

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 19
€ 12,50

Österreich € 13,75
Schweiz 24,50 sFr
Be/Lux € 14,50
Niederlande € 15,80



EINE REISE DURCH DIE ZEIT Vom Müglitz- zum Zschopautal

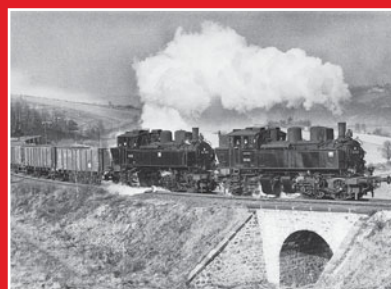


Bahnparadies Erzgebirge

inkl. DVD



DURCHS MÜGLITZTAL
Vom Elbtal ins Gebirge



DIE WINDBERGBAHN
Steile Gleise, enge Kurven



GRENZVERKEHR
Von Sachsen nach Böhmen



Nr. 14 94 12 01

Bahnparadies Elbtal

VON DRESDEN IN DEN NATURPARK SÄCHSISCHE SCHWEIZ

Die Elbtalbahn, bahnamtlich als die Linie Bodenbach – Dresden bezeichnet, verbindet heute Böhmen und Sachsen. Ferner ist diese Strecke durch den Naturpark Sächsische Schweiz eine bedeutende Magistrale zwischen Südosteuropa und Skandinavien. Ein Höhepunkt dieses internationalen Verkehrs waren der erste Balkanzug und der „Vindobona“ als einer der Starzüge der Deutschen Reichsbahn. Welche Hindernisse zu überwinden waren und wie sich der heutige Bahnbetrieb auf der nun fast 165 Jahre alten Verbindung darstellt, darüber berichtet unter anderem dieses Heft. Aber auch der aktuelle Betrieb mit seiner Mischung von Leistungen der DB AG und privater Bahngesellschaften ergibt einen bunten und baureichen Mix im Betriebsmaschinendienst. Die Schönheit der Strecke und das Umland mit den vielfältigen Sehenswürdigkeiten werden ebenfalls entsprechend gewürdigt. Mit der Kitzschke-Talbahn, dem Museumsbahnhof Lohsdorf, der Modell-Erlebniswelt Rathen und weiteren Attraktionen auf verschiedenen Spurweiten gibt es zusätzliche Anreize, dem herrlichen Elbtal weitere Besuche zu gönnen. Passend zum Heftthema enthält diese Spezial-Ausgabe der MEB-Redaktion als Gratis-Beilage eine Video-DVD mit dem 61-Minuten-Film „Dampflok-Hochburg Dresden“.

84 Seiten, Format 22,5 x 29,5 cm, über 170 Abbildungen, Klebebindung

**Modell
Eisen
Bahner**

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/ 53481-0, Fax 08141/53481-100, www.vgbahn.de

Neues für Ihre MODELLBAHN-BIBLIOTHEK



Bahnen, Busse und Dampfer in „Elbflorenz“

Nach der Zäsur des Zweiten Weltkriegs entwickelten sich die Dresdner Verkehrswege in den folgenden Jahrzehnten zu neuer Blüte. Einmalige, meist unveröffentlichte Bilddokumente aus dieser Epoche bilden den Schwerpunkt dieses Buches. Besuchen Sie Elbflorenz zu einer Zeit, als es bei der Reichsbahn noch eine ungeheure Vielfalt an Fahrzeugen zu erleben gab. Auf den Straßenbahnlinien liefen uralte Wagen und bis um 1970 die legendären „Dresdner Hechte“, die von den Tatra abgelöst wurden. Für Ausflüge in die Umgebung stand u.a. die romantische Lockwitztalbahn zur Verfügung, und auf der Elbe pflügten – neben den heute noch vorhandenen Schaufelrad-Dampfern der „Weißen Flotte“ – schwere dampfbetriebene Schleppschiffe durch das Wasser.

NEU
€ 24,95

144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm,
ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581514

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt bei:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



Durch Täler bergauf

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

die vorliegende MODELLEISENBAHNER-Spezial-Ausgabe ist der Einstieg in eine, so hoffen Herausgeber und Autor, interessante Zeitreise in die Hoch-Zeit der sächsischen Nebenbahnen im Erzgebirge. Ein zweiter Teil wird folgen. Er stellt Ihnen dann die Strecken westlich der Zschopautalbahn bis zum sächsischen Vogtland vor und endet im Kingenthaler Musikwinkel.

Zwischen Nürnberg und Fürth dampfte zum ersten Male auf deutschem Boden eine Lokomotive und beförderte in Form zweier Bierfässer die erste Fracht auf Schienen. Es folgte vier Jahre später die Eröffnung der ersten deutschen Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden auf sächsischem Territorium. Die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn-Compagnie dachte damals schon viel weiter in die verkehrstechnische Erschließung des ganzen Freistaates. Weitere Strecken entstanden und somit näherte sich das eiserne Band mehr und mehr dem sächsischen Mittelgebirge. Dort erwachte am Tor zum Erzgebirge, in Chemnitz, die Industrie. Namhafte Firmen wurden gegründet und verlangten nach Roh- und Brennstoffen. Die Lagerstätten fanden sich jenseits der Landesgrenze im böhmischen Becken. Das schwar-

ze Gold aus sächsischen Gruben konnte den Bedarf für die vielen Kesselhäuser nicht stillen. Und so wurden die Eisenbahnstrecken ins Gebirge geplant, projektiert, gebaut und haben Sachsen mit Böhmen verbunden. Im gesamten Erzgebirge erblühten weitere Nebenstrecken. Ihre große Gemeinsamkeit - sie lagen, und ein Großteil ist heute noch in Betrieb, in den Tälern des sanft nach Süden aufsteigenden Pultschollengebirges. Zwangsläufig überstiegen die Baukosten oft die Budgets. So wurde in Sachsen die Möglichkeit des Baues von schmalspurigen Sekundärbahnen auf die Tagesordnung gehoben und mit Erfolg umgesetzt.

Unsere Zeitreise in die Dampfbahnromantik auf sächsischen Erzgebirgsstrecken, ein kleiner Schnappschuss aus unserer heutigen Zeit soll dabei nicht vergessen werden, starten wir auf der östlichsten Strecke, die den Naturraum Erzgebirge erobert: Gleich eine nicht unbedeutende Linie, die Müglitztalbahn. Weitere folgen, die Sie möglicherweise kennen, auf denen sie schon mitgefahren sind, vielleicht sogar geholfen haben, sie wieder aufzubauen, auch längst vergessene und manche, die die Landesgrenze nicht nur einmal überschritten.

Ein Dank soll an die Bildautoren und Mitarbeiter gehen, speziell Günter Meyer, ohne deren Leidenschaft, diese Romantik für spätere Generationen zu bewahren, diese Bilderreise nicht möglich gewesen wäre.

Ihr Helge Scholz



6 EINLEITUNG

Das, was von den Strecken im Erzgebirge heute noch zu erleben und zu erfahren ist, kann man mit der Romantik und den Betriebsaufgaben früherer Jahre nicht mehr vergleichen, ist aber immer noch ein wichtiger Bestandteil deutscher Eisenbahngeschichte.

8 MÜGLITZTALBAHN

Als Schmalspurbahn eröffnet, durch Unwetter nicht nur einmal zerstört und als Regelspurbahn bis heute in Betrieb, hat die Müglitztalbahn eine wechselvolle Geschichte wie keine andere im Gebirge.

14 WINDBERGBAHN

Mit Radien von 85 Metern und einer Neigung von 1:47 konnte auf den ersten 5,6 Kilometern ein Höhenunterschied von 120 Metern bewältigt werden, eine wahre „Gebirgs lustfahrt“.

20 WEISSERITZTALBAHN

Die Strecke ist die dienstälteste Schmalspurbahn in Sachsen und drohte, nach dem Hochwasser 2002 Geschichte zu sein. Ob 2016, 14 (!) Jahre nach dem Naturunglück, wieder ein Zug Kipsdorf erreicht?

26 NOSSEN – MOLDAU

Grenzüberschreitende Strecken haben große Bedeutung. Die Moldauer Bahn sollte Sachsen mit böhmischer Braunkohle versorgen.

32 KLINGENBERG/COLMNITZ – FRAUENSTEIN

Eine Entgleisung der 99 715 führte 1971 zur Stilllegung der Linie nach Frauenstein. Unweit des Kamms endete einst das vor den Toren Leipzigs beginnende mittelsächsische Schmalspurnetz.

34 MULDA – SAYDA

Starke Steigungsabschnitte ließen die K.Sächs.Sts.E.B. hier an der Einführung des Rollwagenbetriebs zweifeln. Die Strecke nach Sayda war deshalb vom wirtschaftlichen Rollwagenbetrieb abgekoppelt.

36 RUND UM BRAND-ERBISDORF

Die beiden in Berthelsdorf und Brand (später Brand-Erbisdorf) beginnenden Nebenstrecken wurden zusammen eröffnet und mit dem Abstand von rund 23 Jahren stillgelegt.

38 FLÖHATALBAHN

Vier Strecken verknüpften über den Erzgebirgskamm hinweg das sächsische Eisenbahnnetz mit Böhmen. Reitzenhain war eine dieser Verbindungsstellen und fungierte als Ausgangsstation der RF-Linie.

44 HETZDORF – EPPENDORF

Am 1. Januar 1968 war die Schmalspurbahn von Hetzdorf nach Eppendorf Geschichte. Zum Schul- und Heimatfest dampfte 99 590 wie vor 44 Jahren noch einmal vor dem Empfangsgebäude.

46 POCKAU – NEUHAUSEN

In Pockau-Lengefeld wurde mit der Zweigstrecke nach Olbernhau der Ausgangspunkt eines kleinen Nebenbahnnetzes neben der Flöhatalbahn nach Reitzenhain gelegt.

52 SCHWEINITZTALBAHN

41 Jahre wurde um sie gerungen, 39 Jahre war sie in Betrieb, die regelspurige Schweinitztalbahn führte über zwei Staatsgebiete und wurde nie von einer Diesellok im Reisezugdienst befahren.

56 WEIPERT – ANNABERG

Mit der Abbestellung des verbliebenen Wochenendverkehrs von Cranzahl nach Weipert hat dieser Schienenweg über die Landesgrenze auch keinen Planbetrieb mehr.

62 ZWIGBAHNEN

Die Zweigbahnen um Annaberg nach Plattenthal und zum oberen Annaberger Bahnhof wurden speziell für den Güterverkehr gebaut.



12 DIE WINDBERGBAHN IST DEUTSCHLANDS ERSTE GEBIRGSBAHN

36 AUF SCHMALER SPUR LIESS SICH MANCHES TAL BESSER EROBERN



64 ZSCHOPAUALBAHN

Auf 43,5 Kilometern verbindet die Linie Annaberg mit Flöha. Von der Nebenstrecke zweigen drei Schmalspurbahnlinien ab und sogar die Umsteigemöglichkeit zu einer Standseilbahn wird geboten.

72 PRESSNITZTALBAHN

Die Preßnitztalbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt wurde ab 1984 in Abschnitten eingestellt. Aus den Herzen der Anwohner und Eisenbahnfreunde konnte sie nicht gerissen werden und erwachte 1992 erneut.

78 BAHNBETRIEBSWERK

Die Chemnitzer Lokomotiv-Unterhaltung erfolgte in ihrer langen Geschichte in drei Anlagen, wobei „Hilbersdorf“ bis heute als Museum überlebt hat.

82 IMPRESSUM/QUELLEN



56 DER GRENZBAHNHOF WEIPERT HAT SEINE BEDEUTUNG VERLOREN

54 DIE ZSCHOPAUTAL-BAHN VERBINDET ALS NORD-SÜD-MAGISTRALE DIE ANNABERGER REGION MIT DER INDUSTRIE-METROPOLE CHEMNITZ



72 DIE PRESS-NITZTALBAHN BIETET WIEDER EINEN KLASSISCHEN EPOCHE III/IV-BETRIEB „WIE DAMALS“



78 HILBERSDORF WURDE MUSEUM



Nebenbahnen mit Herz und Flair

Das, was von den Strecken im Erzgebirge heute noch zu erleben und zu erfahren ist, kann man mit dem Charme und den Betriebsaufgaben früherer Jahre nicht vergleichen, ist aber immer noch ein wichtiger Bestandteil deutscher Eisenbahngeschichte.

Sachsen verfügte bis zur Bahnreform über eines der dichtesten Streckennetze, wenn nicht sogar über das in Deutschland eine Region am stärksten durchziehende Schienengeflecht überhaupt. Folgende Gründe haben das bewirkt: Die sich hier konzentrierenden Handel, Gewerbe und Industrie sowie eine dichte Besiedlung. Das Erzgebirge bildet die südliche Grenze des Freistaates. Jener Naturraum wird in drei Zonen unterteilt. Das Osterzgebirge zieht sich vom Rand des Elblandes bis zum Flöhatal. Der Nebenfluss der Zschopau bildet die Grenze zum mittleren Erzgebirge. Jenes erstreckt sich nach Westen bis zur Schwarzen Elster. An ihrem westlichen Ufer beginnt das Westerzgebirge.

