen Interessen Sachsens im Auge hatten und ihre Dividende schnell und in angemessener Höhe aus dem Geschäft ziehen wollten, bedeuteten die weitreichenden Vorstellungen Lists kein unterstützungswürdiges Vorhaben.

So kam es zu Anfeindungen Lists und bald zum Bruch mit den Leipziger Kapitalisten. Die Eröffnung des ersten Bauabschnittes von Leipzig nach Althen am 24. April 1837 hatte List noch miterlebt, um schon im August des gleichen Jahres Leipzig zu verlassen und in Frankreich zu wirken. Die Verbitterung Lists ist verständlich. Er hatte vier intensive Arbeitsjahre in Leipzig damit verbracht, in unermüdlicher Kleinarbeit das Projekt einer ersten deutschen Ferneisenbahn realisieren zu helfen, ohne das angestrebte Ziel, Direktor dieser Eisenbahn zu werden, zu erreichen. Friedrich List wurde am Ende mit 4 000 Talern und einem vergoldeten Silberpokal abgespeist, wobei er letztlich diese Jahre aus seinen eigenen Ersparnissen finanziert hatte. Friedrich List war für die Leipziger Kaufmannsgilde ein Außenseiter, dessen man sich bediente, solange gleiche Interessen bestanden. Engstirnigkeit, politisches Unverständnis und privatkapitalistischer Egoismus verhinderten, daß die von Friedrich List entworfenen und später in ihren Grundzügen auch im einzelnen realisierten Eisenbahnprojekte im Rahmen aller deutschen Länder mit Leipzig als Ausgangspunkt in einem Programm verwirklicht werden konnten.

Dennoch verlor List nie das große Ziel aus dem Blick, der Eisenbahn in Deutschland wie auch in anderen europäischen Ländern zum Durchbruch zu verhelfen. Seine Ideen publizierte er besonders in der von ihm gegründeten Zeitschrift „Nationalmagazin und Eisenbahnjournal“.

In Friedrich List, dessen Namen die erste deutsche Verkehrshochschule in Dresden trägt, würdigen wir einen unbeugsamen Streiter für den gesellschaftlichen Fortschritt in Deutschland, verehren wir den großen Eisenbahnpionier, dessen revolutionäre Ideen für ein modernes Verkehrswesen die Grundlage für den Siegeszug der Eisenbahnen in Deutschland und darüber hinaus bildeten.



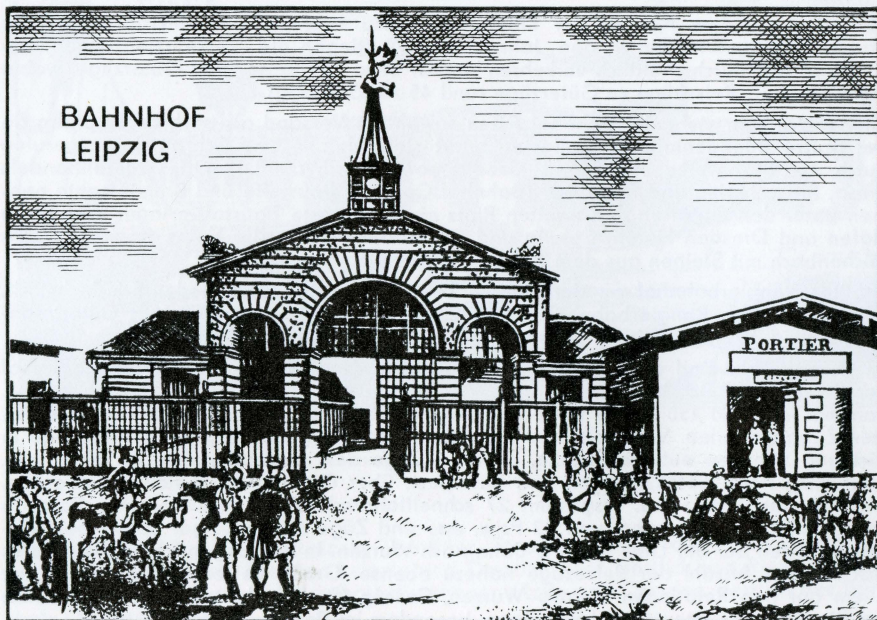
Eisenbahnzug, nach einer Zeichnung von Friedrich List



# Die erste deutsche Fernbahnstrecke Leipzig – Dresden, gestern und heute

Am 7. April 1839 wurde die Eisenbahnstrecke Leipzig–Riesa–Dresden in ihrer gesamten Länge von 115 km für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet, nachdem einzelne Streckenabschnitte bereits in den Jahren 1837 und 1838 fertiggestellt und in Betrieb genommen worden waren. Sie gilt seitdem als erste deutsche für Lokomotivbetrieb eingerichtete Fernbahnstrecke und erhob Leipzig zum eigentlichen Ausgangspunkt des Eisenbahnbaus in Deutschland.

Trotz des Wirkens von Friedrich List gab es für die „Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ noch genügend Probleme zu überwinden, denn von den Ingenieuren, Arbeitern und Aufsehern – zeitweise waren gleichzeitig bis zu 7 800 Mann beschäftigt – verfügte keiner über Kenntnisse, geschweige Erfahrungen im Eisenbahnbau. Zudem mußten beim Bau – trotz der aus drei zur Entscheidung vorgelegten Varianten sorgfältig ausgewählten Linienführung – große Schwierigkeiten gemeistert werden. So waren die quer zur Trasse verlaufenden Täler der Mulde, der Döllnitz und der Elbe zu überwinden, und zwischen diesen Wasserläufen boten nicht unerhebliche Hügel dem Bau weitere Erschwernisse. So war eine größere Anzahl langer und tiefer Einschnitte auszuheben. Als gewaltige Leistung muß der Abbau des 3 km langen und bis zu 11 1/2 m tiefen Erdschnitts bei Machern eingestuft werden. Hier waren 475 000 m<sup>3</sup> zum Rutschen neigende Erdmassen abzugraben, die bei nasser Witterung auseinanderliefen und bei Trockenheit an der Luft hart wie Fels wurden. Diese Erdmassen mußten kilometerweit für das Schütten von Dämmen transportiert werden. Für den Abbau standen Bagger



seinerzeit noch nicht zur Verfügung, und auch Baulokomotiven fehlten. Erst für den allerletzten Teil des Einschnittabbaues konnten zwei inzwischen aus England eingeflossene, für den eigentlichen Bahnbetrieb bestimmte Lokomotiven zum Transport der Erdmassen mit herangezogen werden.

Für die Brücken über Mulde, Döllnitz und Elbe konnten die Baumeister noch nicht Eisenkonstruktionen anwenden, sondern waren auf hölzerne Überbauten angewiesen und mußten dadurch kleine Brückenöffnungen wählen. So erhielt die 384 m lange Überbrückung der Mulde bei Wurzen 20 Pfeiler mit 19 Öffnungen, der 406 m lange Viadukt über das Döllnitztal in Oschatz 25 Öffnungen, die 342 m lange Elbebrücke bei Riesa 10 Öffnungen und die 651 m lange Flutbrücke bei Röderau 63 Öffnungen. Das umfangreichste Bauwerk auf der Strecke war der 512 m lange, ganz in Tonschieferfels bzw. Granit zu bohrende Tunnel bei Oberau, der älteste deutsche Eisenbahntunnel, den Freiburger Bergleute in rein bergmännischer Manier anlegten und wegen wasserführender Schichten im Fels in voller Länge und mit vollem Querschnitt mit Sandsteinwerkstücken ausmauern mußten, wofür 8 900 m<sup>3</sup> Werksteine aus dem Elbsandsteingebirge unter großen Erschwernissen herangeschafft werden mußten.

