Zeitabfolge der Personen und Geschehen

"Eisenbahnknotenpunkt: Elsterwerda"

⌦ Band 5 ⌫

Inhaltsübersicht:

- Einleitungsseiten mit grundlegenden Angaben zum Ortsteil.
- Quellenangaben und Abkürzungen zum zugeordneten Text usw.
- Der Zeitablauf in chronologischer Entwicklung und Thematik usw.

➢Einfügungen zu den Themen: von Dokumenten, Ablichtungen, Schriften und Fotos.

Quellen: **LKB**="Liebenwerdaer Kreisblatt", **SE**="Schwarze Elster", **PB**= Pfarrer Bastian, **GD**= Georg Dehio-Vereinigung, **B+N**= H. Bergner u. H. Nebelsieck Hg. „Beschreibende Darstellung der älteren Bau- u. Kunstdenkmäler des Kreises Liebenw., 1910" **Bo**= O. Bornschein „Heimatkunde Krs. Liebenwerda- 1907", **KVP**= „Kirchenvisitationen" von Karl Pallas, 1914. **St**= Sup. F. Steiner, **KS**=Kathlen Schemmel: F-Arbeit 02/1995, **AC**= Pfarrerbuch 08/1955 von Alexander Centgraf, **N**=Sup. Nebelsieck in „Sz.E." Jg. 1908ff. **JT**=Johannes Thomas, Riesa in „SE" 1930ff., **H**=Helmeke in „SE, **ZL**=Zeitleiste vom historischen Stadtarchiv, **Hüttel**=50Jahre-Seminarschrift, **750-JB**=Jubiläumsbuch-1961, **EZ**=Elsterwerdaer-Zeitung, **dS="**Der Schraden"2001, **FC**="Das Kirchspiel Frauenhain" Chronik von Paul Flade 1897, **DrH**=Dietrich Hanspach; **F**=M. K. Fitzkow „Kreisgeschichte", **PM**=Grundschulrektor Paul Müller, **DrT**= Dr. André Thieme, Leitung Museen Dresden; **HGF**= Dr. Heinr. Gottl. Franken in „Staats- und Reisegeographie" erschienen 1755 lt. Elsterwerdaer-Zeitung 17.05.1902, **GGB**= General-Gouvernements-Blatt, **NK**= Neukirchner Kalender; **Wiki**= Wikipedia; **RvT**=Rudolf von Thadden in „Preußische Geschichte", **DrA**= Dr. August; **WT**=Wilhelm Treue „Dt. Geschichte"; **LR**=Lausitzer Rundschau (Tageszeitung); **Ut**=R. Utikal; **RD**=R. Dietrich, ebenso **G+K**=Graser+Kreutz in „Preußische Geschichte" **CG**= Chronik der Röderstadt Gröditz; **HSA**=Historisches Stadtarchiv E. (im Bestand); **RK**=Reinhard Kißro; **LIM**= LEBEN IST MEHR; **FH**=Felix Hoffmann, E'da + Haida; **LKZ**=Liebenwerdaer Kreiszeitung der SED; **RU**=Ralf Uschner, Museumsleiter BaLi; **GF**=Gerd Fesser „Leipzig 1813"; **DrN**= Dr. Christa Niedobitek; **HGF**= Dr. H. G. Franken in „Staats- und Reisegeographie" erschienen 1755 lt. Elsterwerdaer-Zeitung 17.05.1902. **JGK**=Johann Gottlob Klingners „Sammlungen zum Dorf- und Bauern-Rechte" 1755; **He**=Frau Hensel in „Staatl. Schlösser, Burgen u. Gärten" Jahrbuch 12, 2004.

Quellenangaben immer nach der Jahreszahl*:* (Eingefügt in Klammer mit obiger Abkürzung).

Abkürzungen: **E**=Elsterwerda; **K**=Krauschütz; **B**=Biehla; **Ko**=Kotschka (Kotzschka); **Kr**=Kraupa; (**SE**)="Schwarze Elster" Fluss); (**A**)+(**EGE**)=Erhard Galle, Elsterwerda Chronist & Autor.

Abkürzungen werden im laufenden Text verwendet!

Name von Elsterwerda: enthält den indogermanischen Wortteil *„Elster el/ol"* =Fluss als Bestimmungsort und Wortteil „werda werder" Bezeichnung für Insel/Erhebung, zusammengefasst: „Geländeerhebung im Erlensumpf".

➢ "Das Bahnverkehrswesen" ➢

07.12.1835 Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth.