Eine Pultscholle formte das Mittelgebirge. Gemächlich verlaufen die Flüsse in den Tälern nach Norden. Von Norden, in Sachsen, wird auf gut 50 Kilometern ein Höhenunterschied von 800 Metern überwunden. Auf böhmischer Seite geht es dagegen auf gut 15 Kilometern steil nach unten. So waren die Verkehrswege, anfänglich Wege und Straßen, auf der sächsischen Seite günstiger zu trassieren. So kam eben diesen Eisenbahnplanern zugute. Keine Spitzkehren oder Schleifen zum Höhengewinn auf wenig Raum waren zu projektieren und die Lage der Stationen fern der Siedlungen, Dörfer und Städte zu planen, war nicht nötig. Heute sagen wir neudeutsch ein Standortvorteil.

Bereits Anfang der 1960er-Jahre geriet die Bedeutung dieser Nebenbahnen ins Wanken. Jene Strecken, die der Rationalisierungswelle dieses Jahrzehnts entgangen waren, zeichneten sich alsbald aber

als wichtige Transport- und Reisemöglichkeiten aus. Der noch bescheidene Individualverkehr, schlechte Straßen, kontingentierte Treibstoffzuteilungen für Staatsbetriebe und eben dieses noch dichte Streckennetz haben den Erzgebirgsbahnen ihre Wertigkeit erhalten. Es war nicht verwunderlich, in Hülle und Fülle Bahnübergänge zu queren und Bahnstationen zu passieren.

Nach 1991 begann diese Eisenbahnherrlichkeit mit einst volkswirtschaftlicher Bedeutung zu schwinden. Eine neue Wirtschaftsstruktur nahm der Eisenbahn im Güter- und Personenverkehr ihre Monopolstellung ab. Erst zögerlich, dann bestimmend, sprunghaft bis radikal raubte die Zeit jenen Bahnen ihre Existenz, somit dem Naturraum nachfolgend ein wenig seiner Lieblichkeit. Ein Zitat trifft auch hierfür zu: „Sollte eine Stadt keine Kleinbahn haben, sollte sie aus seelenhygienischen Gründen eine bauen“. Vorbei war die Zeit, als man mit der Bahn ungestresst zur Arbeit fuhr, Besorgungen in der Stadt erledigte, sie zum Reisen von A nach B (und nicht wenigsten von A nach Z, wie es scheinbar unsere kommerzialisierte Welt dem Menschen einzupfropfen versucht) einfach benötigte und sie bezahlbar war. Ja und in jener Zeit könnte man sich gar nichts anderes als eine Tenderlok vor dem Züglein vorstellen.

Unseren Kindern ist dies schon fremd. Ein letztes Aufblitzen jener Romantik von damals, die Inszenierung jener alltäglichen Lieblichkeit, haben in letzter Minute findige Köpfe und Eisenbahnverehrer, Eisenbahner, denen ihr Beruf (nicht Job!) noch eine Berufung war, gewagt, zu konservieren



FOTO: H. SCHOLZ

und für Augenblicke zurückzuholen. „Ja, ich war dabei!“, kann bestimmt mancher Leser mit einstimmen. Zum Fakt, die schon übermächtige Dieseltraktion auch bemerkt und fotografisch festgehalten zu haben, verstummt man kleinlaut. Heute ist auch diese verschwunden.

Eisenbahn im Erzgebirge ist auf der Regelspur inzwischen ein trostloses „VT-Hin-und-Her-Gefahre“ geworden. Die folgenden Seiten sollen die einstige Schönheit, Bedeutung und auch in einigen Aspekten die Einmaligkeit dieser Nebenstrecken zwischen Altenberg und Annaberg, Weesenstein und Weipert, Flöha und Frauenstein, Gittersee und Grünhainichen, Pockau und Plattenthal und vielen weiteren mehr aufzeigen. Ein Exkurs in ein stimmungreiches Erzgebirgseisenbahnzeitalter oder Melancholie in Schwarz-Weiß mit farbigen Erinnerungssplittern? Die Antwort zu finden, ist dem Leser überlassen. Jedenfalls: „Bitte Einsteigen und beim Umblättern nicht unbedingt beeilen!“ □

FOTO: R. HEINRICH



In Burkersdorf, letzter Halt vor dem Endpunkt Frauenstein, gelang es 1968 diese Szene einzufangen. Man reiste noch mit der Bahn, fand dort Kontakt und konnte sich ein Alltagsleben ohne diese Verkehrsmöglichkeit nicht vorstellen.

30 Jahre später ein schon anderes Bild. Noch fährt die Bahn aber benutzen möchte sie kaum noch jemand. Folgerichtig steht ihre Daseinsberechtigung zur Disposition. Einmal in Frage gestellt ist die Weiterbestellung des Betriebes schon so gut wie abgelehnt. 202 516-1 rollt im Sommer 1998 aus Neuhausen nach Pockau-Lengefeld zurück. Immer gravierender werdende Obermängel führten zur Sperrung am 9. Juni 2001. Und wieder wurde das betriebene Streckennetz ein wenig kleiner...

Spurwechsel im Müglitztal



Als Schmalspurbahn eröffnet, durch Unwetter nicht nur einmal zerstört und als Regelspurbahn bis heute in Betrieb, hat die Müglitztalbahn eine wechselvolle und von gravierenden Ereignissen gezeichnete Geschichte wie keine andere im Erzgebirge.

Ein 38 Kilometer langer Schienenweg verbindet heute Heidenau mit Altenberg. Sieben Städte werden mit der Bahn verknüpft. Dennoch durchläuft die Strecke eine einzigartige Talandschaft, welche ihr den Namen gab. Vor Mühlbach gelangt die Gebirgsstrecke dann in die Region des Osterzgebirges. Der Begriff steht zu Recht, denn es werden 634 Höhenmeter bewältigt. Die Müglitztalbahn ist damit die östlichste der Erzgebirgslinien. Der Streckenteil von Heidenau bis kurz vor der Grenze des Naturraumes ist geographisch zum Elbland zu rechnen.

Im Jahr 1866 wurden erste Stimmen zum Bau einer Eisenbahnlinie laut. Nicht nur nach Dresden schaute das sich im Müglitz-

tal entwickelnde Handwerk und Gewerbe, um mit einem Eisenbahnanschluss die Chance zu nutzen, neue Märkte zu erobern. Sachsen blickte auch über den Kamm des Osterzgebirges hinweg. Die im Duxer Becken geförderte Braunkohle sollte den industriellen Aufschwung in Sachsen unterstützen. Dies wurde dann mit der Nossen-Moldauer Bahn verwirklicht. So eröffnete man am 18. November 1890 die schmalspurig ausgeführte Sekundärbahn Mügeln (b. Pirna) – Geising. 33 Jahre später erfolgte eine Erweiterung. Von Geising aus wurde das Schmalspurgleis bis nach Altenberg verlängert. Der aufkommende Tourismus bescherte der Bahn eine ganz neue Bedeutung. Die Wintersportzüge zu

den Hängen und Langlaufmöglichkeiten wurden oft mit Vorspannmaschine gefahren. Die Transportleistungen im Personenverkehr und die zahlreichen Anschlusskunden führten die Linie unter die wirtschaftlichsten Schmalspurstrecken Sachsens. Ein verheerendes Unwetter über dem Osterzgebirgskamm riss die Schmalspurstrecke in der Nacht vom 8. zum 9. Juli 1927 mit sich. Die Wassermassen eines Wärmegewitters sorgten für eine Katastrophe im Müglitztal. Auf 20 Kilometern wurde die Linie zerstört. Nach dem Wiederaufbau rollte am 1. Dezember 1927 ein von der Bevölkerung umjubelter Eröffnungszug.

Schon damals bestanden Überlegungen, die Strecke in eine Regelspurbahn

umzubauen. Die dafür veranschlagten 22,5 Millionen Reichsmark waren aber nicht aufzubringen. Erst 1934 konnte aus Berlin vom Eisenbahnministerium die Finanzierung des Umbaus auf Regelspur freigegeben werden. Drei Punkte sollten den Umbau rechtfertigen. Einmal die Verkürzung der Fahrzeiten, zweitens eine hochwassersichere neue Trassierung (schon vor der Schreckensnacht 1927 wurde die Bahn bei Hochwasser mehrmals beschädigt) und drittens war die Strecke mit den vielen Bahnübergängen ein Gefahrenpunkt für den sich inzwischen entwi-

ckelnden Straßenverkehr geworden. Der Umbau der Strecke erfolgte parallel zum Betrieb der Schmalspurbahn.

Die Länge der regelspurigen Müglitztalbahn reduzierte sich nach der Neutrassie-

Die Linie wurde in ihrer Geschichte dreimal eröffnet

rung gegenüber der Schmalspurbahn um 3,61 Kilometer. Die vielen Streckenbögen aus der Anfangszeit verfügten oft über einen Radius von unter 100 Metern. Für einen regelspurigen Ausbau waren diese

Im alten Bahnhof Glashütte ist diese Begegnung zweier IVK-bespannter Züge um 1910 eingefangen worden.



FOTO: SLG, SCHOLZ

Die wachsende Bedeutung des Güterverkehrs verdeutlicht die Szene in Dohna. Eine VIK bespannt einen beachtlich langen Rollwagenzug nach Mügeln b. Pirna.



Klassischer Sportzug mit zwei VIK am Geisingberg. Das Bild entstand von der Brücke einer Skiabfahrtsstrecke über die Schmalspurbahnlinie.



FOTOS: SLG, SÄCHER, SLG, SCHOLZ

Halbmesser natürlich zu gering. Letztlich wurde die Planung der neuen Trasse mit einem Mindestradius von 140 Metern genehmigt. Als neue Kunstbauten errichtete man fünf Tunnelbauwerke und 75 Brücken. Damit konnte der Verlauf weiter begradigt werden. Der Gleisbergstunnel hinter Glas-hütte ist mit 539 Metern das längste Bauwerk.

Diese Erzgebirgsstrecke ist eigentlich die einzige, für die in Folge der Umspurgung spezielle Lokomotiven und Wagen gebaut wurden. Je zwei Musterlokomotiven konstruierten und bauten die Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft als Drei-Zylinder-Maschine mit dem Schwartzkopf-Eckardt-Lenkgestell (84 001 und 84 002) und Orenstein & Koppel als Zwei-Zylinder-Maschine mit Luttermüller-Endachsen. Die Konstruktion des Wildauer Unternehmens überzeugte, worauf noch sieben Maschinen (84 005-84 012) geliefert wurden.

Am 9. Juli 1927 war nicht nur der Bahnhof Lauenstein ein Trümmerfeld. Die rechts vorbeistrudelnde Müglitz hatte die Gleise unter-spült, Häuser weggerissen und abgestellte Güter- und Personenwagen der Bahn wie Spielzeug umhergeworfen.

Blick auf Geising während des Umbaus auf Regelspur. Noch ist der Gitterviadukt der Schmalspurbahn in Betrieb. Links davon der Beton-Neubau für die Regelspurtrasse.

Am 19. September 1938 ist der Schmalspurbahnbetrieb in Oberschlottwitz eingestellt und es wird abschnittsweise die Regelspurstrecke befahren, auf der noch letzte Bauarbeiten am langen Bahnsteigende erfolgen.



FOTOS (2): SLG. SCHOLZ

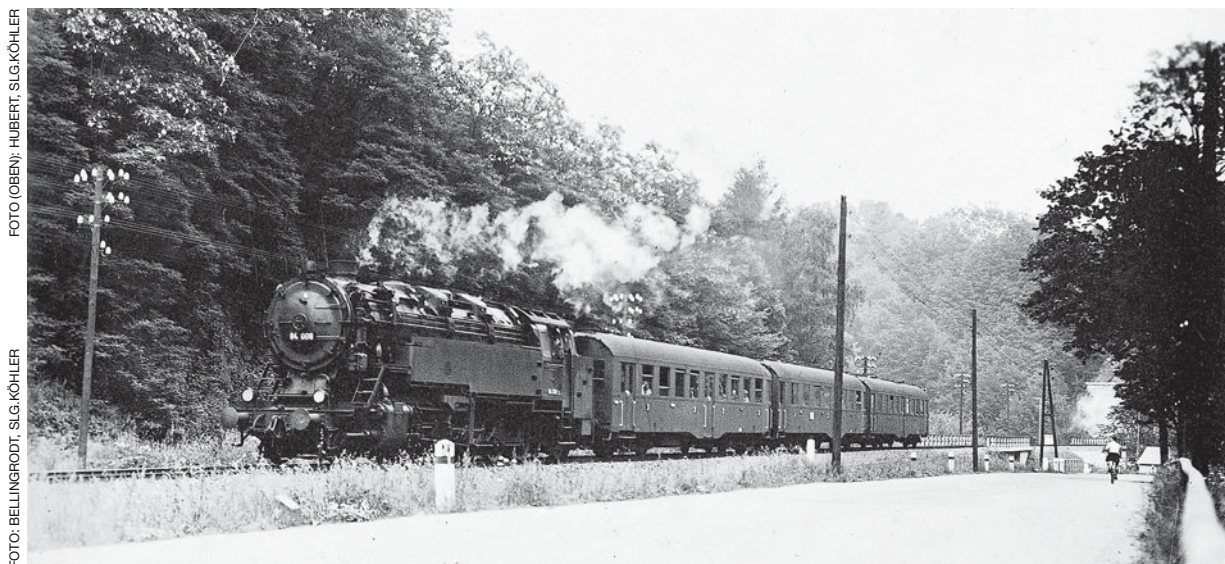


FOTO: FISCHER

Zu den 1'E1'-Lokomotiven wurden die berühmten Altenberger Wagen gebaut. Mit zusätzlichen Türen in Wagenmitte, einem ausreichenden Sitzplatzangebot und Raum für Traglasten und Wintersportgeräte wurden die in Leichtbauweise hergestellten Wagen ein weiteres Alleinstellungsmerkmal dieser Gebirgsbahn.

