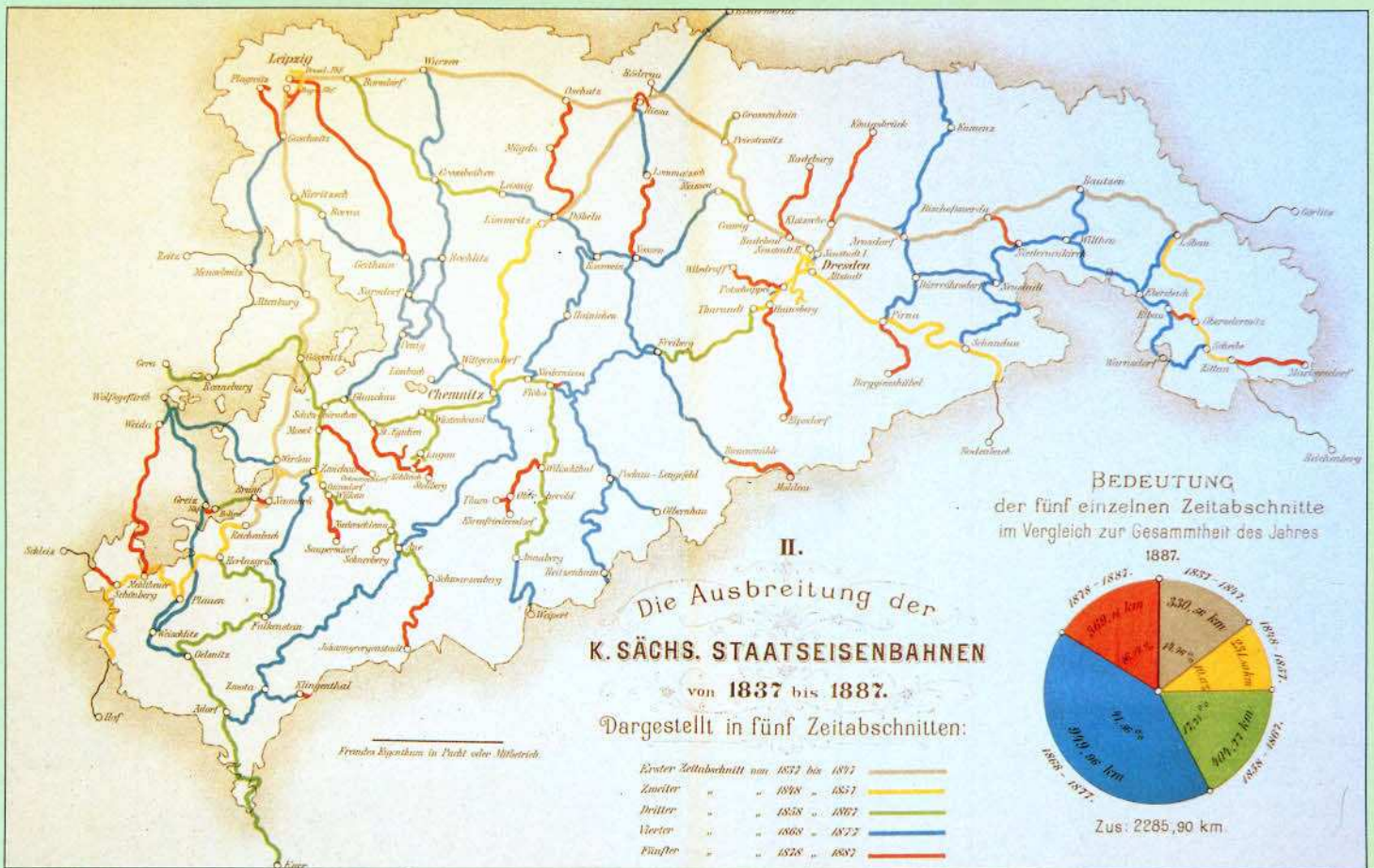


# Sachsen-Report

Sächsische Eisenbahngeschichte • Teil 2: 1880-1920



(Füllseite)



**Bild 2:** Ausdehnungsbereich der Sächsischen Staatsbahn Mitte des letzten Jahrhunderts.

**Bild 1 (Titelbild):** Der Göltzschtalviadukt, noch heute ein Symbol des sächsischen Eisenbahnbaus. Vor der mächtigen Brücke stehen Wagen der Mylau-Lengfelder Eisenbahn, die noch mit der Heberlein-Bremse ausgerüstet sind (Aufnahme um 1905). **Abb. 1 und 2: Sammlung Weisbrod**

# Impressum

ISBN 3-922404-71-5

**Verlag und Redaktion:**  
**Hermann Merker Verlag GmbH**  
 Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck  
 Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck  
 Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49  
 Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker  
 Autor: Manfred Weisbrod  
 Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger  
 Bildredaktion: Ingo Neidhardt, Helge Scholz  
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann  
 Layout: Gerhard Gerstberger  
 Koordinierung: Ingo Neidhardt  
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning S.r.l.  
 Via Chioda, 123/A • I-37136 Verona  
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH  
 Vertrieb Einzelverkauf:  
 MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb  
 GmbH & Co KG • D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreislste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Copyright Januar 1995 by  
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