1839 Freigabe der Strecke Leipzig-Dresden 116 km.

21.12.1869 und 27.12.1869 (**SV-Pro**) befassen sich die Senatoren erstmalige mit dem Bahnbau der Oberlausitzer-Centralbahn von Kohlfurt nach Falkenberg. Die Stadtversammlung beschließt einen Bahnbau mit großem Interesse ganz nahe bei der Stadt, am billigsten auf dem Elsterdamm und weiter auf dem Grödelkanal und einen Bahnhof auf dem Platz 91; dann gewährt die Stadt unentgeltlich. Dann später am 23. Mai wird beschlossen ein Bahnhof an der Chausseestraße und will das Land kaufen.

um-1869 (**H. Sessler 1989**). "Der Chronist beschreibt Elsterwerda um 1869":

"Noch vor 130 Jahren hatte Elsterwerda das Aussehen eines Dorfes. Seine Einwohner nährten sich mühsam vom Ackerbau oder lebten als biedere Geschäftsleute oder ehrsame Handwerker von der Einnahme, die ihnen die "Landkundschaft" einbrachte. Die damals noch gering geschätzten Arbeiter verdienten sich außerhalb der Stadt ihr Brot; tagaus, tagein stapften sie zu Fuß nach Gröditz ins Eisen- oder Zellulosewerk, trabten sie in ihren Holzschuhen im Morgengrauen zu den Braunkohlegruben nach Plessa oder Döllingen.

Es blieben Zustand und Größe der Stadt annähernd gleich bis etwa 1875. Von da an wuchs die Stadt in die Länge und in die Breite. Ausschlaggebend hierfür wurde die Eisenbahn. Eigentlich, so erzählt man, hätten unsere lieben Urgroßväter gar keine Eisenbahn und Bahnhöfe haben wollen, deshalb liege der "Oberlausitzer Bahnhof" so weit abseits der Stadt. Es sei, wie es sei, die blanken Gleise durchschnitten auch unsere heimische Flur: 1874 die Strecke Falkenberg-Horka und 1875 die Verbindung Dresden-Berlin, etwas später die Linie Elsterwerda-Riesa. So bekam denn Elsterwerda gleich zwei Bahnhöfe und einen Haltepunkt.

Sicher wurde auch unsere Stadt oftmals von Kriegen heimgesucht, jedoch lassen sich keine Unterlagen über den Dreißigjährigen Krieg und die Geschehnisse im Siebenjährigen Krieg in den Akten des Rates der Stadt auffinden.

Im Preußisch-Österreichischen Krieg von 1866 fiel von Elsterwerda ein Einwohner.

Im Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 starben an der Front fünf Elsterwerdaer Bürger. Wesentlich höher lagen die Verluste im Ersten Weltkrieg. Die Stadt hatte 173, Biehla 60 und Krauschütz 27 Tote zu beklagen. Genaue Zahlen über die Verluste während des Zweiten Weltkrieges lassen sich nicht ermitteln, weil durch die unmittelbaren Kriegseinwirkungen 1945 zahlreiche Belege verloren gegangen sind. Die Zahl der Gefangenen liegt jedoch um ein Vielfaches höher als im Ersten Weltkrieg.

➢1945 wurde die Stadt unmittelbares Frontgebiet. Sei dem 16. April 1945, einem Montag, litt die Stadt unter Tiefffliegerangriffen der amerikanischen Luftwaffe. Am 16. April 1945 explodierte durch Tiefffliegerbeschuß ein Munitionszug im Bahnhof Elsterwerda. Diese Explosion rief schwere Schäden an den Bahnhofsanlagen, in der gesamten Stadt und in Kotschka hervor. Zahlreiche Dächer wurden abgedeckt, etwa 80 % der Fensterscheiben wurden zertrümmert. Am Donnerstag, dem 19. April 1945, flogen amerikanische

Bombenflugzeuge in mehreren Wellen die Stadt an. Bei diesem Großangriff wurden fast sämtliche Industrie- und Eisenbahnanlagen der Stadt zerstört. Die Wasser- und Lichtversorgung war unterbrochen. Diesem Bombenangriff fielen in Elsterwerda und Kotschka 30 Menschen zum Opfer. Dieser Angriff der US-Luftflotte erfolgte sowohl taktische als strategisch sinnlos, wenn man bedenkt, dass sich zu diesem Zeitpunkt bereits die sowjetischen Truppen in unmittelbarer Stadtnähe befanden. Am 22. April 1945 erfolgte der Einmarsch der Roten Armee. Die Elsterwerdaer Einwohnerschaft atmete befreit auf; war doch der Krieg für sie zu Ende.

Unmittelbar vor dem Einmarsch der sowjetischen Streitkräfte wurden, um deren Vormarsch zu behindern, sämtliche Brücken in Elsterwerda gesprengt. Durch diese ebenso sinnlosen Zerstörungen, wie durch die Bombenangriffe, wurden wertvolle Sachgüter vernichte, die später unter Mühen und Opfern wieder aufgebaut werden mussten."