Welch einen Fortschritt stellte dann 1839 die Eröffnung der Strecke Leipzig–Dresden dar: die Reisezeit zwischen der Handels- und Messestadt einerseits und der sächsischen Residenzstadt andererseits betrug mit der Bahn nur noch 3 1/4 Stunden gegenüber einer Postkutschenreise von nahezu 2 Tagen! Ein reichliches Jahr nach Eröffnung der Bahnstrecke war das 2. Gleis gelegt und damit der zweigleisige Betrieb mit dichter Zugfolge in beiden Richtungen eröffnet worden.

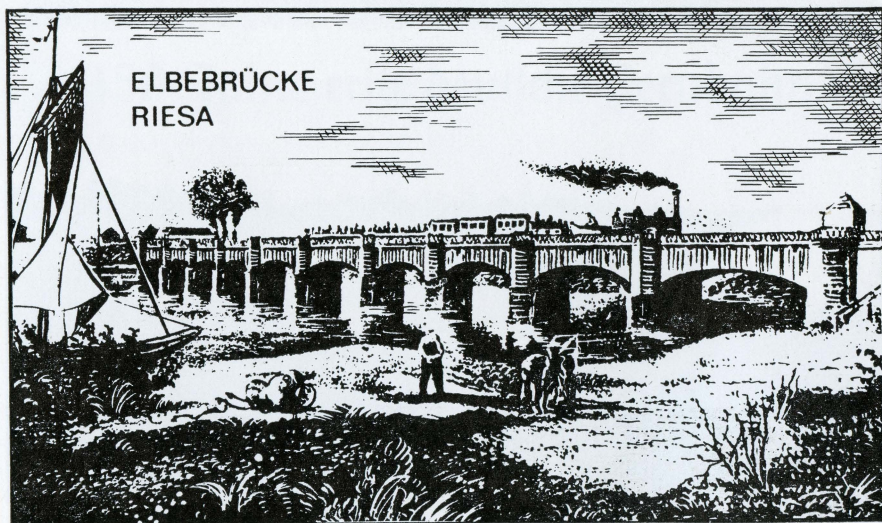
Im Streckennetz der Deutschen Reichsbahn ist die heute 120 km lange, zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke Leipzig–Riesa–Dresden eine wichtige Verbindung zwischen den industriellen Ballungsgebieten Leipzig/Halle und Oberes Elbtal, in denen ca. 20 bzw. 14 Prozent der Industrieproduktion der DDR erzeugt werden, und zugleich eine im Reise- und Güterverkehr dicht belegte Linie zwischen den Eisenbahnknoten Leipzig und Dresden.

Besonders seit dem Neubau der Elbebrücke Riesa 1966 und der Elektrifizierung der Strecke Leipzig–Dresden in den Jahren 1966/70 stiegen die Verkehrsleistungen beträchtlich an; durchschnittlich verkehren täglich etwa 180 Reise- und Güterzüge, wobei das Verhältnis Reisezüge zu Güterzüge rund 45 zu 55 beträgt.

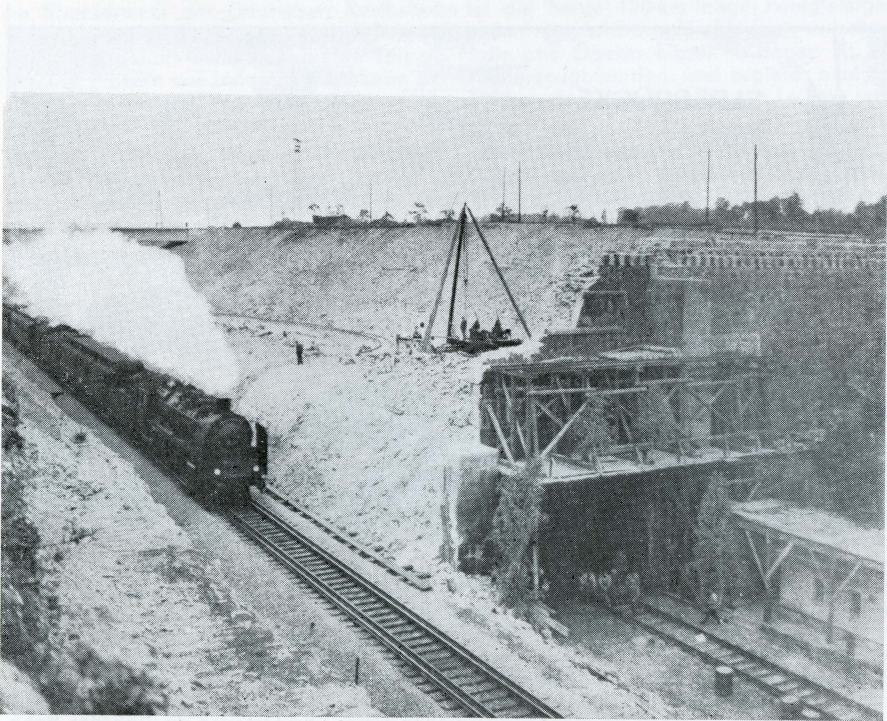
Im Güterverkehr steht der Bahnhof Riesa sowohl im Versand als auch im Empfang an der Spitze. Mengenmäßig häufigste Gutart sind Metalle und Schrott, hervorgerufen durch die Stahlwerke Riesa und Gröditz sowie durch die Lager des Metallhandels Riesa, Riesa Hafen und Radebeul (Bahnhof Coswig). Baustoffe und Bauelemente nehmen unter den Gutarten den zweiten Platz ein; wichtigste Baustoffverlader sind Riesa Hafen und Dresden Hafen, Coswig und Cossebaude sowie der kleine Bahnhof Dornreichenbach mit Steinen aus dem Splittwerk Röcknitz.

Größter Rangierbahnhof an der Strecke Leipzig–Dresden ist Dresden-Friedrichstadt, gefolgt von den Rangierbahnhöfen Engelsdorf, Riesa, Dresden-Neustadt Güterbahnhof, Coswig, Wurzen, Leipziger Dresdner Güterbahnhof und Oschatz.

Im Reiseverkehr sind der Leipziger Hauptbahnhof (zugleich größter Personenbahnhof der Deutschen Reichsbahn) mit täglich 750 abgefertigten Zügen und Dresden Hauptbahnhof mit rund 450 Zügen sowie Dresden-Neustadt mit etwa 370 Zügen die wichtigsten Zugangsstellen. Vom Leipziger Hauptbahnhof aus gehen täglich 66 Reisezüge in Richtung Dresden auf die Strecke, davon 8 Züge des internationalen Verkehrs, u. a. über Prag nach Siofok, Fonyod und Budapest, über Görlitz nach Katowice, Wrocław, Rzeszow und Warszawa. Insgesamt 27 schnellfahrende Züge beginnen ihre Fahrt in Leipzig Hbf nach Dresden, und 22 Psw, das sind Züge des Leipziger Schnellbahnverkehrs, fahren auf der Linie B der S-Bahn nach Wurzen. In der Gegenrichtung verhält es sich mit der Anzahl der Reisezüge nahezu ebenso. Große Reisendenströme sind vor allem auf den Relationen Leipzig–Wurzen, Coswig (Bz Dresden)–Dresden Hbf sowie um Riesa und Priestewitz zu bewältigen, besonders im Berufsverkehr.



Verwaltungsmäßig ist die Leipzig–Dresdner Strecke geteilt: die Bezirksgrenze zwischen den politischen Bezirken Leipzig und Dresden liegt westlich von Riesa, während die Grenze zwischen den Reichsbahndirektionen Halle und Dresden westlich des Bahnhofes Oschatz verläuft.