Bis zum Ende der 1940er-Jahre bestimmten die Maschinen der Baureihe 84 den Betriebsmaschinendienst auf ihrer Stammstrecke. Danach wurden sie ins Westerzgebirge abgezogen. Im Bw Schwarzenberg stationiert, haben sie bis zu ihrer Ausmusterung im Güterzugdienst vor schweren Uranerzzügen ihre Leistungskraft demonstriert.

Nach 1945 erlebte die Gebirgsbahn mit Maschinen der Baureihen 38.2-3, 38.10-40, 50, 56, 74, 75, 86 und 94 eine plötzliche Typenvielfalt. Mit dem Aufkommen der V 100 prägte zunehmend die Dieseltrakti-



Die Baureihe 84 mit den Personenzugwagen C4i 35a „Bauart Heidenau-Altenberg“ übernimmt den Betrieb auf der nun regelspurigen Müglitztalbahn. Bei Bärenstein (oben) und hinter Weesenstein sind 84 003 und 84 008 festgehalten worden.

FOTO (OBEN): HUBERT, SLG. KÖHLER

FOTO: BELINGRODT, SLG. KÖHLER

on die Strecke. Der Wagenpark wurde ab 1958 mit den zweiteiligen Doppelstockzug-garnituren DBx aufgefüllt. Die Altenberger Wagen wurden dafür teilweise ausgemustert oder abgegeben. Mit dem Traktions- und Wagenwechsel wurde die 110 mit den Bghw-Garnituren der typische Reisezug auf der Müglitztalbahn bis zur Mitte der 1990er-Jahre.

Als die Strecke im Juli 1990 ihr 100jähriges Bestehen feierte, war der Rückgang der Transportleistungen schon nicht mehr aufzuhalten. Der wirtschaftliche Umschwung hinterließ schon zu dieser Zeit seine Spuren. Heute beschränkt sich der Güterverkehr nur noch auf den Abschnitt von Heidenau bis Köttewitz. Personenzugleistungen werden seit dem 12. Dezember 2010 von der Städtebahn erbracht. Die Linie wird als SB72 bzw. SE19 bezeichnet. Werktags verkehren die Diesellokomotiven der Baureihe 642 in einem ganztägigen



In den 1950er-Jahren kamen nach der Umstationierung der BR 84 ins Westerzgebirge ab 1949 Loks der BR 86 zum Einsatz. In Mühlbach entstand dieses Frühlingsmotiv.

FOTO: K. HÄSCHEL, SLG. KÖHLER



Baureihenvielfalt zur DR-Ära. An der 38 1272 entlang schauen wir über den Viadukt durch den Weesensteintunnel. In Glashütte ist 86 555 angekommen. Der Kreuzungsbahnhof Glashütte macht 1967 seiner Bedeutung alle Ehre. Einen dampfgeführten PmG kreuzt eine der ersten V 100 mit DBx.

FOTOS (2): G. MEYER



FOTO: FISCHER



FOTOS (4): SCHOLZ

Betriebsalltag vor der Bahnreform. 112 751-3 fährt im Sommer 1991 aus Lauenstein aus. Formsignale, doppelte Schrankenbäume und ein Gegenzug in der Station. Die nicht einmal 24 Jahre alte Aufnahme kündigt schon von einer längst vergangenen Epoche.

Stundentakt mit Kreuzung in Glashütte. An den Wochenenden blieb der Fahrplan mit einem Zweistundentakt unverändert.

Gelegentlich eingesetzte Wintersport-Sonderzüge lassen den alten Flair der „Sportbahn“ aufkommen, wenn die Reisenden in Altenberg mit Langlaufski, Snowboard oder dem einfachen Holzschlitten einen traumhaft schönen Wintertag fern der Großstadt erleben möchten.

Die Reise durch das Müglitztal war schon in der Anfangszeit der Strecke ein ganz besonderes Erlebnis. Daran hat sich bis heute nicht viel geändert. Von Heidenau aus passiert man auf der sichtlich höher gelegten Trasse die Industrie- und Gewerbeansiedlungen um Dohna und Köttewitz. Der beeindruckende Kunstbau ist die 14 Meter hohe und 90 Meter lange Stahlbetonbrücke in Köttewitz. Ein erster Tunnel folgt und Weesenstein mit seinem Schloss ist erreicht. Nach der Durchfahrt durch den 240 Meter langen Weesensteiner Tunnel umrundet die Strecke das auf einem Felsvorsprung gebaute Schloss mit dem Park. Das einzigartige architektonische Ensemble blickt auf acht Jahrhunderte sächsischer Geschichte zurück.

Im sich immer mehr verengenden Müglitztal werden Burkhardswald-Maxen passiert sowie Nieder- und Oberschlottwitz.

Vor Glashütte mit seiner weltbekannten Uhrenmanufaktur Lange passiert die Strecke den Pilztunnel. Ein pilzförmig überdachter Aussichtspunkt ins Tal und auf den südlichen, stadtsüdlichen Tunnelausgang gab dem Bauwerk seinen Namen. In der engen Bebauung der Uhrmacherstadt wird nach einem Linksbogen der Bahnhof erreicht. Seine Bedeutung als Kreuzungssta-

tion hat Glashütte bis heute erhalten können. Nun ist der Reisende wirklich im Osterzgebirge angekommen. Schon zur Zeit der Umspurung legte man auf die der Region angepasste Architektur der Bahnbauten höchste Aufmerksamkeit. Keine Einheitsbauten zieren fortan die Stationen. Schieferverkleidete Gebäudeensemble, Stuckelemente, Türmchen und Mansarden, man könnte nicht schöner empfangen werden. In Bärenstein passiert die Strecke ein erhaltengebliebenes Wasserhaus mit Wand-Wasserkran aus der Schmalspurzeit. Der Verein Müglitztalbahn e.V. hatte hier seinen Sitz. Mit der Bergung, Rekonstruktion und Wiederinbetriebnahme des letzten erhaltenen Altenberger Wagens hatten die Vereinsfreunde für Aufsehen gesorgt. Der Wagen konnte nach der Auflösung des Vereins in Sachsen bleiben.

Nach Altenberg führt der Weg über Geising. Vor dem neuen Geisinger Viadukt, der das Gitterviadukt aus der Schmalspurzeit ersetzte, rollen die Züge noch durch den Geisingtunnel. Bis nach Altenberg geht es um den Geisingberg herum weiter steil bergauf. Auch der Endbahnhof hatte kleine Kapitel Eisenbahngeschichte mitgeschrieben. Hier wurden schon 1941 Lichtsignale aufgestellt. Mit dieser damals hochmodernen Bauart wollte man Betriebsstörungen

Triebwagen der Städtebahn rollen heute mit 70 km/h

durch das ständige Vereisen der Seilzüge zwischen Stellwerk und Signalen in den harten Osterzgebirgswintern vorbeugen. Ganz anders die „Strandung“ eines VT 642 64 Jahre später. Er blieb nach der Jahrhundertflut und der erneuten Zerstörung der Strecke hier oben gefangen und wurde im September 2002 per Straßentransport wieder zurückgebracht.

In jüngster Zeit hat man sich bemüht, die Müglitztalbahn als attraktives Nahverkehrsmittel im Großraum Dresden zu etablieren. Mit Erfolg. Damals wie heute sind die Bahnübergänge ein Faktor, in ihrem Umfeld die Streckengeschwindigkeit zu reduzieren und somit die Reisezeit zu verlängern. Im Rahmen einer Studie untersucht die DB Netz AG alle 25 kritischen Bahnübergänge und sucht im Gespräch mit den Städten und Gemeinden nach Lösungen. Konkret konnte als Ergebnis der Umgestaltung des Bahnübergangs in Mühlbach die Geschwindigkeit der Triebwagen der Städtebahn Sachsen von 20 auf 70 km/h gesteigert werden. Der Umbau ist Teil eines umfassenden Maßnahmenkatalogs, mit dem der Fahrplan verbessert werden soll. Ziel ist, insbesondere die Anschlüsse an die S-Bahn in Heidenau zuverlässig gewährleisten zu können. □



Herbst 1991, vor Bärenhecke ist bei der Überfahrt des Personenzuges mit einer 112 nichts vom Geschichte schreibenden politischen Wandel zu spüren. Mehr ein Blick in die Vergangenheit, auf das alte Sägewerk Zimmermann mit seinem alten Transportgleis.



Am 17. September 2005 wurde der mit höchsten finanziellen und organisatorischen Anstrengungen wiederaufgebaute letzte erhaltene C4i 35a von Heidenau nach Bärenstein überführt. 1998 wurde das Wrack des Wagens in Zlonice (Tschechien) entdeckt und am 18. Mai 2000 vom Müglitztalbahnverein nach Deutschland abtransportiert.



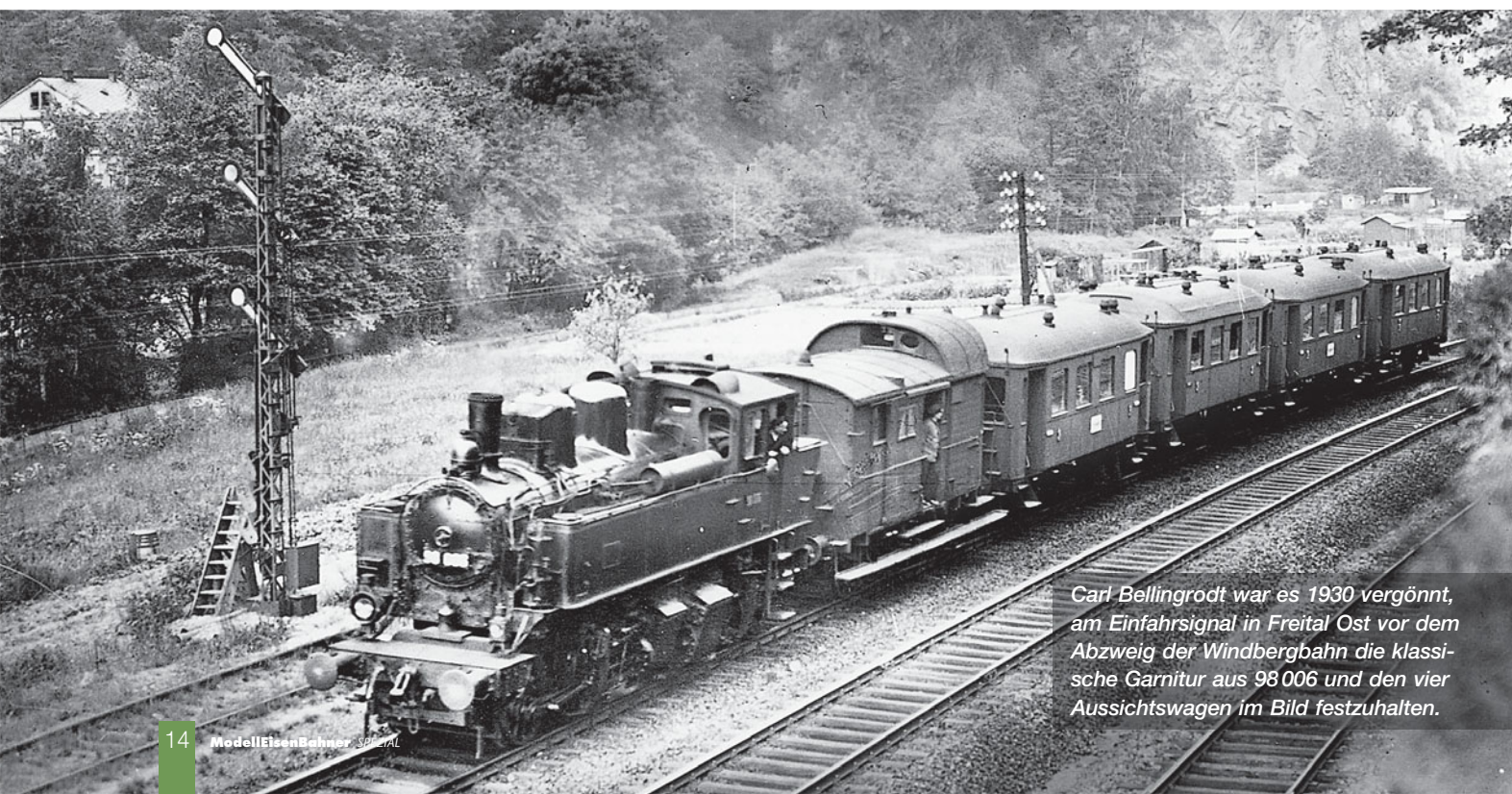
Heute prägen moderne VT 642 der Städtebahn Sachsen GmbH den Betriebsalltag der Müglitztalbahn. Im Plan der SB 72 verkehren sie werktags im Einstundentakt zwischen Heidenau und Altenberg, am Wochenende im Zweistundentakt und in Doppeltraktion.



