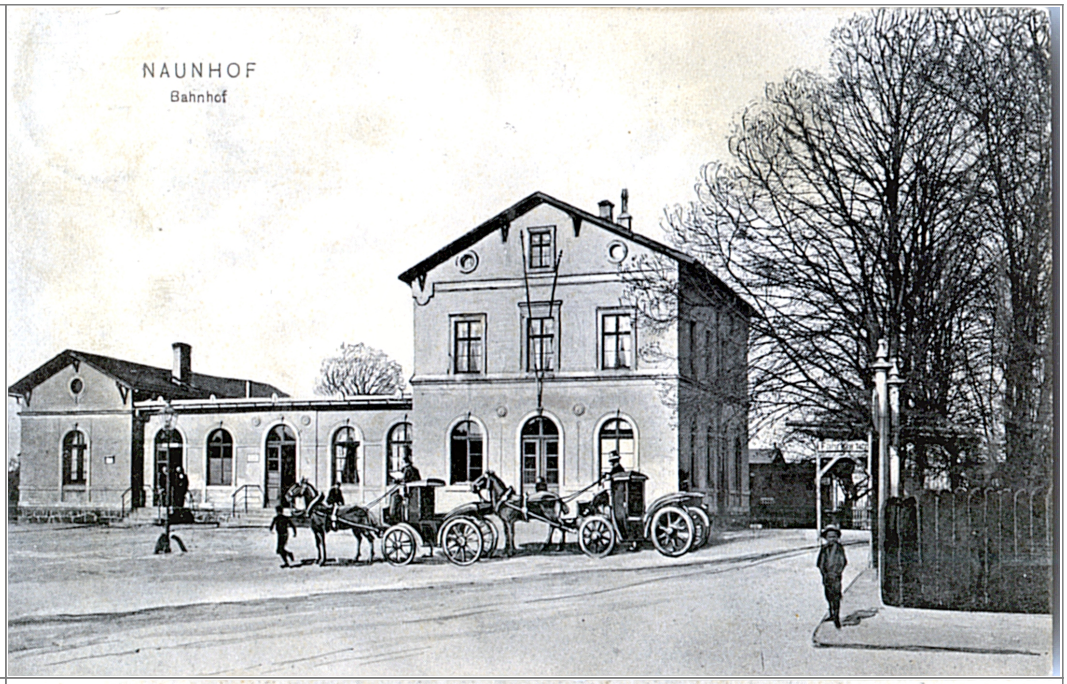
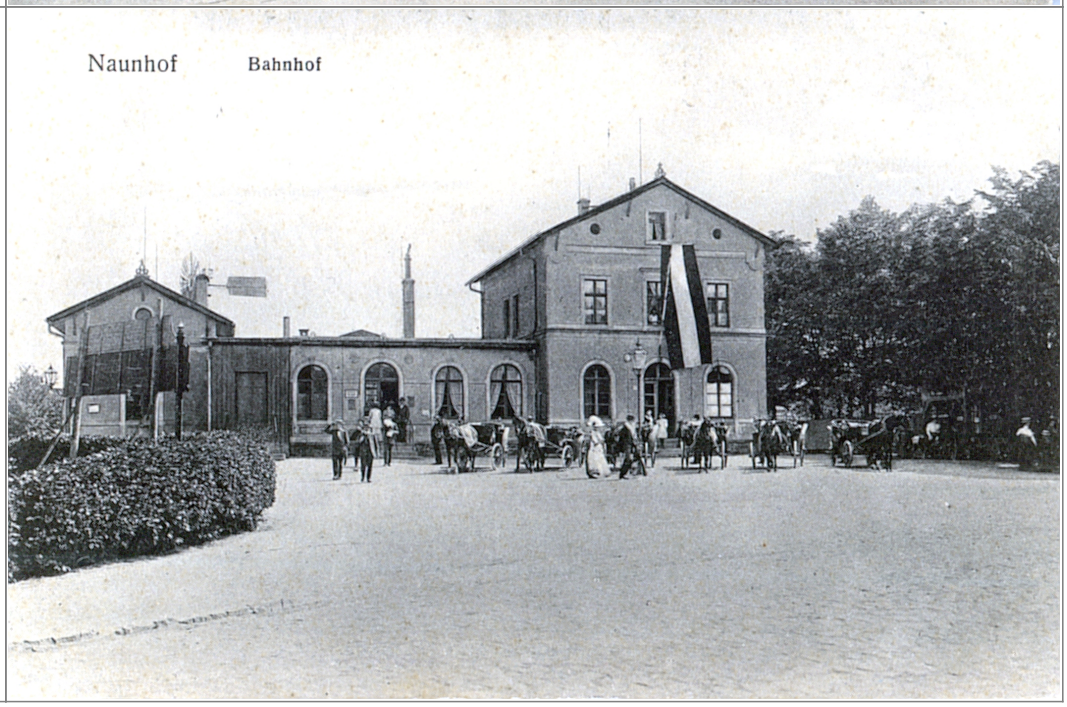
Geschichtliches über den Bahnhof Naunhof