Rückbau des Tunnels um 1933

Niederau, Bez. Dresden

Bahnhof

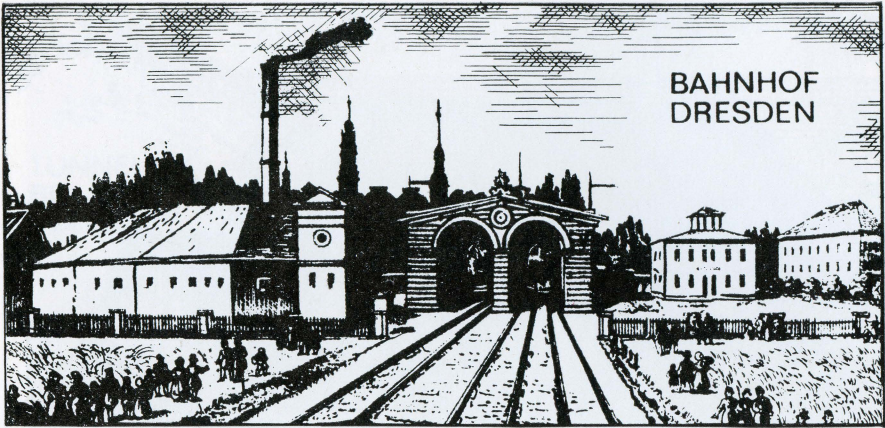


## 150 Jahre erste deutsche Fernbahn

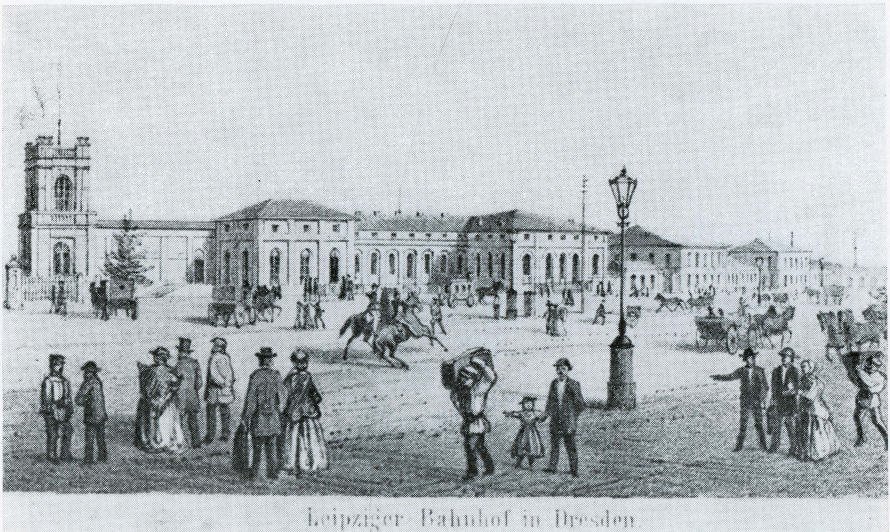
Niederau, Bez. Dresden

Bahnhof





Größter Unterwegsbahnhof an der Strecke ist Riesa, weithin sichtbar durch die nahe des Bahnhofs gelegenen Schornsteine des VEB Rohrkombinat Stahl- und Walzwerk. Das Empfangsgebäude, 1879 vom Architekten Köpcke gebaut, zeigt sich in einem schmunken Außen. Die Kreisstadt mit etwa 50 000 Einwohnern ist Heimstatt vieler Industrien (Stahl- und Walzwerkerzeugnisse, Reifen, Arzneimittel, Baumwollgarne, Elektronik, Mühlen, Zündwaren, Seifen), deren Betriebe und Werke über 20 Anschlußbahnen vom Bahnhof Riesa zu bedienen sind. Der Ort, seit 1623 mit dem Stadtrecht ausgestattet, entwickelte sich nach 1840 zum Verkehrsknoten: außer der Bahn Leipzig–Dresden entstanden Bahnverbindungen 1847 nach Döbeln, 1848 nach Falkenberg (Elster), 1875 nach Elsterwerda und 1877 nach Lommatzsch, 1861/63 wurden die Elbkais gebaut und 1887/89 der Hafen.



Gebäude aus dem Jahre 1857 (z. T. erhalten und unter Denkmalsschutz)

# 150 Jahre Eisenbahn und ihre Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadt Riesa

Die Gründung Riasas erfolgte im Jahre 1119. Es war bis zum Bau der Eisenbahnstrecke Leipzig–Riesa–Dresden im Jahre 1839 ein kleiner, unbedeutender Ort. Riesa hatte im Jahre 1834 1 607 Einwohner, war von wichtigen Handelsstraßen abgeschnitten und lag im Einflußbereich der Städte Meißen und Strehla.

Doch die Entwicklung der Produktivkräfte (Dampfkraft und maschinelle Produktionsweise) in Deutschland um 1800 brachte die große Wende in unserer Heimatstadt. Sie hatten die Standortbedingungen Riasas wesentlich verändert.

Für den ersten großen Bau der Eisenbahn in Deutschland, die Strecke Leipzig–Dresden, lagen vier Projekte vor. Die Stadtväter der Städte Meißen und Strehla bewarben sich um die Streckenführung der Eisenbahn durch ihre Städte. Doch der englische Ingenieur Walker, der zur Beratung über die Streckenführung hinzugezogen wurde, gab folgende Erklärung ab: „Wolle man den Trakt über Meißen bauen, wie Oberingenieur Lohrmann ihn als den besten gezeigt habe, so sei bis jetzt dem nichts gleiches im Eisenbahnfache gemacht worden; nicht allein der Bau der Eigentümlichkeiten des Terrains wegen sei sehr schwer, sondern es würden auch auf der Strecke von beinahe vier deutschen Meilen sehr viele Häuser entweder berührt oder die Linie doch in großer Nähe von Häusern und Gärten vorbeilaufen . . . , was nicht nur die Kosten der Expropriation sehr hoch steigern würde, sondern dieselbe auch anhaltlich machen müßte.“ Damit entschieden die objektiven Standortbedingungen Riasas, über die Streckenführung Leipzig–Dresden über Riesa, zugunsten unserer Heimatstadt.

Wie Walker richtig einschätzte, gab es in der Tat viele Gegner des Eisenbahnbaues. Vor allem kam es durch Bodenpreisspekulationen und Nichtverkauf von Boden zu großen Schwierigkeiten. So hatte zum Beispiel der Riesaer Grundherr die Streckenführung durch seine Flur verweigert, dadurch mußte der erste Bahnhof von Riesa auf Gröbaer Flur gebaut werden. Für die Riesaer Bevölkerung war der abgelegene Bahnhof nur über einen schmalen, durch Schluchten führenden Weg erreichbar.

Um den Bau nicht zu gefährden, mußte die königlich sächsische Regierung, die aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen interessiert war, ein Enteignungsgesetz erlassen, das das erforderliche Terrain sicherte. Auch der Riesaer Grundherr mußte sich diesem Gesetz beugen.

Der Eisenbahnbau war eine gigantische Leistung der damaligen Menschen. Tausende Arbeiter waren am Bau der Eisenbahnstrecken in unserem Raum beteiligt. Sie kamen vorwiegend aus den umliegenden Dörfern. Die Unternehmer forderten von den Arbeitern härteste Leistungen. Die tägliche Arbeitszeit betrug 12 Stunden und mehr. Die Schachtarbeiten wurden mit Hacke, Schaufel und Schubkarren ausgeführt. Tiefe Streckenabschnitte mußten terrassenförmig abgetragen bzw. Dammaufschüttungen über Gerüste durchgeführt werden. Der Lohn pro Tagesleistung lag bei 10 bis 15 Neugroschen – und den versuchten die Unternehmer noch ständig zu kürzen. Das Streben der Eisenbahnunternehmer nach hohen Profiten führte bald zu heftigen Klassenauseinandersetzungen an verschiedenen Streckenabschnitten, darunter auch beim Bau der Strecke Riesa–Chemnitz, an dem ca. 1 000 Arbeiter beteiligt waren. Die Bauarbeiter, die um den zugesagten Lohn betrogen werden sollten, wehrten sich dagegen. Alle 14 an diesem Streik beteiligten Schachtkolonnen wurden entlassen und gegen sie Militär eingesetzt.