# Inhalt

Einleitung	Seite 6
Die Staatsbahnzeit (ab 1876)	8
Ankauf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie	11
Neubauten der Staatsbahn in den siebziger Jahren	17
Die Sekundärbahnzeit – Ausbau des Netzes bis zur Jahrhundertwende	22
Staatsbahn-Neubauten	24
Die Schmalspurbahnen	34
Hochbauten sächsischer Eisenbahnen	44
Kunstabauten sächsischer Eisenbahnen	54
Eisenbahnsignale in Sachsen	64
Uniformen der Sächsischen Staats-Eisenbahn	70
Die Lokomotiven der Privatbahnen, Teil 2	72



**Bilder 3, 4 (oben) und 6 (rechte Seite unten links):** Verschiedene Dienstsiegel der K.Sächs. Sts.E.B. **Alle Abb.: Sammlung Prof. Berger**

## Einleitung

Band 2 der Sächsischen Eisenbahngeschichte behandelt unter anderem die Zeit, in der das Königreich Sachsen in verstärktem Maße private Bahngesellschaften aufkaufte und das Eisenbahnnetz in eine Staatsbahn umwandelte. Wichtigste Erwerbung war das Streckennetz der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) im Jahre 1876, das nicht nur aus der für Sachsen so bedeutenden Strecke Leipzig – Dresden über Riesa bestand, sondern auch eine fast parallele Strecke von Borsdorf über Döbeln nach Meißen umfaßte und sich im Norden und Süden bis an die Grenzen des Königreichs ausdehnte.

Etwa ab 1880 trat der sächsische Staat auch selbst als Bauherr für Eisenbahnstrecken in Aktion und nutzte das Sekundärbahngesetz von 1878, um Strecken als Hauptbahnen zu bauen, aber kostengünstiger als Sekundärbahnen zu betreiben. In diese Zeit fällt auch der Ausbau des sächsischen Schmalspurnetzes, des dichtesten, das es in Deutschland je gab, und das mit einer Ausnahme (Zittau – Oybin/Jonsdorf) ausschließlich von der Staatsbahn errichtet worden ist. Die Absichten des Reichskanzlers, Fürst v. Bismarcks, mit dem 1871 gegründeten Deutschen Reich auch eine einheitliche Staatsbahn zu schaffen, scheiterten nicht nur am Widerstand der Königreiche Bayern und Württemberg, sondern auch an dem Sachsen.

Die einzigartige Eisenbahnlandschaft Sachsen wird nicht nur durch die zum Teil typisierten Hochbauten, sondern vor allem durch seine Kunstbauten geprägt, denen in Deutschland nur wenig Vergleichbares gegenübersteht. Herr Professor Dr.-Ing. habil. em. Manfred Berger, u.a. Autor der dreibändigen Ausgabe über historische Bahnhofsbauten und des bemerkenswerten Bandes über den Leipziger Hauptbahnhof, hat dankenswerterweise die Autorenschaft über Hoch- und Kunstbauten übernommen und viel wertvolles Bildmaterial seiner Sammlung bereitgestellt. Für die Abfassung der Kapitel über Uniformen und das Signalwe-