15.Mai 1866	Einweihung der Bahnstrecke Borsdorf(Sachs.) bis Grimma, mit „Wasser- Station Naunhof“
1876	Bau eines Ladegleises mit Seitenrampe und Freiladefläche
1879	Bau eines zweiten Ladegleises mit Kopf- und Seitenrampe
1.Juli 1881	Einweihung des Empfangsgebäudes
1.Mai 1883	Die Haltestelle Naunhof erhält den Status „Bahnhof“, bedingt durch die Streckenverlängerung von Grimma ob. Bf. bis nach Coswig bei Dresden
1894	Bau eines Anschlussgleises zum Wasserwerk Naunhof mit Drehscheibe im Gleis 4.
1902	Zwischen Borsdorf (Sachs.) und Großbothen wird das zweite Streckengleis verlegt und dieser Abschnitt erhält damit den Status „Hauptbahn“. Der Bahnhof Naunhof hat drei Hauptgleise für den Personenverkehr mit drei Bahnsteigen, ein Empfangsgebäude mit Fahrkartenausgabe, Gepäck- und Expressgut-Abfertigung, eine Wartehalle und drei Nebengleise für den Güterverkehr mit einer Kopf- und Seitenrampe, einer Gleiswaage mit Lademaß für sperrige Güter, eine Drehscheibe zum Anschlussgleis Wasserwerk I, einen Kleinlokschuppen für die „Kö“ und eine Güterabfertigung mit Umladehalle für Stückgut. Gegenüber dem Empfangsgebäude steht ein Wasserhaus mit Hochbehälter für 35 Kubikmeter Wasser. In Bahnhofsmitte zwischen Gleis 1 und 2 steht ein Wasserkran für alle Dampfloktypen zum Wassernachtanken. Für den Rangierdienst ist eine ortsbediente doppelte Kreuzungsweiche im Gleis 5 vorhanden. Die drei Hauptgleise sind für Ein- und Ausfahrten von und zu den Nachbarbahnhöfen durch 10 Formsignale und 9 Fahrstraßen sicherungstechnisch für den Eisenbahnbetrieb nutzbar.
1939	Aus Schrankenposten 8 und 9 werden die Stellwerke „Nn“ und „Ns“. Die Weichen zu den Fahrstraßen werden in den Endstellwerken (Bauart Jüdel) „Nn“ (W 1, 2, und 3) und „Ns“ (W 16, 17 und 18) bedient, gleichzeitig die Schranken-Anlagen zur Sicherung der Wurzener Strasse und der Großsteinberger Strasse. Die restlichen Weichen bleiben ortsbediente Handweichen, davon die Weichen 4, 5, 11 und 12 mit Verriegelung durch den Fahrdienstleiter im Befehlsstellwerk „B1“ (Bauart Bruchsal J) zum Herstellen der Fahrstraßen mit anschließender Signalbedienung.
April 1945	Es kommt betriebsbedingt im Gleis 3 ein Lazarettzug zum Halten, sofort fielen 6 Bomben auf den Bf. Naunhof. Eine Bombe trifft den Fahrdienstleiterraum und es kommt der Fahrdienstleiter Alfred Heyde ums Leben. Die nächste Bombe zerstört die Weiche 12, deren Weichenteile bis 3m hoch in die Luft ragten. Die dritte Bombe schlägt in der Kopframpe ein und verursacht einen 5m Trichter. Die restlichen drei Bomben landen im Böhmerwald. Zeitzeuge war Eberhard Böhme, wohnhaft damals Bahnhofstr. 23.
1946	Abbau des zweiten Streckengleises, wegen Kriegsreparation.
1946-1949	Zur Verkürzung der Be- und Entladezeiten konstruiert die Firma LEHEB (Leipziger Hebezeug-Bau, Ing. Ernst Heyde) einen Portalkran mit einer Tragfähigkeit bis 5t. Nach Fertigstellung der 60m langen Kranbahn am nördlichen Ende des Gleises 6 wird mit Hilfe von 2 Eisenbahndrehkränen vom RAW Engelsdorf der Portalkran errichtet und bleibt bis Oktober 1992 im Einsatz.
1962	Anbindung der Anschlussbahn Betonwerk und Kieswerk an den Bahnhof Naunhof mit gleichzeitiger Verlängerung des Gleises 4, Ausbau der Weiche 14 und der Drehscheibe.
1973	Schrankenposten 10 (Waldstr.) wird auf Halbschrankenanlage umgebaut.
September 1977	Es erfolgt die Sprengung des Wasserhauses und der Abbau des Wasserkranes; – Die Dampflokzeit geht zu Ende-.
1978	Die Schrankenwinden des Stellwerkes „Ns“ bekommen einen Elektroantrieb.
1980	Am Nordgiebel des Empfangsgebäudes erfolgt ein 12m x 12m großer Anbau für einen Kulturraum, zwei Toiletten und ein Relaisraum für die geplante Modernisierungsmaßnahme des Fahrdienstleiter-Stellwerkes „B 1“. Der Anbau erfolgt teilweise durch Aufbaustundenleistung u.a. der Fdl. Andreas Holtz, Fdl. Matthias Böhme, Kleinlokbediener Günther Schimmel und Helmut Hofmann.
Februar 1981	Es werden die mechanischen Formsignale durch elektrische Signale ersetzt und um zwei Fahrstraßen mit den Signalen „D“ und „H“ erweitert. Die Hauptweichen und die Schranken des Stellwerkes „Nn“ werden mit Elektroantrieben ausgerüstet. Das Stellwerk „B 1“ wird von der alten mechanischen „Bauform Bruchsal J“ auf elektromechanische Bauart „12/78“ umgebaut und die beiden Endstellwerke „Nn“ und „Ns“ verlieren ihre betriebliche Bedeutung.
1992	Abbau der Anschlussbahn des Kieswerkes Naunhof.
1998	Rückbau des Gleises 4, 5, und 6 mit den dazugehörigen Weichen und Gleis 3 wird außer Dienst gestellt.