Im Dresdner Hauptbahnhof begann die „Gebirgslustfahrt“ nach Possendorf. 98 014 steht 1953 abfahrbereit in der Mittelhalle. Rechts ein Altenberger Wagen der Müglitztalbahn, die aber im Ostbau abfuhr.

Eisenbahningenieur Guido Brescius gelang mit der Planung der Strecke eine Meisterleistung. Mit Radien von 85 Metern und einer Neigung von 1:47 konnte auf den ersten 5,6 Kilometern ein Höhenunterschied von 120 Metern bewältigt werden. Siebenmal wendet sich der Trassenverlauf um die eigene Achse, eine wahre „Gebirgs lustfahrt“!

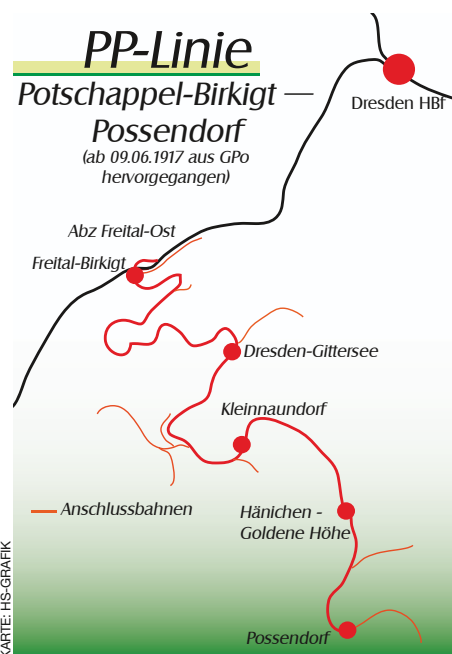
Quietschend steil bergauf



Carl Bellingrodt war es 1930 vergönnt, am Einfahrsignal in Freital Ost vor dem Abzweig der Windbergbahn die klassische Garnitur aus 98 006 und den vier Aussichtswagen im Bild festzuhalten.



Vor der Kulisse des Windberges rollt ein Personenzug aus Freital-Birkigt nach Dresden. Rechts das „Höllental“, mit dem die DW-Linie unterfahren und gekreuzt werden kann.



Streckenkarte der PP-Linie in ihrer größten Ausdehnung mit Anschlussbahnen.

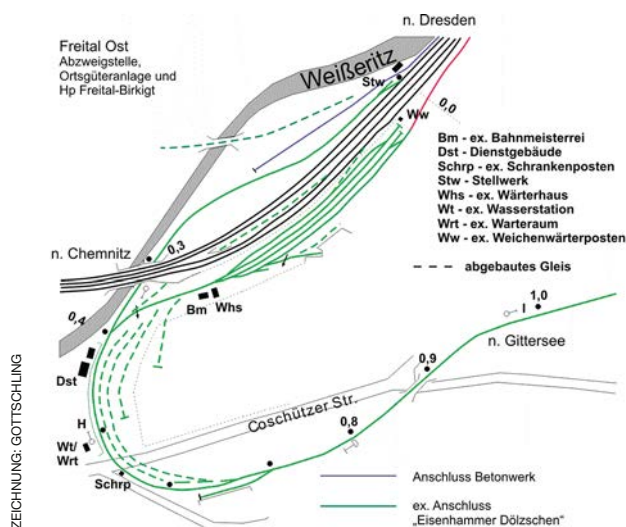
Die Windbergbahn, „Possendorfer Heddel“ oder als Sächsische Semmeringbahn schon mit einem Markensiegel versehen, gilt als Sachsens erste normalspurige Gebirgsbahn. Jener Vergleich mit der österreichischen Strecke ist König Albert zu verdanken. Er gab einst der Linie dieses „Markenzeichen“. Als Nebenstrecke der Albertbahn Dresden – Tharandt wurde sie 1856 durch die Albertbahn AG als Hänicher Kohlezweigbahn gebaut. Die in den Schächten des Windberges geförderte Steinkohle konnte auf diese Weise abgefahren werden. Mit der Verlängerung nach Possendorf am 30. September 1907 wurde

die Strecke eine bedeutende Ausflugsbahn. Schon Jahre vorher gestattete man einen Ausflugsverkehr in offenen geschmückten Kohlewagen. Lokführer und Heizer priesen die romantischen Ausblicke

Strecke nach Possendorf ist die erste deutsche Gebirgsbahn überhaupt

von der sich in Kehren den Windberg hinauf windenden Strecke. So waren die extra für die Strecke beschafften vier Aussichtswagen an Wochenenden überfüllt. Die Wirte der sich etablierenden Garten- und Aus-

flugslokale (in Spitzenzeiten 54 Lokalitäten!) verwöhnten ihre Gäste. Zu Sängerwettstreiten, Skatturnieren und Frühstückstischen strömten die Fahrgäste aus den Zügen. Wandervereine nutzten die Züge zu den beliebten Ausflügen durch Gitterseer und Hänicher Fluren. Nach einem Rückgang des Güterverkehrsaufkommens durch die Schließung der Schächte ab 1906 verlor der Abschnitt oberhalb Gittersee an Bedeutung. Mit der Erweiterung nach Possendorf konnte jedoch Industrie angesiedelt werden. Das dadurch wieder gestiegene Güteraufkommen verlangte nach neuen Gleisanlagen, nach Umbau auf Schienenform S 33.



Gleisplan von Freital Ost und Freital-Birkigt.

1953 ist der Wasserhalt der 99 014 mit einem Personenzug nach Gittersee in Freital-Birkigt aufgenommen. Hinter der Maschine ein Aussichtswagen (C Sa 12) und zwei C Sa 95.





Die heute im Chemnitzer Industriemuseum stehende 98 001 schleppt am 24. Februar 1961 zusammen mit 98 014 einen Güterzug bergwärts.

Am 19. April 1951 wurde der Betrieb zwischen Kleinnaundorf und Possendorf eingestellt. Als Begründung ist hier wie bei manch anderer in dieser Zeit eingestellten Strecke überliefert, man benötigte die Schienen zum Bau des Berliner Außenringes. Den Wahrheitsgehalt dieser Aussage, dazu in jener politischen Epoche, darf man sehr anzweifeln.

Ab 1954 erlebte die Strecke noch einmal einen Aufschwung. In dieser Zeit begann man erneut in Gittersee mit dem Steinkohleabbau. Die SDAG Wismut förderte dort auch Urankohle. Dieser Rohstoff entwickelte sich aber schnell zum entscheidenden Produkt. Zudem kam mit der eingerichteten Uranerzwäsche in Dresden-Coschütz ein weiteres großes Aufgabenfeld hinzu. An einem Personenzugbetrieb hatte man ab dem 9. November 1957 kein Interesse mehr. Einerseits sollten alle Kapazitäten dem Güterverkehr dienen und andererseits wollte man der Brisanz der Frachten geschuldet die Geheimhaltung so untermauern. Die einstige Ausflugsstrecke wurde nun zur reinen Industriebahn. Sehr oft schlepten die betagten 98.0 mit Vorspann die Güterzüge bergwärts. Ihre zwingende Ablösung war eine Frage der Zeit. So testete die Deutsche Reichsbahn die



September 1960: Es bedarf zweier „Kreuzspinnen“, einen Güterzug die bogenreiche Strecke hinaufzuziehen. Kurz hinter dem Bü Gitterseer Straße stampft 98 011 voran.

Verwendung von vierachsigen V 60-Rangier-Diesellokomotiven. Die mit Spurkanzschmierung ausgerüsteten Maschinen 106 209-0, 106 222-3 und 106 290-0 haben bis 1993 den Güterverkehr aufrecht erhalten.

1980 gelang es, das sechs Kilometer lange Reststück der Windbergbahn vom

Abzweig Freital Ost bis Dresden-Gittersee auf Antrag von Professor Hans-Ullrich Sandig unter Denkmalschutz zu stellen.

Bis zur Sperrung der Strecke am 1. November 1998 wegen Oberbauschäden konnte bei einigen Sonderfahrten das Flair der fantastischen Ausflugsbahn noch einmal aufblühen. Was niemand für möglich

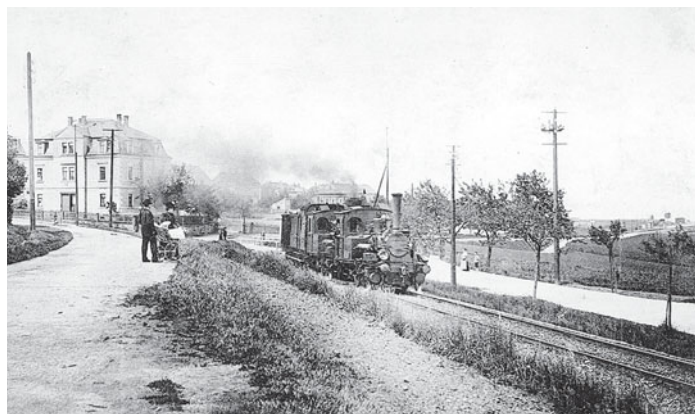


FOTO: SLG. SCHOLZ

Mit zwei VIT bespannt verlässt ein Personenzug den Bahnhof Gittersee in Richtung Possendorf, aufgenommen um 1905.

1967 gab's keinen Reiseverkehr mehr. Urankohle aus Gittersee wurde in Ganzzügen talwärts gefahren. V60 in Doppeltraktion erwarten in Freital-Birkigt die Rückführung eines Leerwagenzuges.



massiv. Nach der Passage der Coschützer Straße und dem Beginn der Steigungsstrecke geht es in den Geiersgraben hinein. Hier passiert die Trasse mit dem 85-Meter-Bogen den kritischsten Punkt. Er verlangt spezielle Vorschriften für hier einsatzfähige Fahrzeuge. Lokomotiven oder Wagen mit einem festen Abstand über 3,00 m dürfen nicht eingesetzt werden. Für Fahrzeuge mit Lenkachsen ist ein Achsstand von 4,50 m zulässig. Güter- und Personenwagen mit Drehgestellen sind mit einem Drehzapfenabstand von 8,00 m und 2,60 m Überhang bis zur Pufferebene zugelassen.

„Heimatkunde vom Abteifenster aus“, mit den Blicken zu den Hängen und Hochebenen, der Passage der Leisnitzsiedlung mit den Häusern und Gärten und Fernblicke bis in Weißeritztal, beschrieb es einmal ein Chronist.

Mit dem Umbau der Sachsenmagistrale im Jahr 2002 wurde die Windbergbahn vom Eisenbahnnetz abgeschnitten.

Ein Passus im Planfeststellungsverfahren ist der zugesicherte Wiederanschluss der Windbergbahn und er ist in der Summe der vom Bund bereitgestellten finanziellen Mittel berücksichtigt.

Eine Stilllegung der Windbergbahn ist vom Eisenbahn-Bundesamt abgewiesen



FOTOS (3): G. MEYER

98 006 und 98 001 passieren auf einer Gewölbebrücke aus der Eröffnungszeit der Windbergbahn am 23. Februar 1961 einen der Kommunikationswege vor Gittersee.

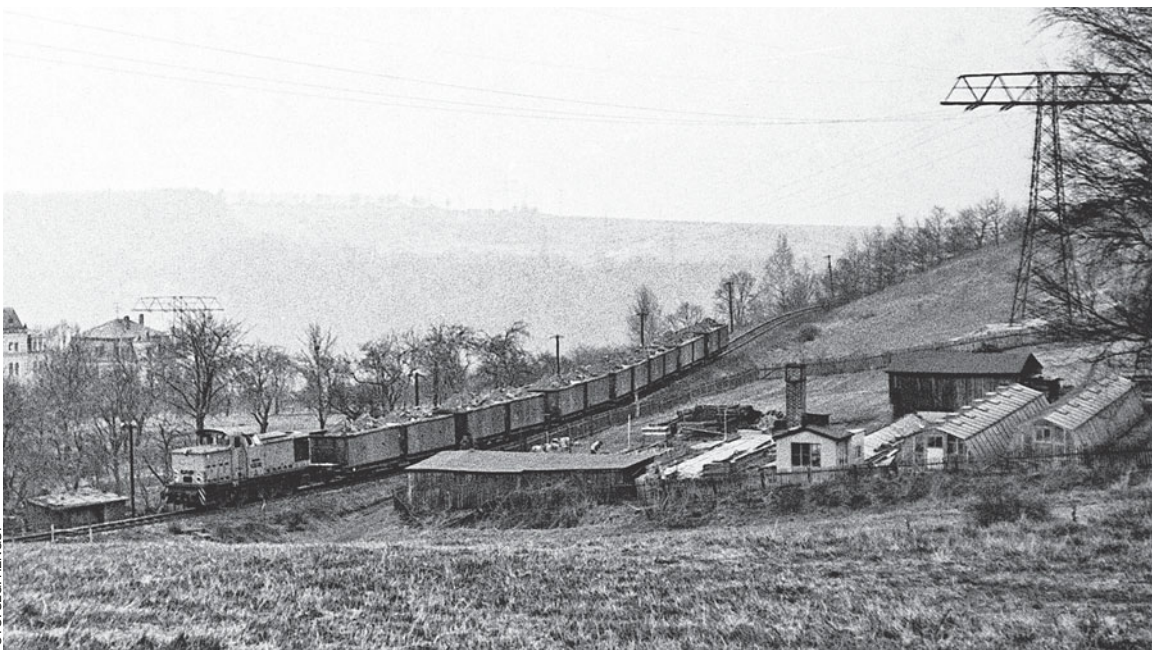
gehalten hatte, am 19. und 20. Mai 1991 organisierte die AG Windbergbahn die ersten Sonderfahrten.