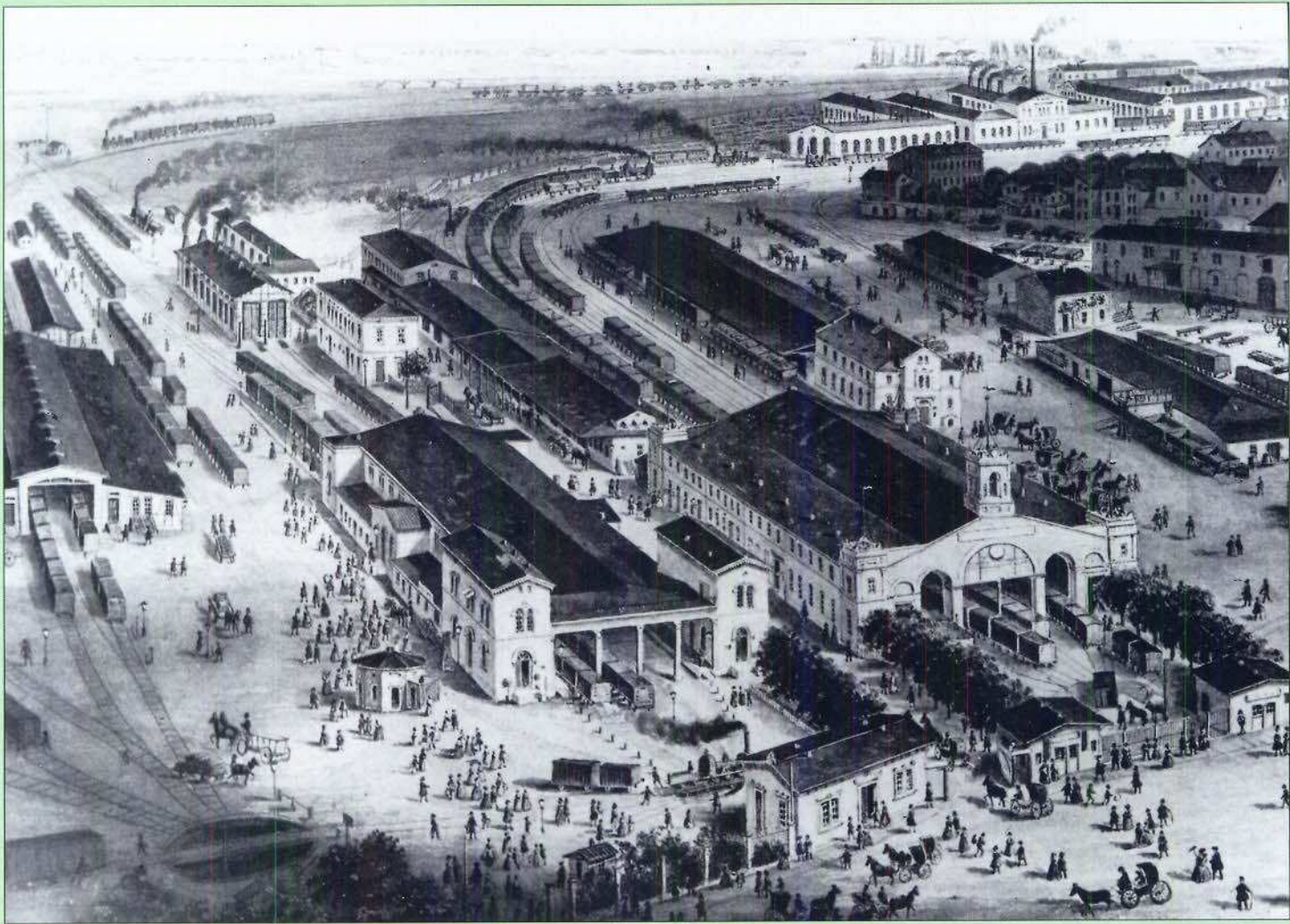


sen bin ich Herrn Dipl.-Ing. Hans Pottgießer und Frau Karin Schweiger zu Dank verpflichtet. Es wurde in diesem Band darauf verzichtet, die Umbauten der Dresdner Bahnhöfe um die Jahrhundertwende und den Bau des Hauptbahnhofs Leipzig zu behandeln, weil zu diesen Themen bereits Specials des Eisenbahn-Journals von Prof. Berger und mir in den Jahren 1990 und 1991 erschienen sind. **Manfred Weisbrod**

**Bild 5:** Der Göltzschtalviadukt in seiner ganzen Größe. Die große planierte Fläche vor dem Bauwerk – früher der Standort des Materiallagers – wurde zur Errichtung des Spitzkehrenbahnhofs Göltzschtalbrücke genutzt. **Abb.: Sammlung Weisbrod**

**Bild 7 (rechts):** (Annaberg-)Buchholz im Erzgebirge – einer der bedeutendsten Bahnhöfe der Königlich Sächsischen Staatsbahn im oberen Erzgebirge. **Abb.: Sammlung Scholz**





**Bild 8:** Ein Überblick über die Bahnhofsanlagen in Leipzig im Jahre 1862, 40 Jahre vor der Erbauung des Hauptbahnhofes. Deutlich erkennbar, wie die verschiedenen Anlagen des Leipzig-Magdeburger und des Leipzig-Dresdner Bahnhofs nebeneinander standen.

**Bild 12 (rechte Seite oben):** Im direkten Vergleich dazu eine Luftaufnahme des späteren vereinigten Hauptbahnhofes, wie er heute existiert. **Abb. 8 und 12: Slg. Weisbrod**

**Bild 13 (rechte Seite unten):** Verwaltungsbereich der Sächsischen Staatsbahn. Netz der Leipzig-Dresdner Eisenbahn farblich hervorgehoben. **Abb.: Slg. Prof. Berger**

**Bilder 9 bis 11:** Dienstsiegel der K.Sächs.Sts.E.B. **Abb. 9 bis 11: Slg. Prof. Berger**



## Die Staatsbahnzeit (ab 1876)

### Ankauf der Privatbahnen

Der Rausch der Gründerjahre ging schnell vorbei. Viele Gesellschaften kamen bereits beim Bau der Bahn in finanzielle Bedrängnis oder konnten ihn nur mit Mühe und Schulden beenden. Meist waren sie froh, wenn der Fiskus ihnen die zur Bürde gewordene Bahn abkaufte. Die Gründe hierfür sind sicherlich von Bahngesellschaft zu Bahngesellschaft verschieden.