2002–2005	verkauft die Deutsche Bahn das Bahnhofsumfeld und das Empfangsgebäude an die Stadt Naunhof.
2007	Beginn der Rekonstruktionsmaßnahmen am Empfangsgebäude. Das Gebäudemittelteil (Flachbau) wird komplett entfernt und behindertengerecht neu errichtet.
2008	Das rekonstruierte Empfangsgebäude wird als „Tor zur Stadt Naunhof“ wieder geöffnet und die Gleise 3 und Reste des Gleises 4 mit den Weichen 3, 4 und 16, die Signale „D“ und „G“ und der Bahnsteig 3 werden abgebaut. Durch die verbleibenden 2 Hauptgleise sind Zugkreuzungen in Naunhof möglich und der Bahnhofscharakter bleibt erhalten.
2009	Im Bahnhofsmittelteil öffnet ein Café der Bäckerei Wolf und im dreigeschossigen Seitenteil zieht der Kreissportbund Leipzig Land e.V. ein.
2010	In Höhe der ehemaligen Weiche 4 wird ein 30m GSMR-Zugfunkmast errichtet für eine zukünftige Fernsteuerung des Bf. Naunhof vom Zentralstellwerk Geithain.
2011	Die Fahrgastzugänge zum Bahnsteig 2 werden von drei auf einen zurück gebaut und neue Kilometertafeln errichtet.
März 2012	Alle Signale werden mit induktiver Zugbeeinflussung ausgerüstet (gelbe Bauelemente an der Schiene).
September 2012	Rückbau des Bahnsteiges 2 auf der westlichen Seite des Gleises 2.
November 2012	Neubau des Bahnsteiges am Gleis 2 auf östlicher Seite mit Fußgängerbrücke zum Bahnsteig 1. Gleis 2 wird auf 800m verlängert, dazu wird die Weiche 2 ausgebaut und Weiche 18 Richtung Großsteinberg verlegt und alle Hauptsignale werden durchrutschwegefrei zu den Bahnübergängen versetzt. Im Gleis 1 werden Reste der Weiche 5 ausgebaut und Gleis 2 begradigt. Die Schrankenanlagen der Wurzener Strasse, Großsteinberger Strasse und Waldstraße werden auf Fernbedienung umgebaut. Die Fernbedienung der Weiche 1 und 18, sowie der Ein- und Ausfahrsignale erfolgt vom Zentralstellwerk Geithain.
September 2014	Der Anbau von 1980 am Nordgiebel des Empfangsgebäudes wird abgerissen.