1. Die Bahnstrecke: Berlin-Dresden

1868 (**H. Sessler 1989**) entstanden mehrere Ausschüsse die eine Bahnverbindung Berlin-Dresden anstrebten.

➢25.03.1872 Baugenehmigung für die "Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft" für eine Bahnlinie Zossen-Elsterwerda erteilt. Die Konzession von Preußen beurkundet am 24.06.1872 und für die Teilstrecke Elsterwerda-Dresden; Staatsvertrag Preußen und Sachsen am 06.07.1872; Konzession am 27.09.1872 beurkundet. Es erfolgte der sofortige Baubeginn.

25.04.1874 (**LKB**) „Es ist nunmehr beschlossen, daß der Bahnhof der „Berlin-Dresdner-Bahn“ ganz in der Nähe der Stadt auf Grund und Boden der städtischen Commune, welche 20 Morgen Land unentgeltlich dazu hergibt, erbaut werden soll.“

17.06.1875 Zugverkehr Gesamtstrecke Dresden - E. - Berlin aufgenommen. Thema: Bahnverkehr!
Die „Berlin-Dresdner-Eisenbahn-Gesellschaft“ eröffnet die Strecke Zossen-Elsterwerda-Dresden. Sowie eine Verbindungsbahn zum Oberlausitzer Bahnhof in Biehla (1875).
➢Elsterwerda = Grenzbahnhof!
➢Bahnverwaltungen: Berlin-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft, von 01.04.1887 an Königlich-Preußische-Staatseisenbahnen, von 01.04.1888 die Strecke E.-Dresden an Königlich-Sächsische-Staatseisenbahnen, von 1920 an Deutsche-Reichsbahn,
➢von 1994 an "Deutsche-Bahn".
➢Länge: Zossen-Elsterwerda = 122,75 km.

➲**1875** (**Matthes**) wurde die Berlin-Dresdener Eisenbahn eröffnet. Am 30. März waren die Eisenbahnbrücken über die Pulsnitz, Schwarze Elster und Elsterwerda-Grödeler-Kanal vollendet. Die Eröffnung der Bahn sollte am 1. Pfingstfeiertag, den 16. Mai, stattfinden und mit vier Sonderzügen von Berlin sollte der Verkehr nach Sachsen eröffnet werden. Leider ging das nicht in Erfüllung, da durch Naturereignisse sich neue Arbeiten an einer der Brücken notwendig machten. So setzte der regelmäßige Zugbetrieb ohne öffentliche Feier erst am 17. Juni 1875 ein. Die Fahrzeit betrug 3 Stunden, 57 Minuten.

➢Das Bahnhofsgebäude Elsterwerda hatte der *Maurermeister Jage* erbaut ?
in „amerikanischer Holzbauweise“ als dreigeschossiges Bauwerk.
➢1945 beim Bombenangriff brannte das obere Stockwerk ab und wurde rückgebaut.

1875 (**HK-53_Prof. Horst Krampe**:) *"Warum wurde auf die feierliche Eröffnung verzichtet? Die Berlin-Dresdner Eisenbahngesellschaft war bei der Inbetriebnahme der Bahnlinie bankrott. Die Königlich Regierung stützte mit 13 Mio. Mark und am 01.10.1875 übernahm die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung die Bahn. Das war ein Affront im Sächsich-preußischen Eisenbahnkrieg, denn auch Sachsen wollte die Eisenbahn kaufen. Erst ein Staatsvertrag vom 30.06.1884 regelte die Verhältnisse: Berlin-Dresden ging am 01.04.1887 in preußischen Staatsbesitz, der gleichzeitig den Streckenabschnitt Dresden-Elsterwerda (51,93 km) an Sachsen verkaufte. So wurde Elsterwerda auf dem Gebiet der Eisenbahn wieder sächsisch bis 1920 und Zeithain-Elsterwerda."*

1875-1876 (**RBD Dresden BW Elsterwerda**) Zum "Berlin-Dresdener-Bahnhof" entstand auch die Bahnbetriebswerkstätte (BW) mit meist preußischen Lokpersonal, bei den Bahnhofsangestellten waren die meisten Königlich-Sächsische Angestellte.
1926 hatte das BW schon 146 Angestellte.

Foto Repro um 1890: *"Bahnhof Elsterwerda"*

27.12.1876 (**Sensationsmeldung der Heimatzeitung**): "Der schnellste deutsche Eisenbahnzug verkehrt auf der Strecke Berlin-Dresden. Er legt die 176 Kilometer in Zweidreiviertel Stunden zurück, hat einen einzigen Aufenthalt in Elsterwerda. Daß wenige Tage zuvor das sächsische Königspaar den komfortablen Zug benutze, folglich in Elsterwerda auch pausierte, rundet die Meldung ab."