Was stellt nun aber den Reiz dieser Linie dar? Eine kurze Streckenbeschreibung soll das offenlegen. Nach dem Abzweig aus dem Streckengleis Dresden – Werdau unterfährt der Zug die Hauptstrecke mit dem

„Höllengraben“. Gleich dahinter folgt im Bogen die Station Freital-Birkigt mit der markanten Wasserstation. Von da aus windet sich die Trasse in mehreren Bögen und einer Kehre bergwärts. Besonders von den Dammabschnitten kann man einmal in den Plauenschen Grund hinabblicken, aber auch in Gegenrichtung zum Windberg-

Die zur Verschleißminderung mit Spurkranzschmierung ausgerüstete 106 222 rollt am 12. März 1973 bei Gittersee mit einem Urankohlezug vor der Kulisse der Freitaler Villen talwärts. Diese Ganzzüge wurden auf der Hauptbahn zu den Aufbereitungszentren in Seeligstädt und Crossen gebracht.

FOTO: SLG. HENGST



Am 19. Mai 1991 erreicht nach 34 Jahren Unterbrechung wieder ein Personenzug Dresden-Gittersee. Den Sonderzug bespannte die 106 290-0. Auf dem Nebengleis steht die 98 001 des Verkehrsmuseums Dresden. Am 3. Februar 2003 wurde ausgerechnet die Lok als Dauerleihgabe im Industriemuseum Chemnitz aufgestellt und wird wohl nie mehr auf Gleisen zu bewundern sein.

der Verein, die Windbergbahn als technisches Denkmal zu bewahren. Obwohl eine Verbindung zum DB AG-Netz noch nicht besteht, werden mit dem WEX seit einigen Jahren wieder Fahrten auf dem Abschnitt angeboten. Der Museumsbahnhof Dresden-Gittersee bietet eine Fülle an Exponaten. Die vereinseigene betriebsfähige Kö 4500 ist hier stationiert und ein Museum zur Streckengeschichte informiert über die wechselvolle Vergangenheit und geplante Zukunft der Windbergbahn. Im oberen Streckenverlauf sind die erhaltenen Bahnhofsgebäude vom Verein mit Sponsoren restauriert worden. In Possendorf wurde ein alter sächs. 4-Klasse-Wagen als Denkmal aufgestellt. Mit dem Wiederaufbau der Birkigter Schrankenanlage wurde ein weiterer Meilenstein gesetzt. □

worden. So versteht sich die Strecke Freital-Birkigt – Dresden-Gittersee weiterhin als öffentliche Eisenbahnstrecke. Im zwischen DB Netz AG und Windbergbahn e. V. abgeschlossenen Pachtvertrag ist festgelegt, dass die DB Netz AG „zu gegebener Zeit“ die Verbindung der Windbergbahn zum öffentlichen Eisenbahnnetz wiederherstellen wird.

Es besteht also Hoffnung, wieder einmal wie früher vom Dresdner Hauptbahnhof zu Ausflügen auf die Windbergbahn zu gelangen.

Der Windbergbahnverein beschützt das Denkmal

gen. Der Windbergbahn e.V. konnte im Herbst 2010 die Strecke von der DB AG übernehmen und ist damit heute Infrastrukturbetreiber der Strecke. Neben der Instandsetzung der Strecke und der Organisation von Sonderfahrten bemüht sich



FOTOS: VEREIN, H. SCHOLZ

Am 20.10.2010 erhielt der Windbergbahn e.V. auf einer Festveranstaltung die Konzession zum Betrieb eines Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens. In Eigenregie konnten somit Fahrten auf der Strecke angeboten werden. Mit dem WEX des FHWE e.V. startet man auf dem befahrenen Abschnitt von Leisnitz bis Gitterseer Straße.

Das letzte Jahrzehnt der DDR-Staatsbahn

Blüte und Dampf-Abschied

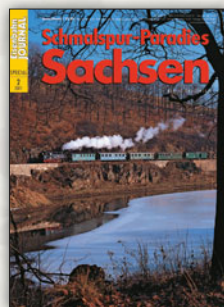


Der DR-Alltag dieses wechselvollen Eisenbahn-Jahrzehnts lebt in zahlreichen bislang unveröffentlichten und teils großformatig wiedergegebenen Fotos wieder auf. Wie alle Extra-Ausgaben des Eisenbahn-Journals inkl. Gratis-DVD, diesmal „Volldampf im Erzgebirge“ mit fantastischen Filmszenen vom planmäßigen Dampflokeneinsatz im Erzgebirge, überwiegend mit Maschinen der Baureihen 50 und 86.

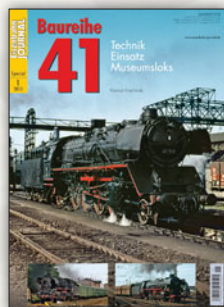
116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen, inkl. Video-DVD mit ca. 50 Minuten Laufzeit

Best.-Nr.
701501
€15,-

Kennen Sie diese Sonderausgaben vom Eisenbahn-Journals?



Schmalspur-Paradies Sachsen
Best.-Nr. 541102
€ 12,50



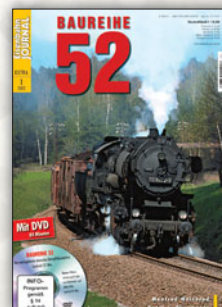
Baureihe 41
Best.-Nr. 541301
€ 12,50



Das Dampflok-Bw
Best.-Nr. 531101
€ 12,50



Baureihe 232
inkl. Video-DVD
Best.-Nr. 701202
€ 15,-



Baureihe 52
inkl. Video-DVD
Best.-Nr. 701201
€ 15,-



Militärtransporte auf der Schiene
Best.-Nr. 711201
€ 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: H. SCHOLZ

Rabenau im Wandel der Zeit. Links die aktuelle Situation und rechts eine Aufnahme aus dem Jahr 1964 mit Güterschuppen, Wasserkran, Empfangsgebäude und drei beidseitig angeschlossenen Bahnhofsgleisen.

Die Weißeritztalbahn wurde 1882 eröffnet, ist heute die dienstälteste Schmalspurbahn in Sachsen und drohte, nach dem Hochwasser 2002 Geschichte zu sein. 2016, 14 (!) Jahre nach dem Naturunglück, sollen ein Züge wieder Kipsdorf erreichen.

Tief unten im Grund

Die verkehrstechnische Erschließung des Erzgebirges begann mit dem Bau von Sekundärbahnen ab 1876. Die Möglichkeit, jene Bahnen auch als Schmalspurbahn errichten zu können, führte nach vielen Petitionen und Vorschlägen zu der am 30. Oktober 1882 eröffneten Weißeritztalbahn von Hainsberg (ab 1927 Freital-Hainsberg) zum Kurort Kipsdorf. Mit dem Bau als Schmalspurlinie betrat man technisches Neuland. Die Strecke von Wilkau nach Kirchberg und Saupersdorf war die erste sächsische Sekundäreisenbahn mit 750 Millimetern Spurweite und deren Planung begann fast zur gleichen Zeit wie die der Linie durch das Tal der Roten Weißeritz.

Erste Planungen zur Strecke sahen noch eine regelspurige Bahn vor. Auch hier wollte man im eigentlichen Sinne den Verkehrsweg zu den nordböhmischen Braunkohlelagerstätten finden.

Eine schmalspurige Strecke konnte nun in den Rabenauer Grund hineingeführt

Noch vor der Eröffnung am 1. November 1882 wurde das Motiv mit der triebwerksverkleideten IK auf dem Viadukt vor dem Tunnel Einsiedlerfelsen aufgenommen.

Rechts ist der alte Bahnhof Kipsdorf zu sehen, wie er bis zu Umbau und Ausbau 1933/34 ausgesehen hatte.



FOTOS (2) S.L.G. SCHOLZ



werden. Über Seifersdorf am Talausgang gelangte man nach Dippoldiswalde und weiter hinauf in die Wintersportregion des Osterzgebirges. Zum Bau war diese Nutzung als Touristikbahn noch nicht so ausschlaggebend.

Vor einer Reise auf Deutschlands ältester betriebsfähiger Schmalspurbahnstrecke einige Blicke in die Chronik der Bahn, ihre Topographie und Besonderheiten. Auf 22,2 Kilometern Streckenlänge sind 34 Brücken zu passieren, mehrere Einschnitte und Dämme führen die Trasse und bis 1905 schnauften die Schmalspurbahnzüge sogar durch den Tunnel unter dem Einsiedlerfelsen hindurch. Dieser wurde kurz nach der Jahrhundertwende aufgeschnitten. Das zu enge Lichtraumprofil hat dem aufkommenden Betrieb mit Rollböcken und später mit Rollwagen im Wege gestanden.

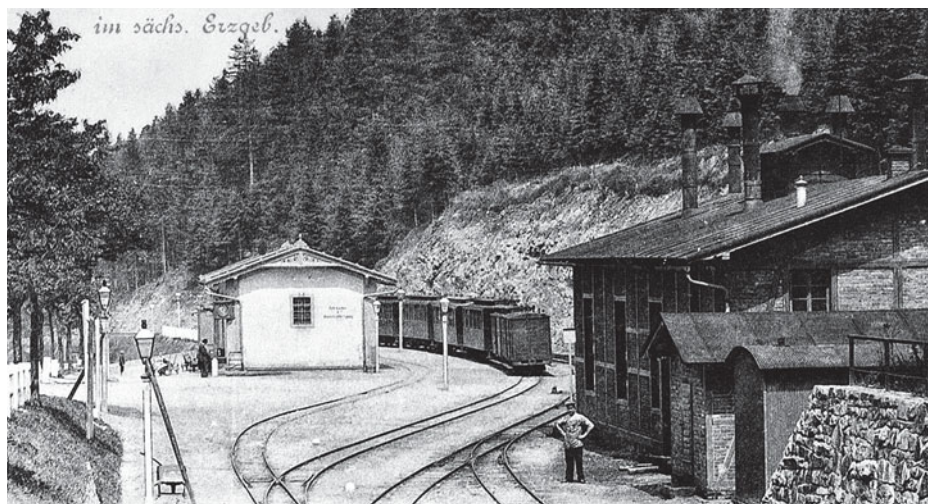


Der nächste bedeutende Eckpunkt in der Streckengeschichte: Der Bau der Maltertalsperre erforderte in den Jahren 1907 bis 1912 eine Neutrassierung der Linie im Abschnitt Spechtritz–Dippoldiswalde. Die Trasse ist höher gelegt worden. Am östlichen Ufer führt die Linie nun rund 25 Meter höher als zur Eröffnung an der 9,2 Millionen Kubikmeter Gesamtstauraum umfassenden Maltertalsperre vorbei.

Damit nicht genug. Die Streckenlage im Ortskern von Schmiedeberg als eine Art Straßenbahn stellte sich mehr und mehr als Verkehrshindernis und Gefahrenquelle heraus. 1924 dampfte es ein letztes Mal auf der Schmiedeberger Hauptstraße. Zum

Tunnel und Stadtdurchfahrt mussten weichen

neuen, oberhalb der Stadt liegenden Bahnhof führte dann die Strecke über einen großen Viadukt, teils auf Höhe der Häuserfirste, über die Kleinstadt hinweg. Im neuen Kreuzungsbahnhof plante man den Beginn einer zweiten schmalspurigen Neubau-strecke zum Osterzgebirgskamm. Die Pöbeltalbahn sollte Moldau erreichen. Die Inflation hat das am 10. März 1920 begonnene Projekt mit zum Scheitern gebracht. Wäre diese Strecke Wirklichkeit geworden, so könnte man von einem kleinen Schmalspurnetz im Osterzgebirge sprechen, aber in erster Linie hätte sich hier eine der wohl malerischsten Schmalspurbahnstrecken besonders in der Winterzeit eines enormen Publikumsandrangs in die snowsicheren Gebiete um Rehefeld, Hermsdorf und Mol-





FOTOS (2): G. MEYER



Hochbetrieb in Dippoldiswalde am 5.10.1966. Links P 2406 nach Kipsdorf. Der Gegenzug P 2405 fährt gerade aus. Rechts steht 99 740 mit der neuen Brücke für Kilometer 14,006.

Wenig später stoppt 99 745 in Buschmühle. Vorn das Anschlussgleis.