Der Eisenbahnbau hatte für die Entwicklung der Stadt Riesa – vor allem nach der Reichseignung 1871 – eine außerordentliche Bedeutung. Die Verkehrsträger: Schiene – Elbe – Straße machten Riesa zu einem wichtigen Handels- und Umschlagplatz für Sachsen, Böhmen und Bayern. In rascher Folge siedelten sich jetzt kapitalistische Industrie- und Handelsunternehmungen an.



Bahnhof Riesa um 1930





Das für Riesa wichtigste Werk war das Schönbergsche Eisenhammerwerk aus dem Jahr 1843 (heute VEB Rohrkombinat Stahl- und Walzwerk Riesa).

Aber auch viele andere Fabriken entstanden, wie z. B. das Marmorwerk, die großen Holz- und Sägewerke, die Mühlenwerke und die GEG-Fabriken und viele andere. Bis zur Jahrhundertwende entwickelten sich ca. 200 kapitalistische Unternehmen, darunter Großhandels-, Bank- und Schiffahrtsgesellschaften.

Dies hatte große Auswirkungen auf das politische Leben in der Stadt.

1873 mußte der Grundherr v. Welck abtreten und das Bürgertum übernahm die politische Macht in Riesa. 1879 fand die Einweihung der kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke statt – vor allem für den zunehmenden Straßenverkehr ein großer Fortschritt.

In Riesa entstanden große Speicheranlagen, der Hafen, Militärdepots u. a. Die Stadt hatte im Jahr 1900 13 491 Einwohner und war drittgrößte Garnison Sachsens.

In der 150jährigen Geschichte der Eisenbahn hat sich Riesa zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt und zu einer modernen Industriestadt entwickelt.

Die Eisenbahner unserer Stadt vollbrachten in dieser Zeit hervorragende Leistungen.

War im Jahr 1870 die tägliche Abfertigung von 27 Zügen eine große Errungenschaft, so passieren heute – meist über elektrifizierte Strecken – etwa 440 Züge den Bahnhof Riesa.

Am 8. und 9. April 1989 ist Riesa mit seinen Einwohnern und Eisenbahnern für Tausende Besucher aus allen Bezirken der DDR sowie aus dem Ausland Gastgeber für das große Fest aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Leipzig–Dresdner Eisenbahn und heißt alle Gäste herzlich willkommen.

## Aus der Geschichte des Bahnhofs Riesa



Bereits 1836 erwarb die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auf der Gröbner Flur (heute ein Ortsteil der Stadt Riesa) ein Gelände von 240 m Länge und 180 m Breite. Als am 21. November 1838 der Teilabschnitt Oschatz–Riesa und mit ihm die Station Riesa eröffnet wurde, waren für die Reisenden eine 10 x 5 m große Passagierstube, ein kleines Einnehmerhäuschen für den Billett-

verkauf und für das Lokomotivpersonal ein erster Lokomotivschuppen entstanden. Zum wichtigsten Bauinventar der Station zählte die Elbbrücke. Unter der Leitung des Landbaumeisters Königsdörfer schufen 600 Arbeiter in knapp drei Jahren das 340 m lange, auf 11 Pfeilern ruhende und 270 000 Taler kostende imposante Brückenwerk, dessen Überbau völlig aus Holz bestand. Nach seiner Fertigstellung am 20. März 1839 stand der Eröffnung des letzten Streckenabschnittes (Riesa–Oberau) und damit der durchgehenden Verbindung von Leipzig nach Dresden nichts mehr im Wege. Am 7. April 1839, als die drei Eröffnungszüge der Leipzig–Dresdner Eisenbahn über die Elbe fuhren, war die Brücke neben dem Oberauer Tunnel zum markantesten Bauwerk der ersten Ferneisenbahn Deutschlands geworden.

Kurz nach der Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn kamen auf der Station Riesa rasch weitere Baulichkeiten hinzu. So wurden beide Hauptgleise mit 45 m langen überdachten Bahnsteigen versehen, ein Cisternenhaus und ein 48 m langer Güterschuppen geschaffen. Als Besonderheit standen am linken Elbufer 12 Koksöfen, um aus englischer

Steinkohle den für die anfängliche Lokomotivbeheizung erforderlichen Koks herzustellen. Bereits ab 1. Oktober 1840 erfolgte von Riesa aus der zweigleisige Ausbau der Strecke. Schon jetzt war die Leipzig-Dresdner Eisenbahn für die Stadt ein Gewinn, und die weitere Verkehrsentwicklung ließ sich nicht mehr aufhalten.

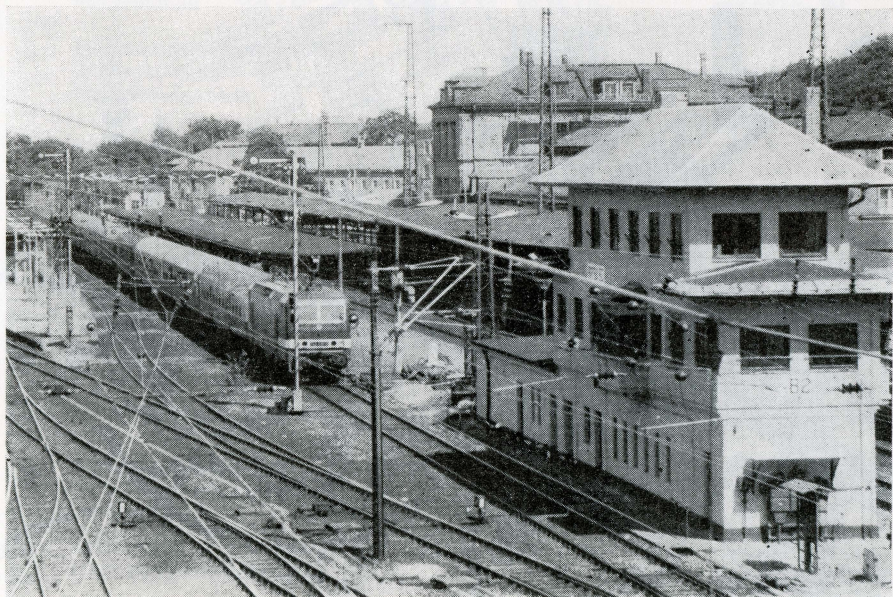
Der Bau einer Linie von Riesa in das industrielle Erzgebirgszentrum Chemnitz wurde bereits 1835 angeregt, jedoch erst zehn Jahre später begonnen, nachdem der sächsische Staat einen Teil der Kosten übernahm. So konnte der erste Teil 1847, die ganze Strecke aber erst 1852 fertiggestellt werden. Zu diesem Zweck wurde in 250 m Entfernung zum Bahnhof der Leipzig-Dresdner Eisenbahn der sogenannte Chemnitzer Bahnhof errichtet. Das ehemalige Empfangsgebäude steht heute noch und beherbergt technische Dienststellen und soziale Einrichtungen des Bahnhofes Riesa. Als nächste Linie wurde im Jahre 1848 die Strecke Jüterbog-Röderau-Riesa eröffnet. Durch die äußerst verkehrsgünstige Lage der Stadt Riesa konnte die Industrialisierung vorangetrieben werden. Der größte Betrieb, das Eisenhammerwerk, erhielt im Jahre 1854 einen ersten Gleisanschluß. Noch heute, als VEB Rohrkombinat Stahl- und Walzwerk Riesa, bestimmt dieses Werk maßgeblich das Leben unserer Stadt.