01.12.1877 eröffnete der Gastwirt *Ringsleben* die Bahnhofswirtschaft Elsterwerda.

1880 (**W. Horn**) *"Das Empfangsgebäude des Bahnhofes Elsterwerda hatte nicht F. Jage erbaut, er erhielt jetzt den Auftrag für Erweiterungsbauten."*

01.10.1885 Eröffnung vom „Haltepunkt Biehla", 1,36 km vom Dresdner Bahnhof entfernt.

1888 (**W. Horn**) baute *Friedrich Jage* für die „Königlich-Preußische-Eisenbahnverwaltung KPEV" das Kassengebäude vom Bahnhof Elsterwerda sowie Lokomotivschuppen und das Bahner-Übernachtungsgebäude in der Frauenhorststraße.

1907 begann der zweigleisige Ausbau und **1909** die ganze Strecke mit zwei Gleisen im Betrieb.

- Mit den Bau des Rangiergleises auf dem rechten Elsterdamm musste für den alten Flurweg von der westlichen Promenade nach Elsterwerda-West eine Möglichkeit für Streckenüberführung gefunden werden. Dafür wurde ein beschrankter Bedarfsübergang geschaffen und der Schlüssel dafür wurde im Stellwerk an der Elsterbrücke deponiert.

- Ab 1945 nur noch für den Bahnbedarf. Die Schließung mit dem Schrankenabbau war Anfang der 1960er Jahre (**nach Hr. Richter, Promenade**).

31.09.1912 ging das 2. Bahngleis in Betrieb Elsterwerda – Haltepunkt Biehla – Berlin.

1912 Personalbestand: Bahnhof u. Güterabfertigung, 129 preußische Eisenbahner und 21 sächsische
- Bahnmeisterei: 21 Personen und Lokstation 74 Eisenbahner.

1926 (nach Bildung Deutsche-Reichsbahn) war Dresdner-Bahnhof nicht mehr Grenzbahnhof und sächsische Bahner waren nicht mehr nötig; trotzdem Personalbestand aufgestockt um 15 Eisenbahner und Lokstation um 74 Personen.

1980 = 860 Bahner, 1985 =1.100, 1989 =nur 760 Eisenbahner am Dienstort.

1920 etwa erhielt der Dresdner Bahnhof einen Zwischenbahnsteig mit Unterführung für Reisende.

Postkarte vom 28.10.1928: *"Das Bahnhofsgebäude mit parkenden Taxis"*

Herbst-1936 (**www**.) Fotodoku zum Zugunglück, 94er Lok durchbricht Prellbock im Bahngelände.

16.04.1945 *Montag* (**Sessler**): „*explodierte durch Tiefffliegerbeschuss ein Munitionszug im Bhf. E'da Diese Explosion rief schwere Schäden an den Bahnhofsanlagen in der gesamten Stadt und in Kotschka hervor. Zahlreiche Dächer wurden abgedeckt, etwa 80 % der Fensterscheiben wurden zertrümmert. Am Donnerstag, dem 19. April 1945, flogen amerikanische Bombenflugzeuge in mehreren Wellen die Stadt an. Bei diesem Großangriff wurden fast sämtliche Industrie- und Eisenbahnanlagen der Stadt zerstört. Die Wasser- und Lichtversorgung war unterbrochen. Diesem Bombenangriff fielen in Elsterwerda und Kotschka 30 Menschen zum Opfer. Dieser Angriff der US-Luftflotte erfolgte sowohl taktisch als strategisch sinnlos, wenn man bedenkt, dass sich zu diesem Zeitpunkt bereits die sowjetischen Truppen in unmittelbarer Stadtnähe befanden…*“

18.04.1945 Mittwoch Tiefffliegerangriff mit Explosion eines Munitionszuges.

19.04.1945 Donnerstag Flieger-Großangriff, schwerste Zerstörung des 1875 errichteten Lokomotivschuppen mit 16 Ständen.

18.06.1945 tragisches Unglück auf dem Bahnhof bei einfahrendem Kohlenzug, auf dem Zivilpersonen auf den Wagenplattformen und Bremserhäuschen mitfuhren, mit einer Flankenfahrt auf einen russischen Gefangenentransportzug mit deutschen Soldaten kollidierte. 16 Zivilpersonen wurden getötet; von den toten Gefangenen wurden keine Anzahl bekannt gemacht.

07/1945 (**RBD DD**) im Juli 1945 waren 150 Beschäftigte im BW, im Dezember 1946 bereits 246, die Höchstzahl wurde im Oktober 1954 mit 554 Gesamtbeschäftigten erreicht.

Mitte 1946 wurden im BW zwei Holzbaracke aufgestellt, eine zur Unterbringung von Umkleideschränken, die andere als Betriebsküche. Die Sanitätsstelle war täglich besetzt, die herbeigerufenen Betriebsärzte waren bis 1950 *Dr. Lützenberger*, 1950-1962 *Dr. Dr. Otto*, 1962-1990 *Dr. Bekker*.