1973 entgleiste ein aus Dippoldiswalde kommender Rollwagenzug in der Einfahrweiche von Rabenau. Als Ursache wurde eine nicht anliegende Weichenzunge festgestellt. Das dritte und vierte Rollfahrzeug haben den zwischen den Gleisen 1 und 2 stehenden Wasserkran (siehe Seite 21 oben) abgesichert! Keiner der auf den acht entgleisten Rollfahrzeugen stehenden Güterwagen fiel um. Der Wasserkran wurde nicht wieder aufgebaut. Die Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 konnten Dippoldiswalde ohne Wasserhalt erreichen.



FOTOS (2): H. SCHOLZ (LI), SLG. SCHOLZ



Die Schmiedeberger Gießerei verfügte über eine weitläufige Anschlussbahn, wo die letzte originale IK Nr. 12 bis 1963 als Werklok im Einsatz stand. Lok 99 1746-9 passiert im Sommer 1991 die WÜSt.

Der Bahnhof Kurort Kipsdorf September 1964 mit dem P 2421 nach Freital-Hainsberg.



FOTO: G. MEYER

dau erfreuen können. Viadukte und ein halbkreisförmiger Tunnel hätten dem bereits trassierten Verlauf Einmaligkeiten auf Sachsens schmalen Gleisen spendiert.

Die Strecke durch den romantischen Rabenauer Grund mit der wild sprudelnden Roten Weißeritz erwachte zu einer Ausflugsbahn. Mit Kaffeesonderzügen hat einst die Deutsche Reichsbahngesellschaft die Fahrgäste in die Wagen gelockt. „Äh Schälchen Heßer oder fürs schwache Herz äh ne Dasse Bliemchen und äh Schdigschn Dorde“, dazu lustig in den Wagen zu schaukeln, Konversation zu pflegen und Natur zu genießen - an diesem Erfolgsrezept hat sich bis heute nicht viel verändert. Die offenen Aussichtswagen stehen wieder in den Zügen der Weißeritztalbahn. So kann man die Natur im Rabenauer Grund oder die Vorbeifahrt an der Maltertalsperre bestens genießen. Der Personenverkehr ist immer touristisch bestimmt gewesen. Das war auch zur Zeit der Deutschen Reichsbahn so. Die Linie ist im Jahr 1975 in die Denkmalliste aufgenommen worden. Das bewahrte die Dampflokomotivromantik nicht nur auf dieser Strecke und ihre Erhaltung zu jener Zeit.

Spätestens mit den Folgen der Jahrhundertflut ist die Weißeritztalbahn in aller Munde. Fluten, Hochwasser und Schlammlawinen haben die Bahnen des Osterzgebirges schon immer bedroht und teilweise schwerwiegend zerstört. Der Wiederaufbau ist hier zwischen Freital und Kipsdorf ein ganz anderes Thema geworden. Ein Hochwasser zerstörte am 12. August 2002 die Strecke auf mehreren Kilometern. Unter Regie der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft (SDG) be-

FOTO: H. SCHOLZ



Die Seifersdorfer Ausfahrt ist und bleibt ein Klassiker für Eisenbahnfotografen. Die Szenerie vom 26. Oktober 1991 ist aber so mit dem schönen Telegrafennastwald nicht mehr einzufangen. 99 713 dampfte nach vielen Jahren wieder einmal über die Strecke nach Kurort Kipsdorf.

Gut 25 Jahre vorher entstand hinter Dippoldiswalde am Bahnübergang mit der Fernverkehrsstraße dieses Stimmungsbild mit der 99 779.

FOTO: H.J. FREDBERG





Am 13. Dezember 2008 wurde ein Teil der wiederaufgebauten Weißeritztalbahn wiedereröffnet. Hinter Rabenau entstand eine neue Stabbogenbrücke.



Im Oktober 2012 gastierte die IK Nr. 54 das erste Mal im Rabenauer Grund. Prächtige Herbstmotive wurden während der Gastfahrten bewundert und eingefangen. An manchen Streckenpunkten hat man sich um ein Jahrhundert zurückversetzt gefühlt.

Mit ihren steigenden Fahrgastzahlen hat auch diese Linie zum sächsischen Rekordergebnis 2014 beigetragen.

gann am 1. November 2007 der Wiederaufbau. Vorher übernahm die SDG, damals noch BVO GmbH, am 6. Oktober 2004 als neuer Betreiber die Strecke. Unter Betriebsführung der DB hätte es sicher keinen Neubeginn gegeben. Erst am 13. Dezember 2008 konnte die teilweise Wiederinbetriebnahme bis zum Streckenmittelpunkt Dippoldiswalde erfolgen. Der letzte Abschnitt von einstigen Kreuzungsbahnhof Dippoldiswalde hinauf nach Kurort Kipsdorf ist Stand 2015 nun endlich in Gang gekommen.

Nun aber zur Reise hinauf nach Dippoldiswalde und in Zukunft wieder bis zum Endbahnhof Kurort Kipsdorf. Unterhalb des Damms der Dresden-Werdau-Linie



starten die Züge und befahren wenige Meter später auch gleich die modernisierte Strecke. Das Stichwort soll aufgegriffen werden: Mit dem teilweise kompletten Neubau von Trasse und Brückenbauwerken ab 2007 haben einige Streckenabschnitte ein ganz neues Bild erhalten. Inzwischen hat die Natur die Wunden der Modernisierung geschlossen und Neubauten integriert. Die Dampfbahnfahrt wird schon bei der Einfahrt in den Rabenauer Grund, zwei Kilometer Streckenlänge sind absolviert, ein Erlebnis. Über Viadukte, mehrmals die Talseite wechselnd, schaut man hinunter zur Roten Weißeritz auf den sie begleitenden Wanderweg. Zwischen Geröll und Felsen bahnt sie sich ihren Weg.

Im Jahr 1954 wurden hier die Weltmeisterschaften im Kanusport ausgetragen. Die Züge der Weißeritztalbahn funktionierten man zu rollenden Tribünen um. In der Kreuzungsstation Rabenau wurde einst Wasser genommen. Die Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 bewältigen die Strecke bis Dippoldiswalde auch



Mit Volldampf in den Rabenauer Grund - täglich, planmäßig mit Dampf.

ohne ein Nachfüllen der Wasservorräte. Die verzaubernde Fahrt durch den Grund geht weiter. Bis Seifersdorf steigt die Strecke an und in Höhe der Maltertalsperre winken Ausflügler, Ruderbootbesatzungen und Badelustige gern den Zügen zu.

Der Wiederaufbau bis Kipsdorf wird verlangt

Die Hochebene um Dippoldiswalde führt die Linie dann in die typische Landschaft des Osterzgebirges hinein, die sich etwas von den vielen engen Tälern der anderen beiden Erzgebirgsregionen unterscheidet. In Dippoldiswalde, oder unter Eisenbahn-

und Heimatfreunden als „Dipps“ liebkost, enden vorerst die Züge. Der große Bahnhof mit seinen Ladegleisen, Güterschuppen und Bahnsteigdach lässt die einstige Bedeutung der Station erahnen. Güterzüge brachten Rollwagen hierher. Ein Großteil verkehrte aber weiter bis Schmiedeberg zur Gießerei. Dort hatte die IK Nr.12 als Werklok bis 1963 ihr Gnadenbrot gefunden. Der Gießerei war

es eine Verpflichtung, den Neubau der IK Nr.54 maßgeblich zu unterstützen.

Der Weg nach Kipsdorf führt die Trasse wieder an dichten Fichtenwald heran. Im Kurort Kipsdorf ist seit dem 12. August 2002 kein Zug mehr gewesen. Wie Eisenbahnstrecken die Wirtschaft eines Ortes beeinflussen können, zeigt sich hier in der negativen Form. Ein Beispiel: Die traditionsreiche Rundtour Müglitztalfahrt mit dem Erlebnis Weißeritztalbahn zu verknüpfen, wartet sehnsüchtig auf ihre Wiederbelebung! Mit dem Fernbleiben der Schmalspurbahnzüge ist die örtliche Gastronomie und Tourismuswirtschaft geschädigt worden. Ob sie wieder erwacht? □



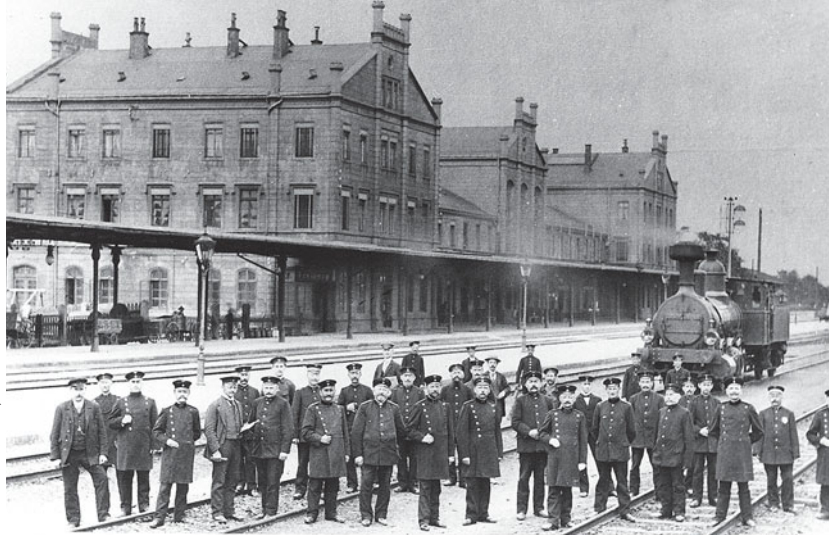
Dreimal gab es ab 2010 einen Inselbetrieb am ersten Adventswochenende. Hier dampft 99 1608-1 am 1. Dezember 2012 über den Schmiedeberger Viadukt nach Obercarsdorf.

Grenzüberschreitende Strecken haben große Bedeutung. Die Moldauer Bahn sollte einst Sachsen mit Braunkohle versorgen.

Hinauf zur Landesgrenze

FOTOS: SLG, SCHOLZ, H. SCHOLZ





Bahnhof Freiberg um 1905. Im Hintergrund die Lok „Neue Hoffnung“.

In Mulda scheint 2000 die Zeit stehengeblieben zu sein, nur die Lichtsignale künden von der Moderne.

Am 22. Dezember 1886 eröffnete die LDE (Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie) den Zugverkehr zwischen Borsdorf und Coswig (BC-Linie). So schien eine Eisenbahnverbindung von Nossen an der BC-Linie mit der Bergstadt Freiberg und der dort aufkommenden Industrie ein lukratives Geschäft zu sein. Über den Kreuzungsbahnhof Großvoigtsberg rollten dann am 24. Januar 1872 die ersten Züge durch den Zellwald nach Nossen. Der angestrebte Weiterbau der Strecke in Richtung der sächsisch-österreichischen Landesgrenze erhielt durch die am 1. Dezember 1873 erteilte Konzession seine rechtliche Basis. Dieser Abschnitt der NM-Linie führte von der Bergstadt durch das Tal der Freiburger Mulde über Lichtenberg, Mulda, Bienenmühle und Holzhau hinauf zum Erzgebirgskamm. Das Ziel war Moldau. Daher die bahnamtliche Bezeichnung NM-Linie, Nossen – Moldau.



In Etappen eröffnete man den Betrieb in Richtung Böhmen. Die k.u.k. privilegierte Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft (PDE) konnte aus finanziellen Gründen 1875 den Anschluss auf böhmischer Seite nicht fertigstellen. So übernahm die LDE auch den Bau südlich des Kammes und scheiterte ebenso an der Finanzierung des Projekts. Infolgedessen ging das Projekt an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Säch.Sts.E.B.), die NM-Linie abzuschließen. Am 6. Dezember 1884 trat ein provisorischer Güterverkehr in Kraft. Der 18. Mai 1885 steht als Eröffnungstag des durchgehenden Betriebes zwischen Nossen – Moldau – Brüx in den Geschichtsbüchern. Mit der Aufnahme des Verkehrs zwischen Böhmen und Deutschland erfüllte die Linie schnell die Erwartungen. Die Verbindung zu den Kohlelagerstätten im böhmischen Becken bei Teplitz, Dux und Brüx sollte den Kohlehunger der sächsischen Industrie stillen. Die im Zwickau-Oelsnitzer Revier geförderte Steinkohle konnte den Bedarf allein nicht decken.

In der Folge des Bahnbaus zum Erzgebirgskamm wurden von Freiberg nach Halsbrücke, Langenau und Großhartmannsdorf weitere regelspurige Nebestrecken der NM-Linie eröffnet. Von Mulda aus dampfte zusätzlich ab dem 1. Juli 1897 eine Schmalspurbahn nach Sayda.

Zu einem Betriebsmittelpunkt entwickelte sich Bienenmühle mit dem Lokbahnhof.

