

Dresdner Parkeisenbahn

Beigesteuert von Administrator
07.04.2006
Letzte Aktualisierung 26.07.2006

Im Jahr 1945 lag die Stadt in Trümmern, Trümmerloks durchquerten mit ihren langen Zügen voll Schutt die zerstörten Straßenzüge in Richtung Trümmerberg. In dieser Zeit fiel die Entscheidung, den 1. Juni eines jeden Jahres als internationalen Kindertag zu begehen. 1959 verankerte die UNO diesen Internationalen Kindertag in der UNO-Erklärung "Rechte des Kindes". Dieser Tag des Kindes war Anlass in dieser Trümmerwüste etwas zu schaffen, was den Kindern gewidmet war und wodurch die Kinder kurzfristig ihre Umgebung vergessen sollten. Man besann sich auf die Liliputzüge, welche schon in den Dreißiger Jahren im Dresdner Großen Garten verkehrten.

	Eröffnung	01.06.1950	
Länge	5,6km		Spur
	381 mm (15Zoll)		

Im Jahr 1945 lag die Stadt in Trümmern, Trümmerloks durchquerten mit ihren langen Zügen voll Schutt die zerstörten Straßenzüge in Richtung Trümmerberg. In dieser Zeit fiel die Entscheidung, den 1. Juni eines jeden Jahres als internationalen Kindertag zu begehen. 1959 verankerte die UNO diesen Internationalen Kindertag in der UNO-Erklärung "Rechte des Kindes". Dieser Tag des Kindes war Anlass in dieser Trümmerwüste etwas zu schaffen, was den Kindern gewidmet war und wodurch die Kinder kurzfristig ihre Umgebung vergessen sollten. Man besann sich auf die Liliputzüge, welche schon in den Dreißiger Jahren im Dresdner Großen Garten verkehrten.

Über den Bau und Betrieb war man sich anfangs noch uneins, was vor allem auf die organisatorischen Probleme zurückging. Man einigte sich schließlich mit der Kommunalen Wirtschaftsunion (dem Vorgänger der Stadtverwaltung), der Reichbahndirektion Dresden und dem Eigentümer der Fahrzeuge auf einen zeitlich gegrenzten Betrieb von einem Jahr. Dafür wurden 2 aufgearbeitete Dampfloks und einige Wagen von Leipzig nach Dresden geholt. Im Großen Garten wurde ein geeigneter Ort gefunden, an dem eine provisorische Anlage errichtet werden konnte. Aus Holz wurden die Bahnhofsgebäude am Fucikplatz und Zoo errichtet und die Strecke mit einfachen Signalen gesichert. Der Bau der 1,3km langen Strecke dauerte nur wenige Monate. Um der Anlage noch etwas Realismus zu verschaffen, wurde an der Herkulesallee eine einfache Holzschranke errichtet. Vom Bahnhof Fucikplatz zum Bahnhof Zoo wurde eine eingleisige Strecke angelegt. Zum Wenden wurde an beiden Endbahnhöfen eine Wendeschleife gebaut.

Um zwei Züge gleichzeitig verkehren zu lassen können, wurde in der Mitte der Strecke eine Ausweichstelle errichtet, welche ebenfalls mit Formsignalen gesichert wurde.

Am 1. Juni 1950 wurde die Kindereisenbahn offiziell eröffnet. Betrieben wurde die Bahn durch die Dresdner Verkehrsbetriebe. Am 1 Juli 1950 wurde der Fahrbetrieb wieder eingestellt. Bis zum 27. September verkehrten die Lokomotiven noch einmal anlässlich der Internationalen Gartenausstellung in Erfurt. Im Oktober konnte vorerst der Betrieb in Dresden wieder aufgenommen werden. Die Bahn wurde von der Dresdner Bevölkerung so gut angenommen, das Ende 1950 Bestrebungen einsetzten, die Bahn dauerhaft für Dresden zu erhalten. Nach einigen Verhandlungen gelang es die beiden Dampflokomotiven in Dresden zu belassen.

Die Bahn wurde 1951 ein zweites mal eröffnet, nun unter der Bezeichnung Pioniereisenbahn und als dauerhafte Einrichtung. Die Dresdner Pioniereisenbahn diente von nun den Pionieren als Lehrbahn. Am 1 Juni 1951 wurde die Strecke um 1,6 km verlängert, es entstanden die Bahnhöfe Carolasee und Palaisteich. 14 Tage später wurde die Strecke um weitere 1,4 km erweitert, der Bahnhof Karcherallee entstand. Mit diesem Streckenabschnitt wurde die Lücke bis zum Bahnhof Zoo geschlossen - die Bahn konnte nun auf einer Länge von 5,6 km im Kreis fahren, wodurch die Ausweichstelle abgebaut werden konnte. Außerdem wurde ein Betriebsfahrplan geschaffen.

Im ersten Jahr wurden 295.000 Personen befördert, bereits 1958 stieg diese Zahl auf 340.000 Fahrgäste. Damit war allerdings die Grenze der Belastbarkeit erreicht. Es wurden 10 weitere Wagen und 1962 auch eine Elektroakkulok beschafft. Damit war der Betrieb mit 3 Zügen möglich. Die Fahrgastzahlen stiegen weiter an, wurden 1962 noch 457.000 Personen befördert, so waren es 1963 schon über eine halbe Million Passagiere. Den Höhepunkt erreichte man 1976 mit einem Zuwachs von über 615.000 Fahrgästen. Um den Bahnbetrieb zu erleichtern, wurde 1960 am Bahnhof Zoo ein zweiter Bahnsteig errichtet. Am 1. Juli 1968 wurde ein zweites Streckengleis zwischen dem Bahnhof Zoo und Fucikplatz eingeweiht. 1982 kam ein vierter Zug, bestehend aus einer Elektroakkulok und 8 Personenwagen, zum Bestand der Bahn hinzu. Anlass war eine Großveranstaltung der Pionier-Organisationen.

Seit 1951 wurden allen Dienstposten, außer die der Lokführer und Bahnhofsleiter, von Kindern ausgeübt. Anfangs halfen noch 130 Kinder, sehr schnell stieg die Zahl auf 350. Die dafür notwendige Ausbildung erhielten die Pioniere in den Wintermonaten, wenn der Betrieb der Eisenbahn ruhte. Die Betriebsdurchführung erfolgte, abgesehen von einigen Ausnahmen, nach den Vorschriften der Deutschen Reichsbahn.

Mit dem Ende der DDR im Jahre 1990 wurde die Pioniereisenbahn in die Parkeisenbahn Dresden umbenannt. Nachdem die Bahn mehrfach den Betreiber gewechselt hatte, gehört die Parkeisenbahn seit 1993 zu den Staatlichen Schlössern und