1946 Demontage der zweiten Streckengleise als Reparationsleistung für SU.

1963 ist das zweite Gleis Berlin-Dresden wieder eingebaut worden, welches 1945 als Reparationsleistung demontiert wurde.

Foto um-1960: →

Bahnhof Biehla-Haltepunkt

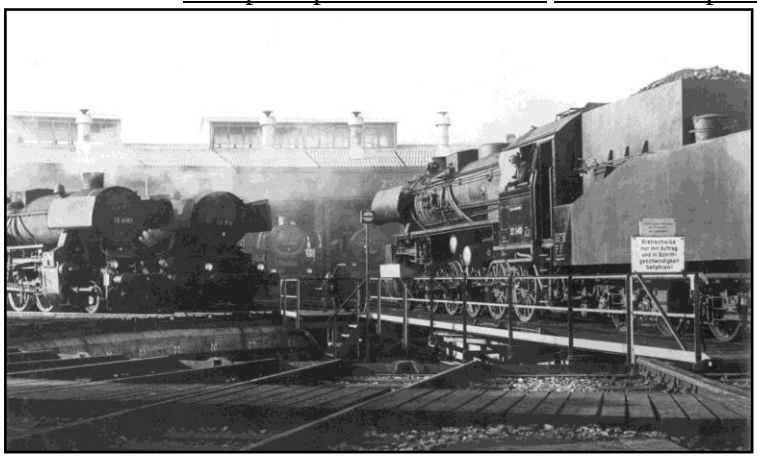
Schleinitzweg zum oberen

Bahnhof - vor Abriss !

30.05.1965 wird „Haltepunkt Biehla“ und Schrankenposten stillgelegt !

1968 (**RBD DD**) wurden die ersten Dieselloks im BW stationiert.

➢Der Dampflokpark sank ab 1975 auf 21 Dampfloks.



← EGE-Foto Mai 1968:

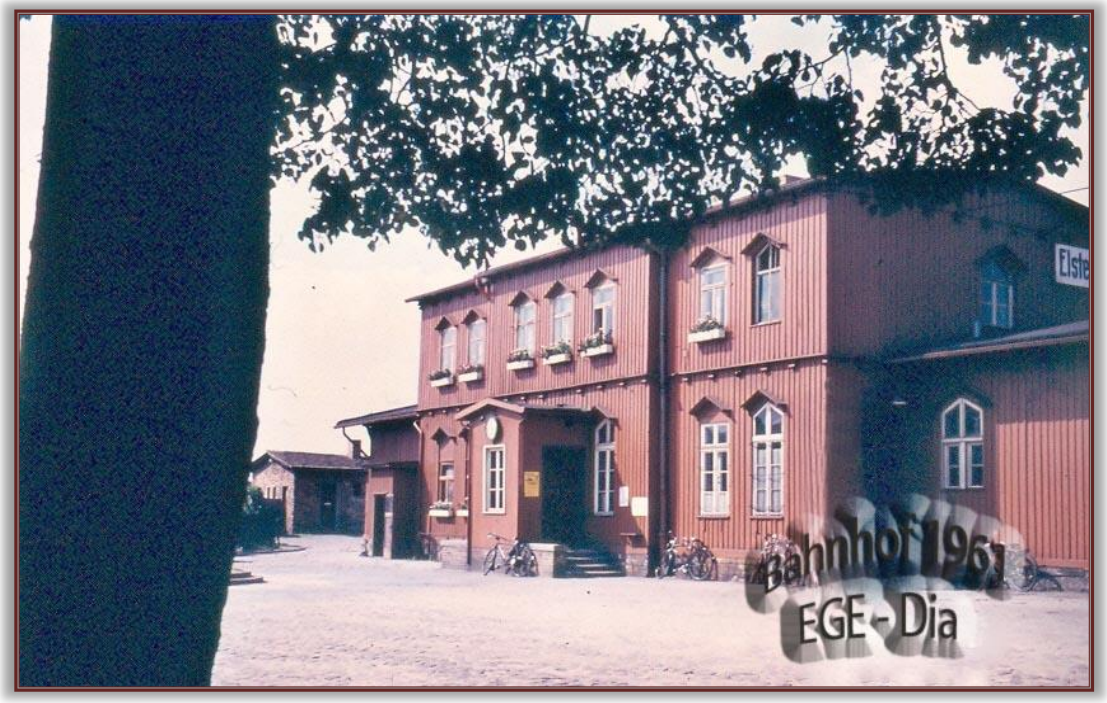
"Bahnbetriebswerk Elsterwerda"