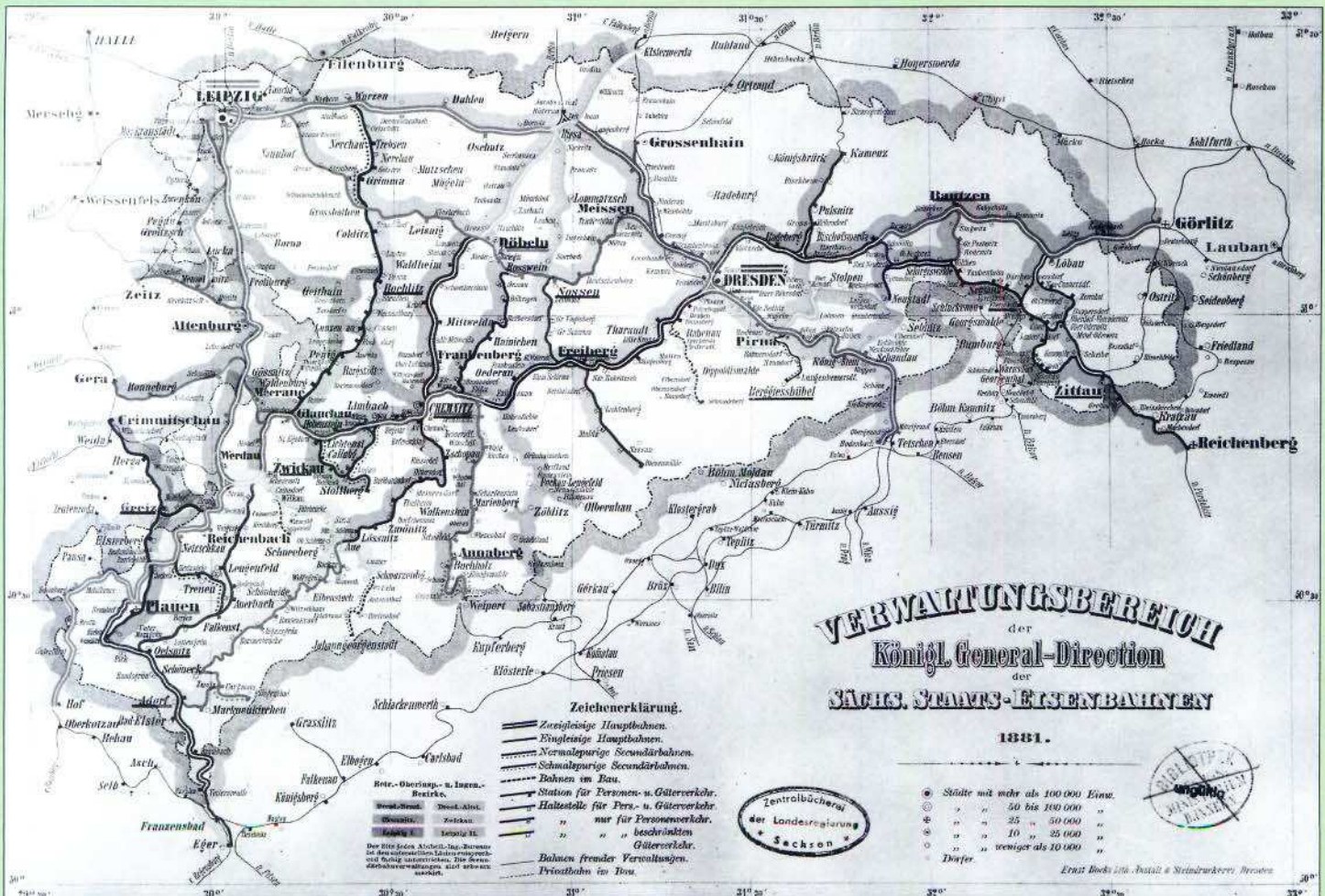
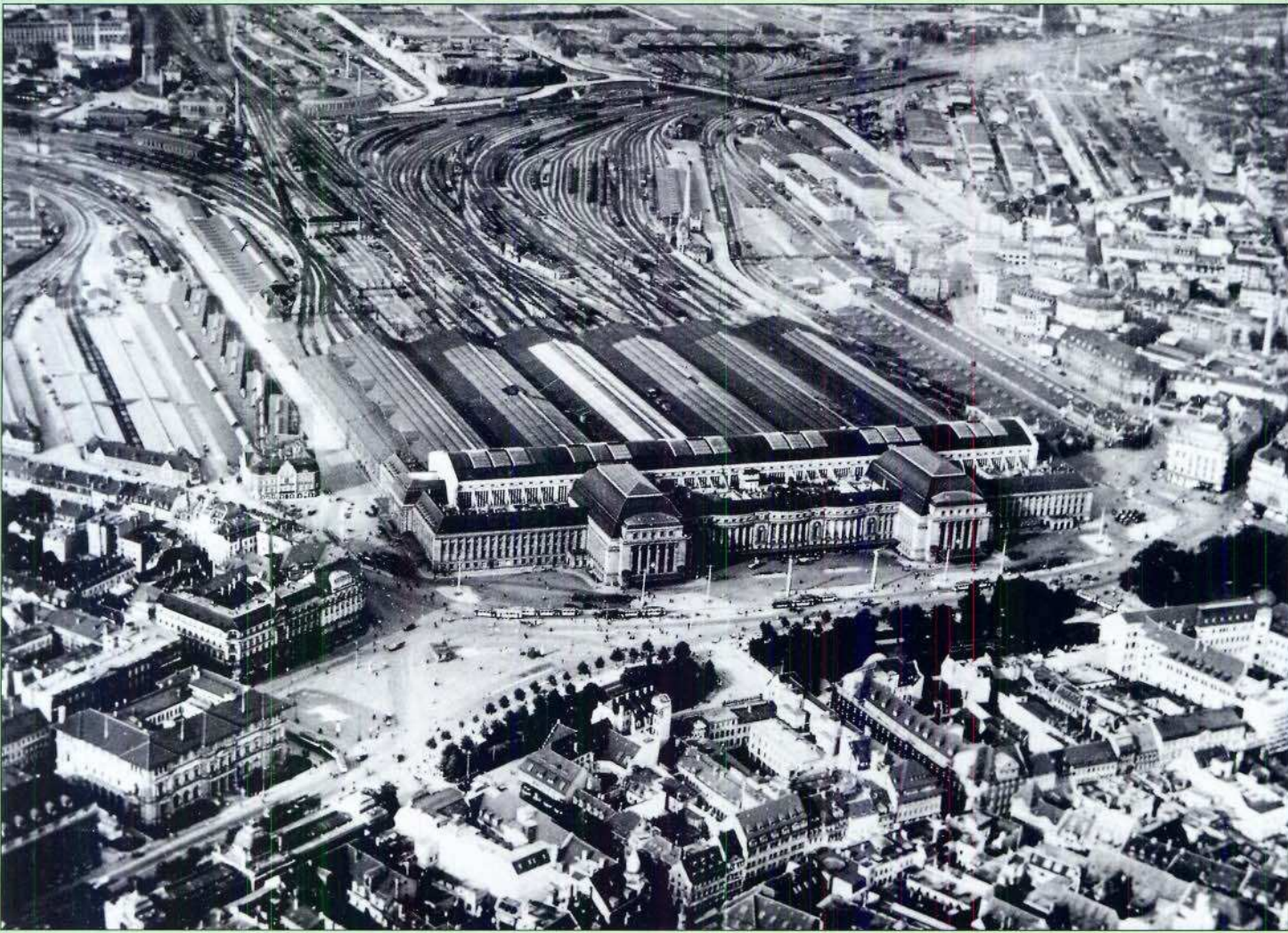
Erfahrungen beim Eisenbahnbau lagen zu Anfang der siebziger Jahre durchaus vor. Doch der Bauboom in den Gründerjahren, der nicht nur die Eisenbahn betraf, verteuerte Material und Lohnkosten in unkalulierbarer Weise, so daß sich im Laufe der Bauzeit manch solide berechnetes Projekt mit dem eingesetzten Aktienkapital nicht mehr bezahlen ließ. Wenn unvorhergesehene Schwierigkeiten (topographisch oder witterungsbedingt) auftraten und am Ende vielleicht auch noch das Verkehrsaufkommen unter den Berechnungen blieb, war der finanzielle Ruin der Aktiengesellschaft besiegelt.