Bilder zur Bahnhofsgeschichte

Die Naunhofer Wasserstation um 1866	

Naunhofer Bahnhof 1916	
Der Naunhofer Bahnhof 1919	

Fix Me! Naunhofer Bahnhof mit Schuppen 1930er	
Der Bahnhof Naunhof auf einer Postkarte im Jahre 1935	
Der Kaffeezug ist da.	 *Einer der Kaffeezüge ist in Naunhof angekommen, 12. Juni 1935*

Empfangsgebäude mit Bahnhofspersonal von 1937 mit Vorsteher Adolf Piontek und Kassenverwalter Otto Kleeberg in Bildmitte, unten links Fdl Alfred Dorn, obere Reihe mit Klf Donath, in zivil Ausbilder für den oberen Dienst Walter Zander, daneben Klf und Rgl Werner Schimmel und Fdl Max Seiffert	
Das Stationsschild von Naunhof um 1937	
Bahnübergang Großsteinberger Str. um 1937	

Naunhofer Bahnhof 1938	
Fix Me! Das Empfangsgebäude mit Vorplatz um 1935? oder 1945?	

Bahnhofsvorfeld im Jahre 1953	
von 1936 - 1985 im Einsatz, das mechanische Stellwerk „Bauform C“	

seit 1986 elektromechanisches Stellwerk „Bauart 12/78“	
Fix Me! Die 70er Jahre in Naunhof	

Bahnübergang Naunhof Süd 1970	
Fix Me! Bahnübergang Großsteinberger Str. 1970	

Umbau Bahnhof Naunhof 2004	
Blick auf die Signale in Richtung Grimma 2005	

Fix Me! Ladestrasse 2007	
Fix Me! alter Güterschuppen 2007	

Bahnhofsuhr 2009	
Umbau Bahnhofsvorplatz 2014	

From:
https://www.eisenbahnfreunde-naunhof.online/ - **Homepage**

Permanent link:
https://www.eisenbahnfreunde-naunhof.online/doku.php/geschichte_naunhof

Last update: **2022/09/08 07:13**