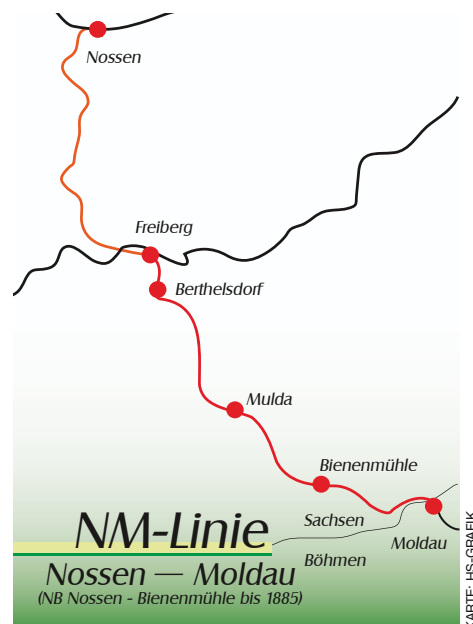
Ein zehnständiges Rundhaus mit einer auf 23 Meter erweiterten Drehscheibe wurde errichtet. Ende der 1960er-Jahre ist das Haus abgerissen worden. Der Lokbahnhof unterstand dem vom 1.1.1937 bis 1.6.1967 eigenständigen Bahnbetriebswerk Freiberg. Die im oberen Streckenteil gelegene doch recht umfangreiche Anlage diente zum Restaurieren und als Wende- und Abstellmöglichkeit für die Güterzug- und Schublokomotiven. Im Lokbahnhof wurden Maschinen der Baureihen 38, pr. und sä., 55 sowie 86 behandelt. Während der Kriegsjahre sollen auch Maschinen der Baureihe 52 im Einsatz gewesen sein.

Bis 1938 fungierte Moldau als Grenzbahnhof zwischen der 1918 gegründeten ČSD und den Sächsischen Staatsbahnen. Umfangreiche Gleisanlagen mit einem

Letzter Zug nach Sachsen 7. Mai 1945 um 17.30 Uhr

Lokhaus österreichischer Bauweise und Drehscheibe waren vorhanden. 1930 sind allein 11 300 Güterwagen hier übergeben worden. Nach 1938 sind DRG-Maschinen für die Bespannung der Güterzüge bis in den böhmischen Spitzkehrenbahnhof Eichwald gelangt.

Die letzten in Bienenmühle stationierten Dampflokomotiven waren im Jahr 1968 die 86 14 und 86 312. Ihnen folgten mit der Traktionsumstellung die V 60, V 100 und



*86 332 steht im Freien auf einem Strahlen-
gleis der Lokeinsatzstelle Rechenberg-
Bienenmühle des Bw Freiberg. September
1964 sind hier schon fast alle Tore ver-
schlossen. Am Bahnsteig wartet eine wei-
tere 86 mit P 3020 auf Abfahrt nach
Hermsdorf-Rehefeld.*

*In Nassau, nicht in der Karibik, sondern im
Tal der Freiburger Mulde, steht 38 205 am
4.8.1963 mit dem P 3025 nach Freiberg.
Das Ausfahrtsignal zeigt noch Hp 0.*





FOTOS (4): G. MEYER



Seite unterbrochen, Moldau wurde nach dem 8. Mai 1945 nicht mehr angefahren. Bis Ende 1952 erfolgten zur Bedienung eines Anschlusses in Neuhermsdorf wenige Fahrten und bei gelegentlichen Militärtransporten der Besatzungsmacht sollen noch Züge über Hermsdorf-Rehefeld hinaus gefahren sein. 1953 ist das Streckengleis von der Ausfahrt Hermsdorf-Rehefeld bis zur Grenzbrücke abgebaut worden. Am 7. Februar 1972 verließ dann auch um 15.14 Uhr der mit einer 110 bespannte letzte Zug den neuen Endbahnhof. Danach wurde Holzhau der Endpunkt der NM-Linie. Am Endbahnhof führte ein Gleis zur Endladeanlage des Kalkwerks Hermsdorf. Mit der „Kähnelbahn“, einer

V180. In Spitzenzeiten waren im Bahnhof Bienenmühle bis zu 200 Personen beschäftigt gewesen. Zehn Güterzüge erreichten die Station, wobei nicht selten bis zu 40 Wagen und mehr einen Zug bildeten.

Rund um den Bahnhof entstand mit der Strecke nach Moldau der neue Ort Bienenmühle, dessen Einwohnerzahl schnell den Ursprungsort Rechenberg überflügelte.

Der Anschluss von Deutschböhmen im Oktober 1938 führte zu Veränderungen im Betriebsdienst. Einige Personenzüge sind von Nossen bis Brück durchgefahren.

Das Ende des Zweiten Weltkrieges hatte für die Nossen-Moldauer Linie herbe Folgen. Mit der Sprengung des 165 Meter langen Lichtenberger Viadukts wurde die Strecke am 7. Mai 1945 auf sächsischer

Zugkreuzung in Mulda. Während 38 225 mit dem P 3027 die Ankunft des P 3028 erwartet, schnauft im Rücken des Fotografen die 99 585 vor dem Saydaer Zug.

Kurzer Halt in Holzhau. Rechts die Verladeanlage. Der Lokomotivrauch verdeckt die Einführung der „Kähnelbahn“.





86 041 ist am 6. 9. 1964 in Hermsdorf-Rehefeld eingetroffen. Hier endeten ab 8. Mai 1945 die Züge. An der Rauchkammertür prangt das Symbol der Deutsch-Sowjetischen Freundschaft. In den 1960er-Jahren bestand noch ein reger Güterverkehr. Zum Endbahnhof gelangten Stückgut und Kohle.

Zwischen Holzhau und dem neuen Endbahnhof gab es noch den Haltepunkt Teichhaus.



FOTOS (2): G. MEYER

Von der Grenzbrücke geht der Blick um 1910 südlich auf die Anlagen des Grenzbahnhofs Moldau. Die langen Aufstellgleise waren in der Blütezeit des grenzüberschreitenden Verkehrs nie gänzlich frei. Heute sind nur noch zwei Gleise befahrbar, jenes, wo im Hintergrund der Personenzug aus Brück eingetroffen ist, und das Hausbahnsteiggelände. Das Empfangsgebäude haben heute Händler fest im Griff.

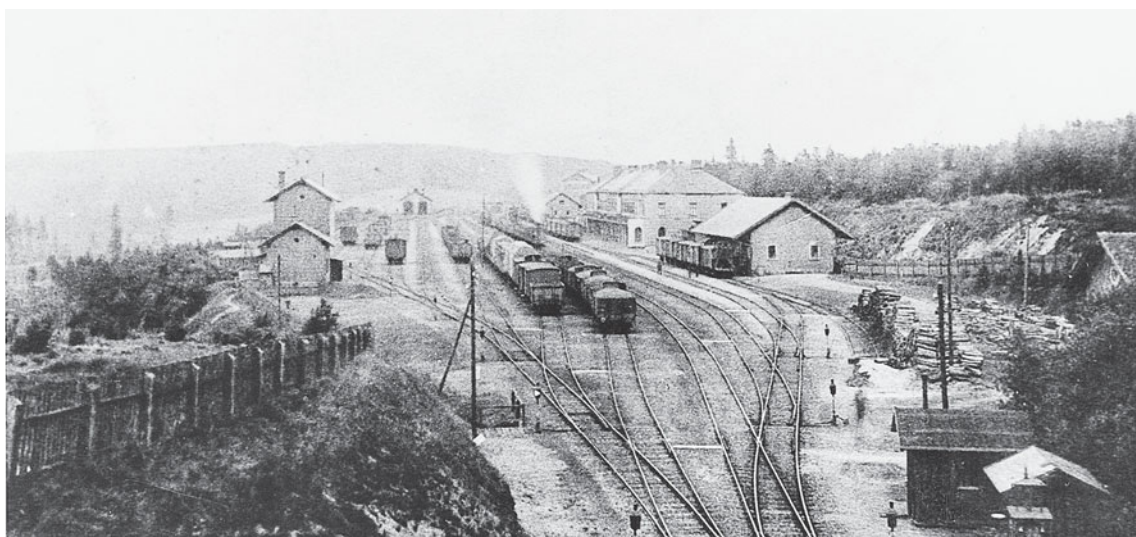


FOTO: SLG SCHOLZ

2664 Meter langen Seilbahn, wurden die Rohstoffe zur Schütthanlage gefahren. Das Seil zwischen dem Kalkbergwerk und der Verladeanlage am Bahnhof wurde auf 19 Masten geführt. Diese waren zwischen acht und 18,5 Meter hoch. Zwischen dem letzten Mast und der Schütthanlage bestand ein Abstand von 258 Metern. Die Seilanlage führte über einen Höhenzug mit ihrer maximalen Höhenlage von 799 Metern ü. NN. In den Seilloren konnten 90 kg Kalk oder 60 kg Kohle befördert werden.

71 Wagen bewegte man maximal in der Stunde mit 2 m/s. Bis 1972 wurden mit den Gondeln Kalksplitt und Kohle zur Verladung transportiert. Nach der Einstellung der Seilbahn übernahmen Lkw den Transport der Kalksteinprodukte zur Verladeanlage im Bahnhof Holzhau.

Der Personenzugdienst war vor 1990 vom Pendler- und Urlauberverkehr geprägt. Mehrere Anschlusskunden sicherten ein Gütergeschäft auf der Strecke. Wie auf Nebenstrecken oft anzutreffen, wurde der Infrastruktur wenig Aufmerksamkeit zuteil, was sich in der DB-Ära nicht änderte, und die Leistungen auf der Strecke wurden ausgeschrieben.

Nachdem am 27. Mai 2000 die letzten Reisezüge unter Regie der DB AG gefahren

ren waren, pachtete die RP Eisenbahn GmbH (RPE) die Strecke.

Die Eurobahn hat im April 2000 den Betrieb des 31 Kilometer langen Abschnitts von Freiberg bis Holzhau übernommen. Dazu gründete man die Freiburger Eisenbahngesellschaft mbH, unter Mehrheitsbeteiligung der Rhenus Keolis mit regionalen Partnern. Das sind Verkehrsbetriebe des Landkreises Freiberg (vor der Kreisreform zum Kreis Mittelsachsen) und vier private Busunternehmen. Innerhalb von sechs Monaten wurde die Infrastruktur saniert. Die Strecke kann mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h befahren werden. Der 25. November 2000 war der Startschuss für die drei Regioshuttle RS 1 der Freiburger Eisenbahn. Damit wurde das Kernstück des Modellprojekts „Bahn und Bus aus einem Guss“ mit abgestimmtem Fahrplan und Verbundtarif verwirklicht. In den ersten fünf Monaten des Jahres 2003 sind gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres die Fahrgastzahlen um 16 Prozent von 84000 auf 97500 gestiegen.

Der Güterverkehr auf dem unteren Abschnitt der NM-Linie verlor am 22. De-

Güterzüge rollen nun nicht mehr nach Weißenborn

zember 2014 mit der Übergabe der Güterleistungen auf die Straße die Freiburger Papierfabrik Weißenborn als letzten Kunden. Begründung: Der Unimog für den Vershub der Güterwaggons in der Papierfabrik Weißenborn sei verschlissen. Ein neues Fahrzeug würde aber 200 000 bis 300 000 Euro kosten. Auch in die Gleise müsste dringend investiert werden - insgesamt kämen so mehr als eine Million Euro zusammen. Das sei nicht vertretbar. 345 119-2 der RIS spannte den letzten Zug 61478 nach Freiberg. □



202 586-4 rollt nach Freiberg zurück. Beim Talblick in Rechenberg rückt die Kirche mit ins Bild. Hinter den Häusern verläuft die Talstraße.



FOTO: M. WEISBROD

202 811-6 trifft im Mai 1995 in Holzhau ein. Interessant ist der Wagen hinter der Lok. Es handelt sich dabei um einen ehemaligen Sitz-/Gepäckwagen der Gattung BDwsb, der in einen behindertengerechten (Fahrrad-)Wagen umgebaut worden ist.

Die letzten Großraumwagen werden am 9.12. 2014 von der 345 119-2 aus dem Anschluss Papierfabrik Weißenborn abgefahren, hier in Berthelsdorf.



FOTO: H. VÖGLER

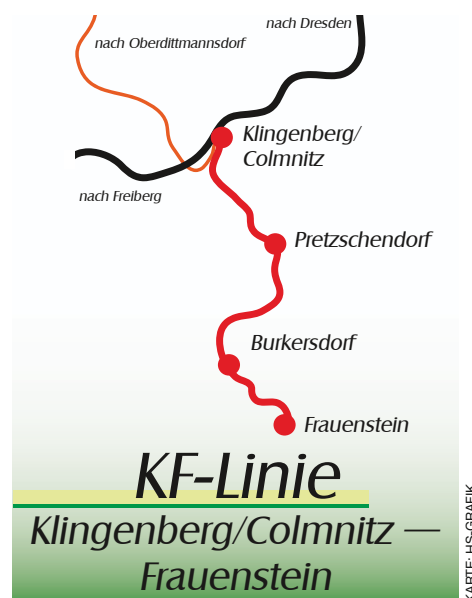
Durchs Bobritzschtal

Eine Entgleisung der 99 715 führte im Oktober 1971 zur Stilllegung der Schmalspurbahn ins osterzgebirgische Frauenstein. Auf 654 Metern Höhe endete einst unweit des Erzgebirgskamms das vor Leipzigs Toren beginnende große mittelsächsische Schmalspurnetz.