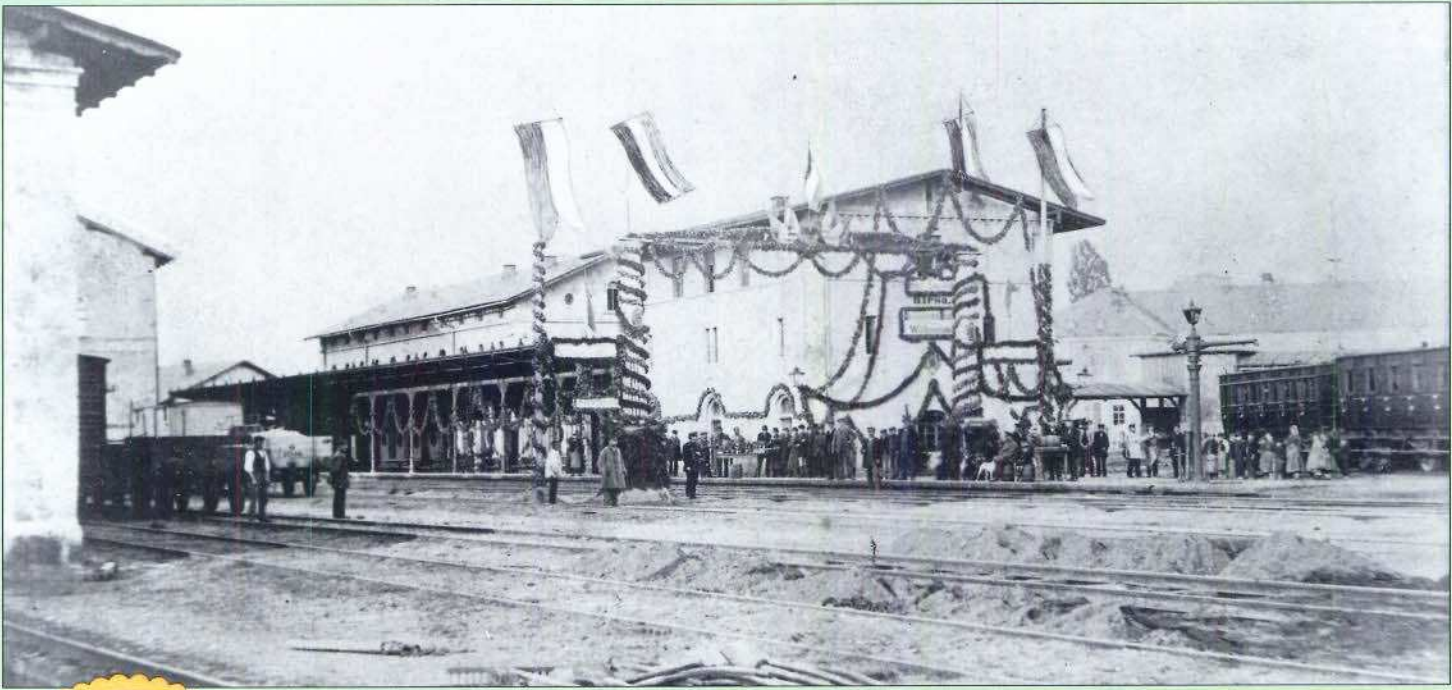
Nahezu im ganzen Deutschen Reich gab es nach 1871 ein Nebeneinander von Privat- und Staatsbahnen. In der Reichsverfassung beschäftigten sich mehrere Artikel mit dem Eisenbahnwesen, über das landesweit wegen Unpünktlichkeit, zu langsamer Frachtbeförderung und eines undurch-

schaubaren Tarifdschungels Klage geführt wurde. Auf Basis der Reichsverfassung entstand per 22. Dezember 1871 ein einheitliches Betriebsreglement, per 29. Dezember 1871 eine einheitliche Bahnpolizeiordnung.