↑ Foto um-1965: ***"Wasserkran"***

←Foto-Repro:*"Diesellok-Schuppen vor Zerstörung 1997"*

30.09.1979 Aufnahme elektrischer Zugbetrieb E–Dresden, noch 10 Jahre bis 90-Diesellok-Wechsel.

31.05.1981 Elektrifizierung Strecke Elsterwerda - Berlin abgeschlossen.



1989 (**Sessler**): *„Grundsteinlegung für den 2. Bauabschnitt der für die kommenden 3 Jahre etappenweise Rekonstruktion des E'da. Bahnhofsgebäudes. Der Bahnhof E'da. hat 170 Beschäftigte, davon 62 % weibliche und 35 % sind Jugendliche".*

20.11.1997 6,30 Uhr Brandkatastrophe durch Entgleisung 15 von 22 Kesselwagen mit insgesamt 1,3 Mio./l. Treibstoff. Das entzündete Benzin breitete sich auf 13 Wagen aus mit zwei Kessel-Explosionen im 20-Minuten-Abstand. Neun Feuerwehrleute und Polizisten wurden verletzt, davon sechs Schwerverletzte und zwei Tote: *Horst Mechelk + Horst Gautsch*! Die Löscharbeiten dauerten vier Tage und die Flur-Reinigung vom Benzin viele Jahre. Der Großbrand erforderte jahrelange Sanierungen an Bahnhof und Gleisanlagen. Das BW wurde abgeräumt, nur das BW- Sozialgebäude von 1875/76 blieb erhalten.

➢Die Bahn zahlte an 122 Geschädigte 1,2 Millionen EURO.

"Kesselwagenexplosion im Bahnhof"

"Denkmal für die ✞ Feuerwehrleute"

06/1999 konnte das wieder errichtete Bahnhofsgebäude genutzt werden.

04.08.2004 Bahnhofsgebäude renoviert und Bahnhofsvorplatz neu gestaltet. →

08. Juli 2015 wurde der Bahnhof Elsterwerda wurde nach einer 5-Millionen Sanierung übergeben und ist nun zu den Bahnsteigen 2 und 3 barrierefrei mit zwei Aufzügen zu erreichen. Täglich frequentieren 1.500 Reisende diesen Bahnhof und weitere 800 den Bahnhof Biehla.

➢Anno 1939 betrug die Reisezeit von Dresden bis Berlin nur 100 Minuten, 2018 will man endlich auf 90 Minuten die Strecke ertüchtigen!

14.03.2016 ereignete sich im Bahnhofsbereich ein Zugentgleisungsunglück ohne Personenschaden.

2. Die Bahnstrecke: Falkenberg – Biehla - Ruhland

1849 (**RU**) Als Freund des *Landrates Liebenwerda von Rohrscheid* wird der Schloßherr von Großkmehlen *Dr. Karl Eduard Zachariae von Lingenthal (*1812 + 1894)* 1849 stellv. Landrat. Der vielseitige und verdienstvolle Lingenthal gab in seinem Wahlprogramm 1849 auch sein Versprechen für die wirtschaftliche Weiterentwicklung bekannt.

➲(**Prof. Dr. Hans-Christoph Thiel**) ergänzt in seinem Sympo.-Vortrag am 01.06.2012: Lingenthal war eigentlich kein „Eisenbahnpionier“ (weil kein Techniker) jedoch richtiger der „Eisenbahnpolitiker“ und Manager, weil er maßgebliche Initiativen ergriff zum Bau der zwei + eins wichtigen Bahnstrecken als Gründer und Direktor 1) Strecke Falkenberg-Biehla-Kohlfurt und 2) Großenhain-Ortrand-Cottbus-Frankfurt und 3) Ermöglichung der Zweigbahnen nach Lauchhammer u. a. zum Kohlentransport. Die von Lingenthal eingeleitete Trassen 1 + 2 sind noch heute Hauptbahnen für ‚Gütertransporte und 1 ist sogar eine Europatrasse.

1864 + 1867 (**H. Sessler 1989**)wurden die Anträge der Fa. de Vinton & Co, Brüssel für den Bahnbau Kohlfurt-Falkenberg-Wittenberg abgelehnt.

23.03.1874 (**LKB**) Anzeige:Die „Restaurationen“ auf unseren Bahnhöfen zu Niesky, Mücka, Uhyst Lohsa, Hoyerswerda, Mückenberg, „Elsterwerda“ (noch nicht Biehla!) und Liebenwerda sollen im Wege der Submission vergeben werden. Die Pachtbedingungen liegen auf unserem Bureau zur Einsicht aus…Ruhland, den 23. März 1874.
Die Direktion der „Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft“.