Die entstandene Situation seit 1847, den Eisenbahnverkehr über zwei Bahnhöfe abzuwickeln, genügte bald nicht mehr den Anforderungen. So entschloß man sich, die beiden Bahnhöfe in einer Anlage zu vereinen. Im Jahre 1862 konnte eine neu gestaltete Gleisverbindung in Betrieb genommen werden. Auch der Verkehr auf der Elbe nahm einen großen Aufschwung. So bestand der Wunsch vieler Geschäftsleute, eine Bahnverbindung vom Elbufer zum Bahnhof Riesa herzustellen. Die am Elbufer befindlichen Holz-, Stein-, Kohlen- und Getreidehandlungen mußten damals ihre Waren mit Pferdewagen zum Bahnhof befördern. 1861 begann man mit dem Bau einer Elbkaibahn. Die 1863 fertiggestellte Anlage hatte anfangs 700 m Gleis und eine Verbindung zum Chemnitzer Bahnhof.

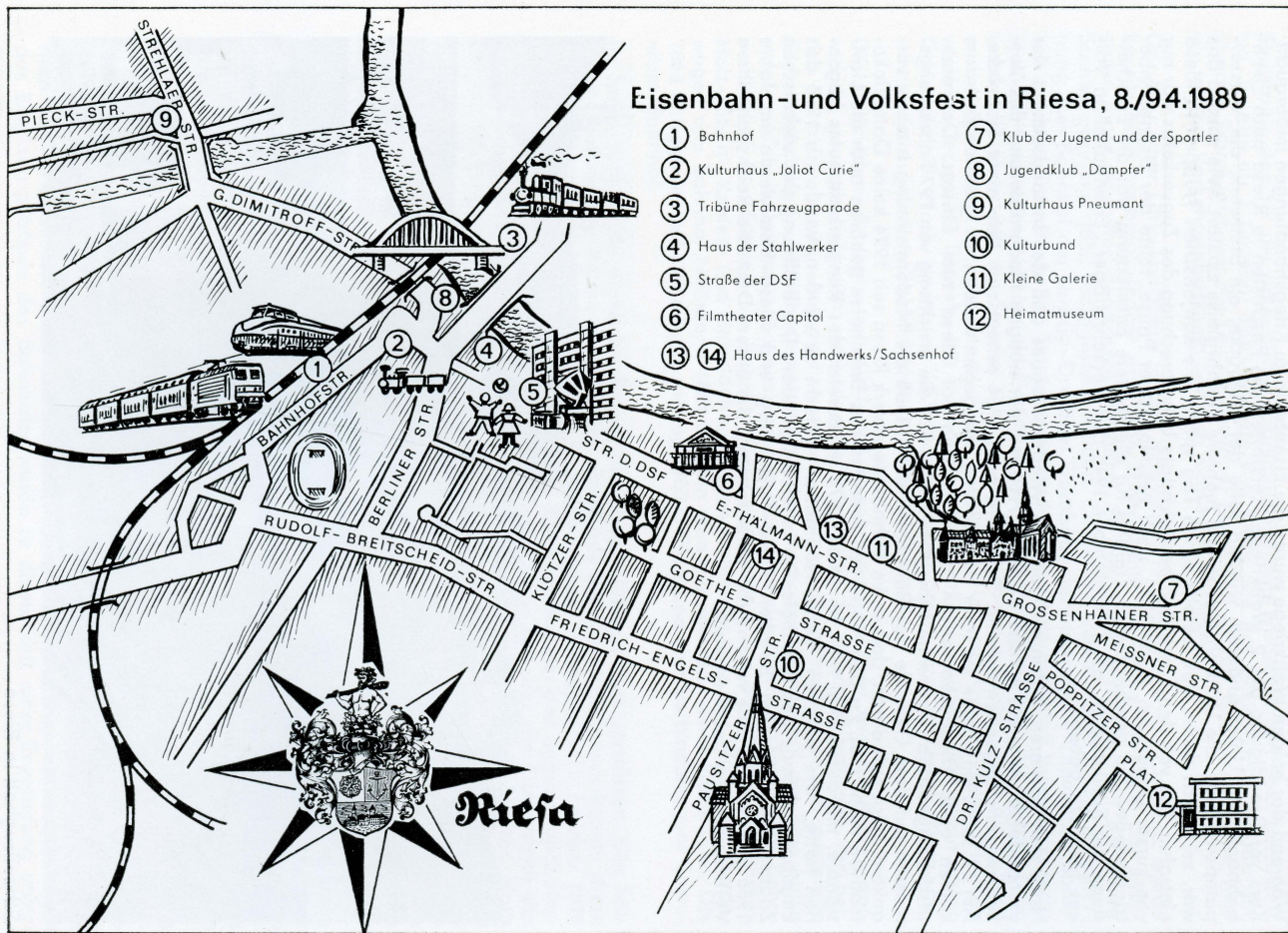
Im Jahre 1874 wurde damit begonnen, die Rieser Elbrücke zu verstärken. Der hölzerne Überbau der Brücke wurde durch einen aus Eisen ersetzt. Jedoch konnte diese Konstruktion nur zwei Monate dem Eisenbahnverkehr dienen, am 19. Februar 1876 stürzte die Brücke ein. Dieses Unglück wurde durch Hochwasser und ungewöhnlich starken Eisgang hervorgerufen. Ein weiteres Ereignis jener Zeit war die Übernahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie in die Hände des sächsischen Staates. Nach der mit Wirkung vom 1. Januar 1876 erfolgten Übergabe hatte der Staat hohe Kosten zu begleichen, um den Eisenbahnbetrieb in Riesa wieder herzustellen. So wurde das Gelände in und um den bisherigen Bahnhof ein riesiger Bauplatz. Während an der Elbe der Bau einer neuen, wesentlich größeren Brücke vorangetrieben wurde und eine Verbindung nach Elsterwerda bereits eingeweiht war, ging der Streckenbau von Riesa nach Lommatzsch seinem Ende entgegen. Der zwischen 1877 und 1879 erbaute Güterbahnhof mit seiner Einmündungs- und Verbindungskurve aus den Richtungen Chemnitz und Lommatzsch war ein wesentlicher Fortschritt im Betriebsablauf. Dadurch konnte der bisherige Chemnitzer Bahnhof geschlossen werden. Weitere Bauereignisse jener Zeit waren die Fertigstellung einer kreisförmigen Heizungshalle mit einer Drehscheibe, die Einweihung eines stattlichen Empfangsgebäudes im Personenbahnhof und schließlich die Eröffnung der neuen, aus 4 035 Tonnen Eisen bestehenden Eisenbahn- und Straßenbrücke über die Elbe. Eine Erweiterung der Elbkaibahn erfolgte in den Jahren 1885 und 1887. Für eine wesentliche Verbesserung sorgte die Verbindung zum Güterbahnhof, welche als Nebenbahn mit einer Streckenlänge von 1,63 km betrieben werden konnte. Im Jahre 1891 wurde ein Ringlokschuppen für 26 Lokomotiven in Betrieb genommen. Im gleichen Zeitraum erhielt der Bahnhof durch die Firma Siemens umfassende Sicherungseinrichtungen für die Bedienung neuer technischer Anlagen. Eine wesentliche Erweiterung erfuhr der Bahnhof Riesa in den Jahren 1912 bis 1913, als man nach dem Erwerb einer alten Kirschplantage den Rangierbahnhof verbreiterte. Auch das Empfangsgebäude des Bahnhofes wurde zu dieser Zeit einer Erweiterung unterzogen.