Auch wenn das einigen Bundesstaaten nicht paßte – am 27. Juni 1873 wurde das Reichseisenbahnamt gegründet. Es schuf am 11. Mai 1874 ein neues Betriebsreglement, am 11. Januar 1875 eine einheitliche Signalordnung und unter dem gleichen Datum eine neue Bahnpolizeiordnung. Vom 12. Juni 1878 stammt die Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung. Ein vollständiges Reichseisenbahngesetz allerdings scheiterte am Widerstand vor allem der Bundesstaaten Bayern, Württemberg und Sachsen. Das Reichseisenbahnamt wurde von allen Ländern nur als oberste Aufsichtsbehörde und Schlichtungsstelle anerkannt.







**Bild 14:** Eine Darstellung des alten LDE-Bahnhofs Riesa. Links neben dem Empfangsgebäude steht das halbverdeckte Heizhaus. **Abb. 14 bis 16: Sammlung Prof. Berger**  
**Bilder 15 und 16:** Weitere Dienstsiegel der K.Sächs.Sts.E.B.



## Reichseisenbahnen

Weil auch die Idee eines einheitlichen Tarifsystems auf erhebliche Schwierigkeiten stieß, kam der Gedanke auf, alle Eisenbahnen Deutschlands für das Reich zu erwerben und damit alle Probleme auf einen Schlag zu lösen. Reichskanzler Fürst Bismarck, von der sächsischen Regierung nach dem Stellenwert der noch als Gerücht gehandelten Information befragt, stand dem Staatsbahnsystem (Reichseisenbahnsystem) aufgeschlossen gegenüber. In den Landtagen von Sachsen, Bayern und Württemberg regte sich Protest gegen die Übernahme der Eisenbahnen durch das Reich, weil man eine unzulässige Stärkung der

Zentralgewalt einerseits und eine Nichtberücksichtigung lokaler Interessen andererseits befürchtete.

Die sächsische Staatsregierung wurde deshalb von beiden Kammern des Landtags mit großer Mehrheit ermächtigt, "einer auf die Erwerbung der deutschen Eisenbahnen oder eines Teiles derselben für Rechnung des Deutschen Reiches gerichteten Vorlage im Bundesrate die Zustimmung zu versagen sowie unerwartet einer solchen Vorlage sobald als thunlich denjenigen Bedenken, welche gegen die projektierte Erwerbung der deutschen Eisenbahnen oder eines Teiles derselben für Rechnung des Reiches sprechen, in geeigneter Weise dem Reichskanzler gegenüber Ausdruck zu geben" (Mitteilungen der II. Kammer des sächsischen Landtags 1875/76).

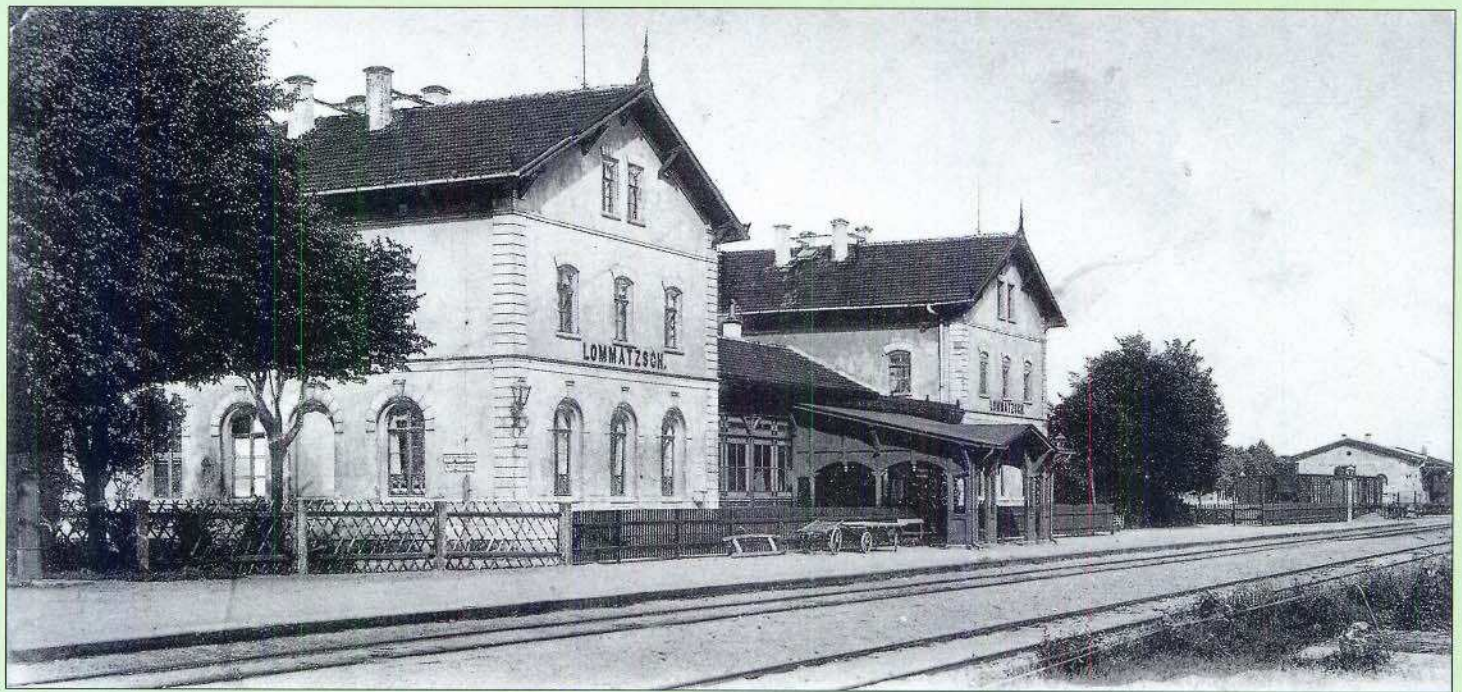
Der ab 1876 in verstärktem Maße beginnende Ankauf von Privatbahnen durch den sächsischen Staat ist nur sehr bedingt als