01.06.1874 Übergabe der Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft ihrer Strecke Kohlfurt (Wegliniec in Polen, nach 1945 Horka) – Hoyerswerda - Ruhland über Biehla bis Falkenberg – Wittenberg. Und Bahnverwaltung Berlin-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft,
➢von 1887 an Königlich Preußische Staatseisenbahn, die am 01.04.1888 in Preußischen Staatsbesitz überging, von 1920 an Deutsche Reichsbahn, von 1994 an Deutsche Bahn.
➢Streckenlänge: Kohlfurt – Falkenberg = 124,72 km, (**Sessler** gibt 147,9 km an ? und
➢ ab 15.10.1875 Eröffnung Strecke Falkenberg-Wittenberg 53 km).

➢Der Bahnhof in Biehla entstand mit dem Streckenbau 1874, Friedrich Jage baute das Bahnhofsgebäude aus schlesischen Klinkern mit Güterabfertigung (Güterschuppen separat), Fahrkarten- und Gepäckschalter, oben Eisenbahnerwohnungen und Warteraum mit Bahnhofswirtschaft (1990 geschlossen). Die servierte auch im Freien unter den Bäumen,

wo auch die Elsterwerdaer Bürger gern einkehrten. Der neue Bahnhof erhielt den Namen „Oberlausitzer Bahnhof“.
➢Höhenangabe am Bahnhofsgebäude Biehla: "Höhe über N. N. 100,334 m" !

06.06.1874 (**LKB**) Eisenbahn-Züge Kohlfurt-E-(Biehla)-Falkenberg.

Fahrplan ab E. (Biehla) nach Liebenwerda 9,28 Uhr und 4,44 Uhr und 9,27 Uhr

Fahrplan ab E. (Biehla) nach Mückenberg 7,41 Uhr und 11,36 Uhr und 7,28 Uhr.

10.06.1874 (**LKB**) *A. Lotz* in der Bahnhofs-Restauration sucht 1 Kellner
➢ und verkauft ca. 300.000 gut gebrannte Mauersteine.

01.10.1885 Eröffnung des Haltepunktes Biehla an der Strecke Berlin-Dresden.

22.10.1902 (**EZ**) "Der Oberlausitzer Bahnhof soll elektrisches Licht vom hiesigen Elektrizitäts-Werk erhalten für 16 Bogen- und 33 Glühlampen."

Postkarte um 1905: *"Bahnhof Biehla"*

30.04.1937 (**LKB**) "Vom Bahnhof Elsterwerda-Biehla":

Reichsbahninspektor Hugo Schwalbe, der dem Bahnhof Elsterwerda-Biehla vorstand, wurde nach Halle (Saale) versetzt. Sein Nachfolger wurde Reichsbahninspektor Kupsch von Altes Lager/Jüterbog). Reichsbahninspektor Schwalbe hatte sich nicht nur die Wertschätzung und Achtung seiner Gefolgschaft erworben, sondern er erfreute sich auch allgemeiner Beliebtheit, so dass sein Fortgang bedauert wird.

➢1950 schlug das Betriebsamt Senftenberg eine Umbenennung vor in „Elsterwerda-Nord", welches von der Stadtverwaltung abgelehnt wurde, dafür nur die Zugangsstraße mit neuen Namen „ Am Nordbahnhof". Der „Haltepunkt Biehla" an der Berliner Strecke unterhalb der Brücke Horka-Falkenberg bestand von 1888-1965. Von diesem führte ein Weg zum Bahnhof Elsterwerda-Biehla mit Schrankenübergang über die Verbinderstrecke zum Bahnhofseingang in Biehla.

➢Biehla hatte außerdem zwei Stellwerke, „B1" am Ostkopf und „W2" am Westkopf.