Während der beiden Weltkriege wurde die Eisenbahn zu Kriegshandlungen mißbraucht. Kurz vor Beendigung des 2. Weltkrieges zerstörten die Faschisten in Riesa auch Eisenbahnanlagen. Unter anderem wurden Teile der Elbbrücke, ein Stellwerk, die Wasserpumpenstation, die Lokdrehscheibe und mehrere Einfahrtgleise zerstört. Wie sinnlos das war, zeigt sich darin, daß bereits einen Tag später die sowjetischen Truppen in Riesa eintrafen. Die von den Faschisten beabsichtigte Unterbrechung des Zugverkehrs war nur von kurzer Dauer. Am 1. Juli 1945, nach zweimonatiger Pause, rollte der Eisenbahnbetrieb wieder. Ein geschichtliches Ereignis für die spätere Entwicklung war die Entscheidung der Sowjetunion, am 1. September 1945 den Verkehrsträger „Eisenbahn“ in Volle Hand zu geben.

Nach den schweren Anfangsjahren des Wiederaufbaues und der Instandsetzung der vorhandenen Anlagen konnte ab etwa 1960 mit der nötigen Modernisierung des Verkehrswesens begonnen werden. So schritt man 1964 erneut zum Bau einer Elbbrücke. Am 27. Juli 1966 konnte sie ihrer Bestimmung übergeben werden. Im gleichen Zeitraum kamen erste Diesellokomotiven auf dem Bahnhof Riesa zum Einsatz. Der elektrische Zugbetrieb begann im Jahre 1969. Dazu war die Errichtung von 197 Fahrleitungsmasten auf dem Gelände des Bahnhofes nötig. Daß die Modernisierung intensiv vorankam, zeigt sich daran, daß es im Bahnbetriebswerk Riesa seit 1974 keine Dampflokomotiven mehr gibt. Zu den modernen Anlagen des Bahnhofes gehören auch die Lichtsignalé, mit deren Bau man im Jahre 1973 im Bereich des Rangierbahnhofes begonnen hatte. Um weiteren Verkehrsaufgaben gerecht zu werden, wurde ab 1976 das Empfangsgebäude des Bahnhofes im Inneren verändert. Die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes auf den Strecken Riesa–Falkenberg und Riesa–Elsterwerda im Jahre 1986 ist ebenfalls eine wesentliche Verbesserung, die unsere Deutsche Reichsbahn ihren Verkehrskunden anbieten kann.



Schnellzughalt in Riesa



## Alle Veranstaltungen auf einen Blick:

Wo	Was	Wann	Sonnabend, 8. 4. 1989	Sonntag, 9. 4. 1989
<b>1</b>	<b>„Großer Bahnhof“</b> auf <b>Bahnhof Riesa</b> Jugendklub „Ernst Thälmann“ Lokfahrten am Bahnsteig 9 Fotoschau, Dienstort-MMM Hobby-Ausstellung Verkauf von Originalteilen		9.00–18.00 Uhr 10.00–16.00 Uhr 10.00–17.00 Uhr 10.00–17.00 Uhr 10.00–12.00 Uhr	9.00–18.00 Uhr 10.00–16.00 Uhr 10.00–17.00 Uhr 10.00–17.00 Uhr 10.00–12.00 Uhr
<b>2</b>	<b>Klubhaus der Gewerkschaften</b> <b>„Joliot Curie“</b> Modelleisenbahn, Münzen, Briefmarken, Fotos		10.00–18.00 Uhr	10.00–18.00 Uhr
<b>3</b>	<b>Elbbrücke – Fahrzeugparade</b>		14.00–16.30 Uhr	14.00–16.30 Uhr
<b>5</b>	<b>Straße der DSF</b> – Eröffnung Sportzentrum/Turnhalle Breitscheidstr. Handwerkermarkt Kinderfest		10.00 Uhr 14.00–17.30 Uhr 14.00–18.00 Uhr 14.00–16.00 Uhr	10.00 Uhr 14.30–17.00 Uhr 11.00–18.00 Uhr 10.00–12.00 Uhr
<b>4</b>	<b>„Haus der Stahlwerker“</b> Modenschau  Liedermacher, Pantomime, Zauberkünstler Kabarett-Zentrum		15.00 Uhr 19.00 Uhr  16.00–22.00 Uhr 16.30–22.00 Uhr	15.00 Uhr 19.00 Uhr  13.00–20.00 Uhr 16.30–20.30 Uhr
<b>6</b>	<b>Filmtheater „Capitol“</b> Bergsteigerchor „Kurt Schloßer“ Heiterer Familiennachmittag		19.30–21.00 Uhr	15.00–19.00 Uhr
<b>7</b>	<b>Klub der Jugend und Sportler</b> Gestalteter Jugendtanz (auch am 7. 4. 19.00–23.00 Uhr)		19.00–24.00 Uhr	
<b>10</b>	<b>Kulturbund und Heimatmuseum</b>			
<b>12</b>	Eisenbahnfilme „Non stop“		13.00–18.00 Uhr	13.00–18.00 Uhr
<b>9</b>	<b>Klubhaus „Pneumant“</b> Tanzabend mit Varieté		19.00–24.00 Uhr	
<b>14</b>	<b>Sachsenhof</b> Familienveranstaltung			10.00–11.30 Uhr 14.00–15.30 Uhr 16.30–18.00 Uhr

## Wegweiser für unsere Besucher

„**Signal auf Grün**“ heißt es für alle, die es zum Bahnhof Riesa zieht. Die Eisenbahner haben sich auf ihre Gäste gut vorbereitet und laden ein in die Bahnhofshalle.

Schauen Sie sich die **Dienstort-MMM** mit Disko an.

Oder wollen Sie sich lieber in einer historischen Uniform fotografieren lassen? Sie können auch Prominenten Ihre Fragen stellen oder am **Postamt Ernttagsbriefe** zum Jubiläum kaufen.

„**Hallo, junge Leute**“ – unter diesem Motto lädt die Besatzung des **Jugendklubzuges „Ernst Thälmann“** alle interessierten Mädchen und Jungen zu Besichtigungen, Gesprächen und Filmveranstaltungen ein und gibt Auskunft über Ausbildungsmöglichkeiten bei der Eisenbahn.

Vor dem Mitropa-Keller lädt Sie ein Drehorgelspieler zum Besuch der Hobby-Ausstellung der Riesaer Eisenbahner ein.

Nicht drängeln heißt es beim Verkauf von Eisenbahnoriginalteilen mit Versteigerung. Angeboten werden begehrte Teile von Lokomotiven, Signalen, Sicherungs- und Fernmeldemitteln. Wer danach noch einen Knopf an der Jacke hat, kann sich beschaulichen Betrachtungen im Klubhaus „Joliot Curie“ hingeben.

Hier zeigen die Modelleisenbahner interessante Fahrzeuge nicht nur für den Kenner. Besonderer Anziehungspunkt ist eine faszinierende Blecheisenbahn in Spur 0. Diese Ausstellung ist **bereits ab 2. 4. 1989**, 11.00 Uhr, geöffnet und schließt am 14. 4. 1989, 16.00 Uhr, ihre Pforten.

Eine **Fotoausstellung** über die Entwicklung der ersten deutschen Ferneisenbahn bringt auch Impressionen der bisherigen Bahnhofsfeste. Volkskünstler des Kulturhauses der Eisenbahner Dresden zeigen ihr Können im Schnitzen und Klöppeln und verkaufen Erzeugnisse ihres Schaffens. Ausstellungen von Briefmarken und Gedenkmünzen zur Eisenbahn vervollständigen das interessante Angebot im Klubhaus unmittelbar am Bahnhof Riesa.

Sicher ist für die Mehrheit der Gäste des Bahnhofs- und Volksfestes die **Fahrzeugparade** die Hauptattraktion der Festlichkeiten zum Jubiläum.

Hier zeigt die Deutsche Reichsbahn in bewegten Bildern aus eigenem Bestand Triebfahrzeuge der Dampf-, Diesel- und E-Traktion, die sich mit Güter- und Reisezugwagen vieler Gattungen in einer bisher nicht gezeigten Schau dem Publikum präsentieren.