eine Art Abwehrreaktion gegen den Reichseisenbahngedanken Bismarcks zu werten. Vielmehr sind vor allem in Schwierigkeiten geratene Bahngesellschaften mit teilweise unrentablen Strecken aufgekauft worden. Albert Wiedemann schreibt in seinem Werk "Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung": "Allerdings wird auch der Gedanke, daß die Regierung durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen besser in Stand gesetzt werde, den Ansprüchen des Reiches in strategischer Beziehung und im Interesse friedlicher Entwicklung des allgemeinen Verkehrs nachzukommen, und daß damit den Bestrebungen für Reichseisenbahnen der Boden entzogen würde, eine Rolle gespielt haben, aber diese Erwägungen konnten höchstens die Regierung veranlassen, die Durchführung dieser ohnehin durch die Verhältnisse gebotenen Maßregel etwas mehr zu beschleunigen, als es sonst vielleicht geschehen wäre."



**Bild 17:** Brückenbelastungsprobe der zweiten Riesaer Elbbrücke am 4. Februar 1878.  
**Abb.: Sammlung Weisbrod**





**Bild 18:** Die Station Lommatzsch. Sie liegt an der LDE-Strecke von Riesa nach Nossen. Hier zweigte wenige Jahre nach der Errichtung des Bahnhofs noch eine Schmalspurstrecke nach Süden ab. Durch diese Anbindung gewann der Bahnhof an Bedeutung. **Abb.: Sammlung Veith**

## Ankauf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

Die LDE war der Sächsischen Staatsbahn schon lange ein Dorn im Auge. Abgesehen davon, daß das sehr rentable Streckennetz der LDE der Staatsbahn den Ausgleich für weniger rentable Strecken bringen konnte, fielen dann Güterabgabe und Wagenkontrolle beim Übergang auf LDE-Strecken weg. Im Besitz durchgehender Strecken Görlitz – Leipzig und Bodenbach – Leipzig konnte die Staatsbahn ausländischer Konkurrenz wirksamer begegnen und Betriebsmittel schneller bedarfsgerecht einsetzen. Die im Raum schwebende Idee einer Reichseisenbahn stärkte die Verhandlungsposition des sächsischen Staates gegenüber der LDE, weil keine Klarheit darüber bestand, in welcher Höhe und unter welchen Bedingungen private Bahngesellschaften beim Übergang auf das Reich abgefunden würden. Der sächsische Staat wurde von den Ständen ermächtigt, die Leipzig-Dresd-

ner Eisenbahn-Compagnie mit allen Aktiva und Passiva per 1. Juli 1876 aufzukaufen. Der Kaufpreis betrug 104 537 663 Mark. Dafür gingen folgende Strecken mit allen Betriebsmitteln, Hoch- und Kunstbauten in den Besitz des sächsischen Staates über:

Leipzig – Dresden	115,0 km
Coswig – Meißen	8,6 km
Borsdorf – Meißen	95,1 km
Priestewitz – Großenhain	5,1 km
Nossen – Freiberg	23,9 km
Riesa – Elsterwerda	23,5 km
Freiberg – Mulda	14,3 km

im Betrieb befindliche Strecken: 285,5 km

im Bau befindlich (51,8 km):

Mulda – Bienenmühle	11,8 km
Nossen – Riesa	33,0 km
Bienenmühle – Landesgrenze	7,0 km
<b>Gesamtlänge</b>	<b>337,3 km</b>

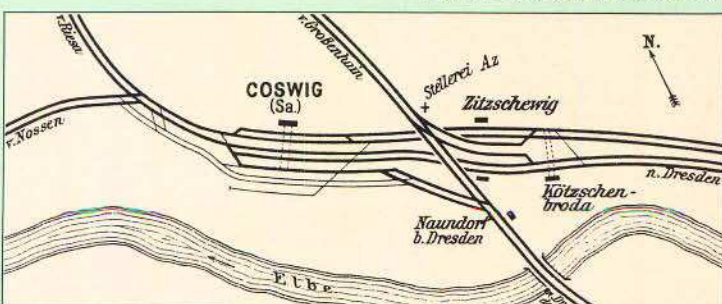
Die untenstehende Übersicht gibt einen Überblick über die vom Königreich Sachsen aufgekauften Bahnstrecken.