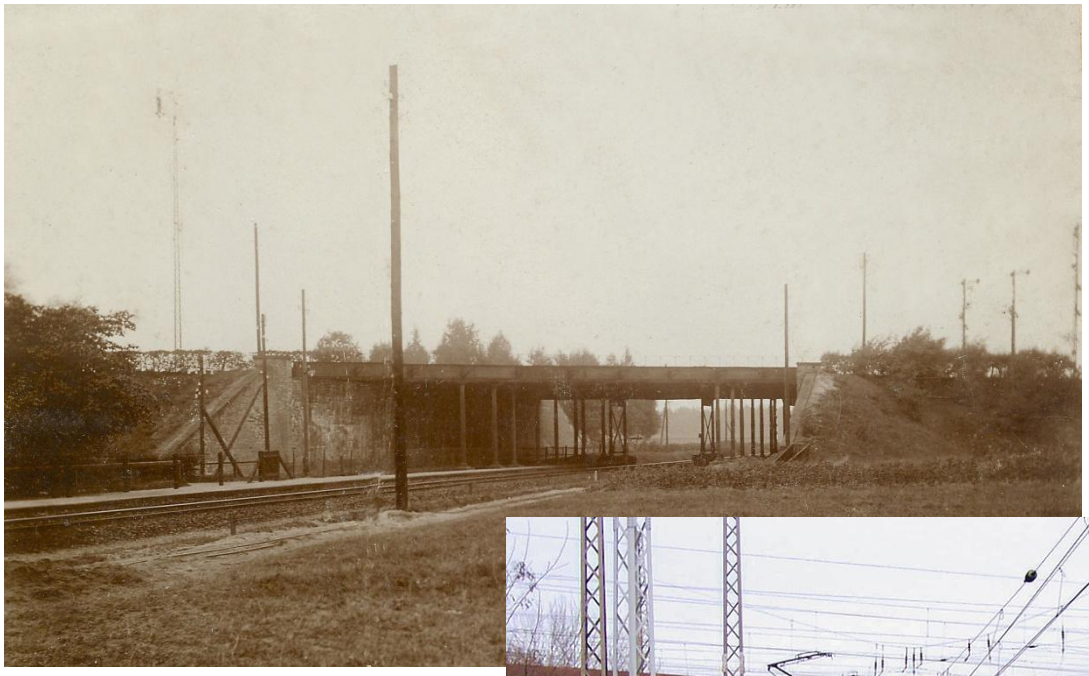
➢1912 hatte der Bahnhof 27 Beschäftigte, die Bahnmeisterei 17 Beschäftigte.

➢1926 insgesamt 79 Eisenbahner.

1975 Reisende 63.800 (1980 60.000) Wagenladungen-Eingang: 69.350, Ausgang: 65.196.

1988 zum Bahnhof gehörten die Anschlussbahnen: GHG mit VEB Germania u. Konsum-Großbäckerei. Die OKS verlud Steine und Kies. Bimita war eine Bindemitteltankstelle. Südlich vom Bahngleis 1 N zweigte der Bahnanschluß zum Steingutwerk ab (am 5. 11. 1994 endete der Betrieb und damit auch der Güterverkehr mit Rangierlok und Personal)!

13.12.2014 wurde das neu errichtete "Bahnkreuz Biehla" übergeben bei einer Baukostensumme von 29 Mio. EURO für das Brückenbauwerk. Die untere Streckenführung Berlin-Dresden wurde um 28 m ostwärts verlegt und wegen hohen Grundwasserspiegels durch einen 430 m langen Trog mit Schallschutzwänden.



↑ *um 1900*

Das Bahnkreuz Biehla

2008 →

↓ *2014*

3. Die Strecke: Biehla – Elsterwerda - Riesa

30.06.1874 (**HK-53, Prof. Horst Krampe**:) regelt der Staatsvertrag zwischen Preußen u. Sachsen, dass Preußen einverstanden war, und damit Sachsen die Linie Zeithain-Elsterwerda erwarb.

15.10.1875 Erster Zugverkehr Elsterwerda bis Riesa.

- Eisenbahngesellschaften: 1875 Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Gesellschaft, ab 01.01.1876 verstaatlicht zur Sächsischen-Staatseisenbahn.

1946 Demontage des zweiten Gleises als Reparationsleistung.

Foto 1958: ***"2 Zugausfahrten über die Eisenbahn-Pulsnitzbrücke hint. nach Riesa, vorn nach Dresden"***

Foto 1997: ***"Das Bahnwärterhaus" rechte Gleise: Riesa - Chemnitz ! linke Gleise: Großenhain - Dresden !***

09.04.1981 Einweihung mit Sonderzug des wieder verlegten zweiten Gleises.

20.12.1986 Elektrifizierung der Gesamtstrecke abgeschlossen.

4. Die Verbinderstrecke: Elsterwerda - Biehla

1874 (**HK-53_Dr. Horst Krampe**:) *"Die sog. Verbinderstrecke (1,6 km), die seit 1874 bestand, wurde ebenfalls am 17. Juni 1875 eröffnet"* [mit Eröffnung der Berlin-Dresdner Eisenbahn]!

➢Verbindungsbahn von Elsterwerda – Biehla = 1,62 (1,67?) km Länge.

☞*Die Berlin-Dresdner-Eisenbahn-Gesellschaft baute eine 1,67 km lange Anschlußstrecke von ihrem Bahnhof in Elsterwerda zum Oberlausitzer Bahnhof,* die am →

17.06.1875 mit der Strecke von Berlin (Zossen) – Elsterwerda in Betrieb ging.

→Nach Überlieferung wollten unsere Vorväter gar keine Eisenbahn und Bahnhöfe haben, deshalb liegt der Oberlausitzer Bahnhof so weit abseits der Stadt.←

Foto Repro 1958: "*Güterzug auf Verbindergleis nach Biehla*"

Foto Repro 1984: "*Verbinder-Endstation Biehla am Aufsichtsgebäude*"