Die Parade findet östlich der Elbebrücke statt. Allen Fotofreunden der Hinweis, eine Besichtigungskarte mit Fotogenehmigung für 5,- M ist zu erwerben.

Ein unvergeßliches Erlebnis für die ganze Familie ist der Besuch der **Straße der DSF**.

Erleben Sie hier im Sportzentrum vor der Kaufhalle die Sportler vom Sportwerbeensemble Lok Elsterwerda in einem interessanten **Schauprogramm**. Für die richtige Stimmung sorgt die Theo-Schumann-Combo.

„Komm, wir fahren mit der Eisenbahn“ heißt es für unsere Kleinen bei einem bunten Kinderfest, an dem **Volkskunstkollektive** der Bezirke Leipzig und Dresden und die **Kindertanzgruppe** des Kulturpalastes Dresden mitwirken. Auch Dorit Gäbler und Ina-Maria Federowski, die Clowns Lulu und Rolli sowie die Milanos mit ihren Braunbären wollen hier etwas für die ganze Familie bieten, unterstützt von der Blue-Wonder-Jazzband.

Sehenswertes und Anregendes dann in der „**Handwerker- und Zunftstraße**“. Sie lassen sich gerne in die Karten gucken, die Meister ihres Faches: die Korb- und Schuhmacher, Bildergießer, Feinküchler, Intarsien- und Scherenschneider und welche Zünftler es noch sein werden. Der Gang dorthin lohnt!

Im **Haus der Stahlwerker** heißt es an beiden Tagen „Alles einsteigen“ zu einer **Gratulationsfahrt** der Volks- und Berufskünstler. Bunt und unterhaltsam ist das Programm mit Souvenirverkauf, Buch- und Schallplattenbasar und natürlich mit gewohnt guter Gastronomie.

Ein großes Kabarettzentrum lädt Sie zum Besuch ein – das sollten Sie nicht versäumen! Viele Anregungen zum Weitersagen vermitteln Volkskunstkollektive aus ihrer Arbeit.

Ein auserlesener Gruß erwartet die Liebhaber des Chorgesangs am Samstagabend im **Filmtheater „Capitol“**. Der berühmte Bergsteigerchor „Kurt Schlosser“ – Ensemble der Reichsbahndirektion Dresden – gastiert in Riesa zum Streckenjubiläum mit einer Auswahl seiner schönsten und bekanntesten Lieder.

Und am Sonntagnachmittag ganz in Familie!

Kommen Sie ins „Capitol“ und erleben Sie ein paar heitere Stunden unter dem Motto „Wenn einer eine Reise tut“. Dorit Gäbler, Ute & Jean, Cornelia Nossek, William Koberstädt, Lutz Hoff und die Benny-Barré-Show reisen mit!

**Hallo junge Leute**, das ist Euer Abend in Eurem **Klub der Jugend und Sportler!** Echt stark das Angebot zum Tanzen mit vielen künstlerischen Leckerbissen als Tanzeinlagen. Wer die Satire liebt, der kann frohlocken. An diesem Wochenende geben sich **Kabarettis aus Dresden und Leipzig** in Riesa ein Stelldichein.

Wo also hingehen: In's **Haus der Stahlwerker** zum Programm der Eisenbahnkabarettis „Signal“ und „Die Schlußlichter“ sowie bekannter Kabarettisten aus Leipzig.

Für ganz spezielle Interessen halten der Kulturbund in seinen Räumen und das Heimatmuseum der Stadt Riesa ein besonderes Schmeckerchen bereit:

Am Sonabend und und Sonntag werden „**Nonstop Eisenbahnfilme**“ gezeigt, in den gebräuchlichsten „Spurweiten“ (16 mm, 35mm).

Da wechseln sich kaum gezeigte Dokumentarberichte und Archivmaterialien über Lokomotiven, Bauvorhaben und Ereignisse ab mit interessanten Spielfilmen über Schmalspur- und Traditionsbahnen sowie Kurzfilmen aus der Hand von Amateurfilmschaffenden unserer Republik über die Eisenbahn.

Da die Liste aller Titel den Umfang des Programmheftes gesprengt hätte, schauen Sie bitte „vor Ort“ auf die Ankündigungen.

Der „Sachsenhof“ lädt ein zu unterhaltsamen Stunden bei Tanz und künstlerischen Darbietungen unter dem Motto „Klub zu zweit“.

Konzert- und Gastspieldirektion Dresden, Gestalterkollektiv

Chefregisseur Manfred Vogt

Chefgestaltung Manfred Schröder

Produktionsleitung Hans-Joachim Krumnow

## Verkehrsmuseum Dresden

Johanneum am Neumarkt  
Augustusstraße 1  
Dresden, 8010



Als Beitrag zur **Friedrich-List-Ehrung der DDR 1989** zeigt das Verkehrsmuseum Dresden:

- vom **5. 4. bis 2. 7. 1989**  
die Ausstellung „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig-Dresden“ und
- vom **6. 8. bis 30. 12. 1989**  
die Ausstellung „Friedrich List – bürgerlicher Nationalökonom und Wegbereiter eines deutschen Eisenbahnwesens“  
jeweils im Sonderausstellungssaal 2. Obergeschoß.

Außerdem erwarten Sie auf fast 5 000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche die ständigen Ausstellungen zur Entwicklung der Verkehrsbranche.  
Die Eisenbahn, der größte binnenländische Verkehrsbranche, umfaßt mit den Ausstellungskomplexen

- Entwicklung der Triebfahrzeuge
- Geschichte und Gegenwart des Eisenbahnwesens und
- Sicherungs- und Fernmeldetechnik

den umfangreichsten Ausstellungsteil. Er vermittelt einen technisch-historischen Abriss der Entwicklung der Eisenbahn von den Anfängen bis zur Gegenwart.

Hauptanziehungspunkte sind mehrere Originalfahrzeuge, darunter die älteste in der DDR erhaltene Lokomotive, die „Muldenthal“ von 1861, die ehemalige sächsische Tenderlokomotive der Gattung VII T von 1886 „Friedrich Hegel“ sowie die erste Drehstromversuchslokomotive der Welt von 1898.

Anmeldungen von Veranstaltungen und Führungen unter 4 95 30 02, Gruppe Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit, montags bis freitags 9 bis 11 und 13 bis 15 Uhr.

### Öffnungszeiten:

Vom 1. April bis 30. September täglich 9 bis 17 Uhr,  
vom 1. Oktober bis 30. März täglich 10 bis 17 Uhr,  
montags geschlossen



## ***Freundeskreis beim Verkehrsmuseum Dresden im Kulturbund der DDR***

Vor etwa einem Jahr bildete sich, angeregt durch verkehrshistorisch Interessierte, ein Freundeskreis beim Verkehrsmuseum in Dresden.

Diese Einrichtung des Kulturbundes der DDR macht es sich zur Aufgabe, an der Verkehrsgeschichte und -entwicklung interessierte Bürger aller Bevölkerungsschichten und Berufe in einem Arbeitskreis zusammenzufassen und im Rahmen des weiter wachsenden Freizeitfonds unserer Werktätigen zu einer aktiven Tätigkeit für die Erschließung, Bewahrung, Sammlung und Verbreitung verkehrshistorischer Leistungen und Sachzeugen zu führen.

Gegenwärtig bestehen die **Interessengemeinschaften**

— EISENBAHN — KRAFTVERKEHR

— STÄDTISCHER VERKEHR — LUFTVERKEHR

in denen spezifische verkehrshistorische Aufgaben entsprechend den bestehenden Interessen gelöst werden.

Darüber hinaus führt der Freundeskreis als Ganzes Veranstaltungen im Rahmen von Vorträgen, Exkursionen zu Verkehrseinrichtungen, Besuch anderer Museen und Ausstellungen sowie im geselligen Bereich durch.