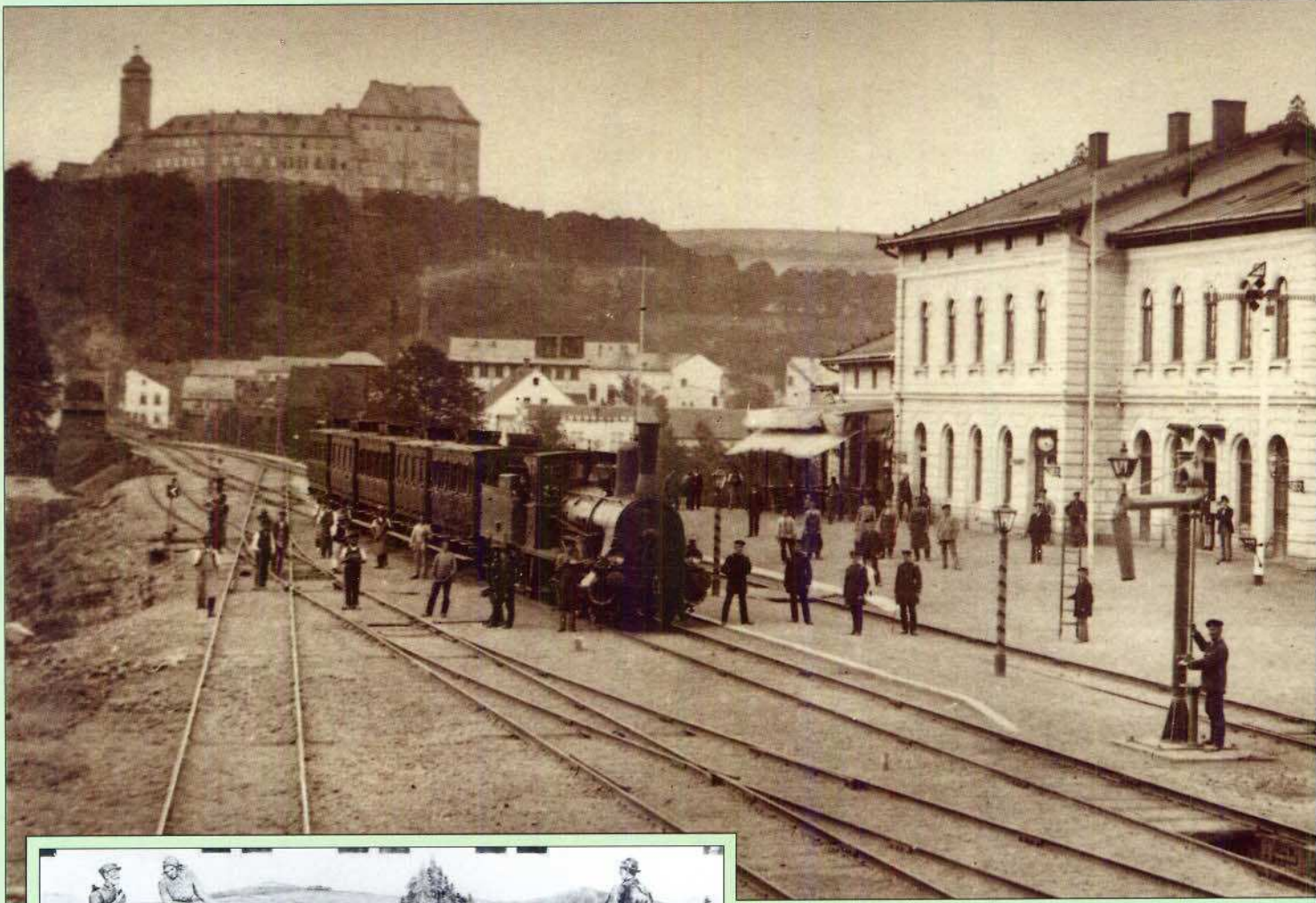
So war bereits 1876 ein Großteil der wichtigsten sächsischen Privatbahnen in die Hände des Staates gekommen. Weitere Gesellschaften boten der Regierung ihre Bahnen zum Kauf an, und diese schlug

• Greiz – Brunn	9,75 km	am 01.01.1876
• Sächsisch-Thüringische Bahn (Weischlitz – Wolfsgefäth) (davon 25,14 km in Sachsen)	55,30 km	am 01.07.1876
• Chemnitz – Aue – Adorf (mit Zweigbahn Zwota – Klingenthal)	112,47 km	am 15.07.1876
• Zwickau – Lengenfeld – Falkenstein	36,80 km	am 15.07.1876
• Hainichen – Roßwein	19,92 km	am 10.08.1876
• Chemnitz – Reitzenhain (Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft) (mit Zweigbahn Pockau – Olbernhau 10,6 km)	57,90 km	am 04.12.1876

**Bild 20:** Das Empfangsgebäude der Station Priestewitz. Im Zuge der äußerlichen Restaurierung wurde auch der Stationsname in der alten Ausführung wieder angebracht.

**Bild 19:** Lageplan der Station Coswig. Der Ausbau erfolgte wenige Jahre nach Eröffnung der LDE mit dem Anschluß von Meißen. Ein Abzweig mit der Strecke nach Großenhain und weiter nach Berlin beendete den Ausbau. **Abb. 19 und 20: M. Weisbrod**





**Bild 21:** Unterhalb des Greizer Schlosses errichtete man den Bahnhof. Zur Trassierung war also ein Tunnel unter dem Schloßberg unumgänglich. **Abb.: Sammlung Prof. Berger**

**Bild 22 (links):** Mit "Chemnitz, das Tor zum Erzgebirge!" empfing man die Reisenden im Lichthof des Chemnitzer Hauptbahnhofs.

**Bild 23:** Der Bahnhof Chemnitz in seinem Ursprungszustand. Später senkte man das Bahnhofsterrain ab, um ...