Er bekennt sich zugleich zu musealen und denkmalpflegerischen Aufgaben, an deren Lösung das Verkehrsmuseum und die Verkehrsbetriebe aus historischer Sicht interessiert sind.

Mit der Darstellung unseres Arbeitsfeldes möchten wir Ihr Interesse an einer Mitarbeit im Freundeskreis wecken und Sie gegebenenfalls für eine Interessengemeinschaft gewinnen. Im Rahmen dieser Veröffentlichung können natürlich nur die Grundsätze unserer Tätigkeit aufgezeigt werden. Wenden Sie sich deshalb, wenn Sie verkehrshistorisch interessiert sind, auf schriftlichem oder fernmündlichem Weg an

### **Freundeskreis Verkehrsmuseum Dresden**

Augustusstraße 1 (Johanneum)

Dresden, 8010

Telefon Dresden 4 95 30 02

Wir sind gern bereit, Ihre Fragen zu beantworten. Einer Mitarbeit im Freundeskreis sehen wir mit Erwartung entgegen.

Mit freundlichen Grüßen

**HD Dr. sc. oec. Ralf Haase**, Vorsitzender



## Der DEUTSCHE MODELLEISENBAHN-VERBAND DER DDR lädt ein

anlässlich des 150jährigen Jubiläums der ersten  
deutschen Fernbahn und  
gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn und dem  
Verkehrsmuseum Dresden zu

# GROSSEN FAHRZEUGAUSSTELLUNGEN

- vom **20. bis 28. Mai 1989 in Leipzig** (Dresdner Güterbahnhof)  
mit zahlreichen historischen und modernen Eisenbahnfahrzeugen  
und **Traditionsfahrten** Leipzig–Borsdorf–Großsteinberg und zurück mit  
dem Traditions-Personenzug der DR und Dampflok der BR 65, 74  
bzw. 86
  
- vom **19. bis 27. August 1989 im Bf. Radebeul Ost**  
mit der bisher umfassendsten Ausstellung von Sachzeugen der Eisen-  
bahngeschichte, kulturellen Aktivitäten sowie **Traditionsbetrieb** auf  
Normal- und Schmalspur.  
Neben der „SAXONIA“ zeigen wir Ihnen damit noch einmal fast alle  
an der großen Fahrzeugparade in Riesa beteiligten Triebfahrzeuge!

Wir empfehlen unseren **Traditionsbetrieb** mit historischen Zügen

- von **Radebeul Ost** am 4., 18. und 25. Juni, 16. Juli, 19., 20., 23., 24., 26.  
und 27. August, 17. und 30. September sowie am 7. Oktober 1989 in  
die 700jährige Zillestadt Radeburg (KBS 308),
- in **Erfurt West** am 10. und 11. Juni, 1./2. und 15./16. Juli, 5./6. und  
12./13. August 1989 (KBS 642) sowie
- auf der 90jährigen Bäderbahn **Putbus–Göhren** am 13. Mai sowie 14.  
und 15. Oktober 1989 (KBS 956).

In unseren **Arbeitsgemeinschaften** finden Sie interessante Betätigungsmöglichkeiten und sinnvolle Freizeitgestaltung unter

- |                            |  |                            |
|----------------------------|--|----------------------------|
| — Modelleisenbahnern,      |  | Sie befassen sich auch mit |
| — Eisenbahnfreunden und    |  | TRADITIONSPFLEGE und       |
| — Freunden des Nahverkehrs |  | VERKEHRSGESCHICHTE!        |

Auskünfte erteilen u. a.:

### DEUTSCHER MODELLEISENBAHNVERBAND DER DDR

Generalsekretariat, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035

Bezirksvorstand Dresden, Antonstr. 21, PSF 325, Dresden, 8060

Bezirksvorstand Halle, Georgiring 14 (Hbf), Leipzig, 7014

# Sonderfahrtskalender 1989

Vom Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) und anderen Veranstaltern werden in jedem Jahr vielfältige Sonderfahrten mit historischen Eisenbahnfahrzeugen „in Aktion“ organisiert.

Nachstehend sind nur die für die Öffentlichkeit zugelassenen Fahrten aufgeführt. Teilnahmebedingungen und weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der Zeitschrift „modelleisenbahner“.

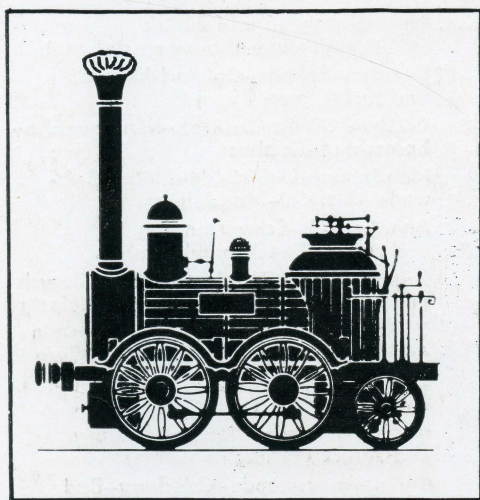
Tag(e)	Veranst.	Fahrstrecke	Lok-BR	Zug
22. 4.	DMV Greifsw.	Eberswalde–Oderberg und zurück	65	
21. 5.	DMV Zwi.	Zwickau–Leipzig und zurück (mit Besuch der Fahrzeugausstellung)	50 58	TE
10. 6.	DMV	Dresden–Sebnitz–Goßdorf-Kohlmühle	50	TE
11. 6.	Dre.	und zurück (zwei Züge)	86	TP
24. 6.	DMV Cottb.	Cottbus–Görlitz–Bautzen–Königswartha– Spremberg–Cottbus	01 o. 02	
1. 7.	DMV Mgb.	Magdeburg–Oebisfelde–Klötze–Salz- wedel–Stendal–Magdeburg	41 65	
5. 8.	DR	Annaberg-B.–Schwarzenberg	50	TE
12. 8.	Abg.	und zurück (Streckenjubiläum)	86	
19. 8.	DMV	Leipzig–Riesa–Radebeul-Ost (m. Besuch der Fahrzeugausstellg.)–Döbeln–Leipzig	02/03 58	TE
26. 8.	Halle			
9. 9.	DMV Erf.	Gera–Werdau–Herlasgrün–Falkenstein –Adorf (V)–Plauen u. Bf.–Greiz–Gera	65 50	
9. 9.	DMV Zwi.	Zwickau–Adorf (V)–Greiz–Neumark– Zwickau (mit Treffen beider Züge)	58 50	TE
16. 9.	DMV Schw.	Rostock–Güstrow–Neubrandenburg und zurück (Streckenjubiläum)	38.1	
30. 9.	DMV	Berlin–Angermünde–Oderberg–Bad Freienwalde–Wriezen–Berlin	38.1 52	TP
1. 10.	Bln.			
14. 10.	DMV Grwd.	Greifswald–Putbus und zurück sowie Putbus–Göhren u. zurück (Streckenjub.)	62 99	

Legende: TE – Traditions-Eilzug, TP – Traditions-Personenzug

Weitere Fahrten werden ggf. in der Fach- bzw. örtlichen Presse bekanntgegeben. Die Veranstalter bieten Ihnen im Rahmen der vorhandenen Platzkapazitäten gern die Möglichkeit, an einer interessanten Fahrt mit Dampf und Rauch oder einer historischen Ellok teilzunehmen. Ausländische Interessenten melden sich dazu bitte an das Reisebüro der DDR, Generaldirektion, PSF 77, Berlin, 1026.

Außerdem finden 1989 auf fünf Strecken regelmäßige Traditionsfahrten statt (s. S. 24), und schließlich möchten wir Ihnen noch eine gemütliche Fahrt auf einer der acht dampfbetriebenen Schmalspurbahnen der DDR empfehlen!

**ERSTE  
DEUTSCHE  
FERN  
EISENBAHN**



**LEIPZIG  
DRESDEN  
1839  
1989**