Der Endpunkt der zweiten von der Hauptstrecke Dresden–Werdau abzweigenden Schmalspurbahnstrecke war die Kleinstadt Frauenstein. Auf 654 Höhenmetern gelegen, rang die Stadt bereits seit 1865 um einen Bahnanschluss. Ein regelspurig vorgesehene Projekt zeigte sich schon zu Beginn der Planungsphase auf Grund der Topographie als kaum realisierbar und dementsprechend finanziell nicht zu bewältigen. So baute man ab 1897 eine schmalspurige Bahn in das Bobritzschtal. Die Güterzüge beförderten Kohle, Holz, Baustoffe, Düngemittel und Landwirtschaftsprodukte zur Bergstadt, in welcher der bedeutendste mitteldeutsche Orgelbauer der Barockzeit, Gottfried Silbermann, seine Kinder- und Jugendzeit verlebte. Der Personenverkehr war von untergeordneter Bedeutung.

Ein Manko oder besser, betriebliches Hindernis, der Strecke konnte nie beseitigt werden. Zwischen Klingenberg/Colmnitz und Frauenstein gab es keinen Rollwagenverkehr. Alle Frachten mussten in schmal-

Die Klingenger Doppelausfahrt war immer ein Augen- und Ohrenschaus. Die Personale von 99 703 mit P 1787 nach Mohorn und der 99 714 nach Frauenstein liefern sich ein kleines Wettrennen. Noch gut 100 Meter läuft der Vergleich, dann trennen sich beide Strecken nach der Parallelfahrt in weiten Bögen voneinander.



Am 6.11.1971 stand die 99 715 wieder auf dem Gleis. 99 713 bespannte den Hilfszug.

Die Einheitsmaschinen erhielten hier die Feuertaufe

spurige Güterwagen umgeladen werden. So schnauften lange, mit mehreren GGw, OO, OOw und KKw bespannte Güterzüge bergwärts. Der letzte Abschnitt von Oberbobritzsch über Burkersdorf nach Frauenstein lag in einem Steigungsabschnitt von teilweise bis zu 30 Promille.

Besonders im Winter war der Betrieb auf dieser osterzgebirgischen Schmalspurbahn anspruchsvoll. Schneeverwehungen und feststeckende Züge behinderten nicht nur einmal den Betrieb. Im Frühjahr dampften die Züge abschnittsweise zwischen den maschinenhohen und abschmelzenden Schneewänden. Zu ihrer Blütezeit wurde die Linie als Teststrecke der neuen



FOTOS (2): D. KRAUSE



99 1684-2 hatte noch die EDV-Nummer erhalten. An der Tenderrückwand war die neue Nummer jedoch nur provisorisch aufgemalt, als sie am 3.10.1971 in Frauenstein angekommen war. Bergwärts fuhren die Maschinen hier mit Tender voraus.

Der oberbobritzscher Wasserkran wurde in den letzten Betriebsjahren kaum noch genutzt. 99 703 wartet im Juni 1971 zur Rückfahrt nach „KC“.

teten Verbindungsbahn nach Oberdittmannsdorf parallel aus dem Bahnhof Klingenberg/Colmnitz hinaus. Das führte nicht selten zum Wettrennen der beiden gleichzeitig abfahrenden Züge. Durch die Reihendörfer Pretzschendorf und Friedersdorf verlief die Trasse zwischen Grundstücken, in Bögen neben der Bobritzsch und Wiesen. In Oberbobritzsch bestand für die bergwärts mit Tender voraus fahrenden Loks eine Möglichkeit zum Wasserhalt. Danach ging es steil bergauf. Burkertsdorf mit seinem bedeutenden Anschlussgleis war die letzte Station vor Frauenstein. Von dort führte die Trasse um den Turmberg zur Bergstadt mit dem großen Endbahnhof. Neben dem klassischen sächsischen Klinker-Empfangsgebäude gab es ein zweigleisiges Heizhaus, Ladestraße und Güterschuppen sowie Abstellmöglichkeiten. So richtig haben die Frauensteiner ihre Schmalspurbahn aber erst 1991 verloren! Bis zum 31. Dezember konnten Reiselustige die geöffnete Fahrkartenausgabe der Reichsbahn in Anspruch nehmen. □



FOTOS: R. HEINRICH, K. UHLEMANN (OBEN)

Einheitslokomotiven der Baureihe 99.73-76 ausgewählt. Obwohl diese Baureihe für den Einsatz auf der Strecke mit den hohen Gütertransportleistungen wie geschaffen war, blieb die Linie eine Domäne der Gattung VI K. Als zweites Testfahrzeug brummte 1951 der legendäre Lindwurm, der VT 137 600, einmal nach Frauenstein.

Nach 1945 wurde die Infrastruktur der Linie vernachlässigt. Wie anderen Schmalspurbahnstrecken attestierte man auch der Bobritzschalbahn keine Rentabilität und setzte sie auf die Einstellungsliste.

Der letzte Betriebstag kam etwas unerwartet. Der 20. Oktober 1971 gilt als der inoffizielle Stilllegungstag. 99 715 entgleiste wegen eines Schienenbruchs bei der Einfahrt in Oberbobritzsch. Dabei kippte die Lok den Bahndamm hinunter. Am 28. Mai des Folgejahres wurde die Strecke offiziell eingestellt. Seit dem „Um“-Falltag blieb ein Schienenersatzverkehr bestehen.

Die landschaftlich reizvolle Strecke begann gleich mit einer Besonderheit. Auf gut 1,5 Kilometern führten das Frauensteiner Streckengleis und das der erst 1921 errich-



FOTO: S.G. SCHOLZ

Eine andere Welt, eine andere Zeit. Altbau-99 601 ist im osterzgebirgischen Dorfchemnitz angekommen. Schulkinder erstürmen den Saydaer Zug und der Heizer hilft beim Einladen des Kinderwagens. Was kostet's, noch einmal selbst den Schulranzen tragen zu dürfen?

Ein Schmalspur-Traum

Starke Steigungsabschnitte ließen die K.Sächs.Sts.E.B. hier an der Einführung des Rollwagenbetriebs zweifeln. Die reizvolle Schmalspurbahnstrecke nach Sayda war deshalb Zeit ihres Bestehens von dem wirtschaftlich sinnvollen Rollwagenbetrieb abgekoppelt.

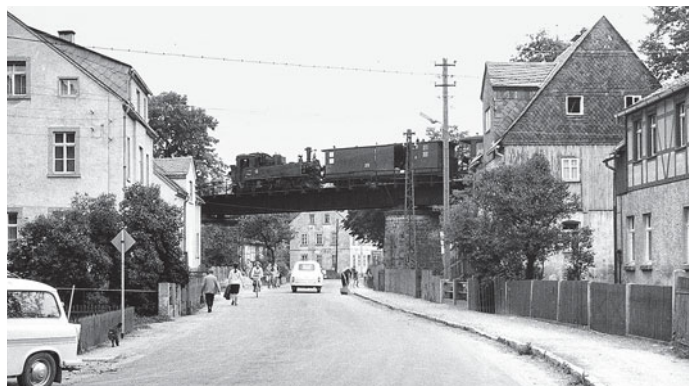


FOTO: J. GOTTSCHALCH

Der Viadukt in Mulda. Welch' Impression aus dem Juni 1966!

Auf der Straßenseite des Muldaer Bahnhofsgebäudes begann die Reise auf der schmalspurigen MS-Linie nach Sayda. Sie war die einzige 750-mm-Strecke, die von der Linie Nossen – Moldau in ein Seitental abzweigte.

Wie in so vielen Kleinstädten erhoffte man sich auch in Sayda Mitte des 19. Jahrhunderts von einem Eisenbahnanschluss einen wirtschaftlichen Aufschwung. Die Idee einer Eisenbahnstation hatte eine solide Basis. Sayda liegt ziemlich zentral zwischen aufstrebenden Wirtschaftspunkten und so beispielsweise nur knapp zehn Ki-

lometer vom Bahnhof Bienenmühle an der Nossen-Moldauer Strecke entfernt. Die in Berthelsdorf an der selben Nebenstrecke 1890 eröffnete Zweiglinie nach Großhartmannsdorf nach Sayda zu verlängern, hätte durchaus auch funktionieren können. Dieses Vorhaben scheiterte und so wurde im Zuge der vielen im Königreich Sachsen ins Leben gerufenen Schmalspurbahnprojekte auch die Verbindung von Sayda mit Mulda durch das Chemnitzbachtal ab 1894 vorangetrieben. Doch nicht genug damit. Man wollte eine Verlängerung nach Niederseiffenbach erwirken. Ein neuerli-

cher Beweis, wie Sayda ein kleiner Verkehrsmittelpunkt hätte werden können. Mit der Verlängerung wäre die Pockau-Neuhausener Strecke mit der Nossen-Moldauer Bahn indirekt verknüpft worden. Der Makel indirekt rührt daher, dass auf der Strecke nie ein Rollwagenverkehr stattgefunden hat. Alle Güter mussten umgeladen, konnten also nicht übergeben werden. Einen Wendepunkt hätte vielleicht nach 1945 eine geplante Uranerzförderung im Raum Sayda durch die SDAG Wismut bedeuten können. Ein Erztransport mit Rollwagen hätte eingerichtet werden müs-

sen. Es kam weder zu der Förderung des uranhaltigen Erzes noch zur Umstellung des Betriebskonzeptes auf reine Rollwagen-Güterzüge. Was kam, waren aber die Urlauber. Nach 1950 erwachte der Tourismus im Osterzgebirge. Im Sommer konnte die Region die Städter mit ihren wunderschönen Wiesen- und Waldlandschaften zu Ausflügen anlocken, in der kalten Jahreszeit zu Winterfreuden auf den Osterzgebirgsplateaus.

Die Dampfbahnreise ins Chemnitzbachtal begann schon in Mulda furios! Nach der Ausfahrt vom Bahnhofsvorplatz wurden auf einem 184 Meter langen Viadukt mit zehn Steinpfeilern das Tal der Freiburger Mulde, der Chemnitzbach und drei Straßen in der Muldaer Ortslage überbrückt. Anschließend gelangte die Strecke in mehreren Bögen hinaus in den Wolfsgrund und das grüne Erzgebirgstal. In stetiger Steigung ging es dann durch die Fluren von Dorfchemnitz und Friedebach weiter zur Bergstadt Sayda. In der sich immer weiter öffnenden Landschaft und je näher man zum Hochplateau gelangte, wurde mit



FOTO: SLG SCHOLZ

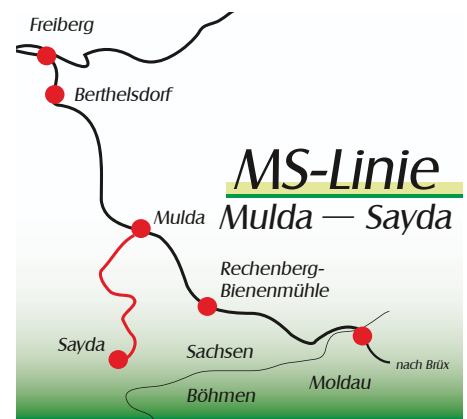
Der Abschied wurde zu einem großen Volksfest

Streckenbögen stetig Höhe gewonnen. An Grundstücken und Feldern vorbei erreichte der Zug nach 15,5 Kilometern den Endbahnhof. Noch in der Bahnhofseinfahrt führte das Streckengleis nach einem letzten Bahnübergang in einer Gasse zwischen Abstellgleisen bergauf. Erst unmittelbar in Höhe des zweigleisigen Heizhauses begann der ebene Abschnitt bis zum Bahnsteig. Eine romantische Reise durch intakte Natur, entlang verträumter Dörfer und Reihensiedlungen hatte vor dem großen Klinikerbau nach gut einer Stunde ihr Ende.

In Sayda wurde neben der IK schon zur Streckeneröffnung hauptsächlich die IVK

eingesetzt. Neben einem Gastspiel der Gattung III K ist noch ein Einsatz der Doppellok II K neu zu nennen. Sogar beide Maschinen, 61 A/B und 62 A/B sind hier gefahren. Wäre es zu den Erztransporten gekommen, dann wären sicher auch Maschinen der Baureihen 99.73-76 und 99.77-79 im Heizhaus eingezogen. Zu dieser neuen Betriebssituation kam es aber wie schon erwähnt nicht. Zehn Rollwagen haben Mulda 1964 nur zur Verschrottung erreicht. Eine schöne Schmalspurbahn hat man am 17. Juli 1966 mit einem großen Verkehrsträgerwechsel-Fest verabschiedet. Die parallel verkehrende Buslinie wurde erst an jenem Tag eingerichtet, als der Ikarus 66 symbolisch zum Verkehrsträgerwechsel neben die 99 585 gefahren wurde. □

Der Abschiedszug mit der 99 585 wird bereitgestellt. Die Lokomotive und die Wagen hat man vorher festlich geschmückt und dekoriert.



KARTE: HS-GRAFIK



99 601
schmaucht am
16. Juli 1966 flin-
ter Wolfsgrund
talwärts.

FOTO: J. GOTTSCHALCH



FOTOS ©: H. SCHOLZ

Die Himmelfürster Gitterbrücke war nur in der blattlosen Jahreszeit ein Motiv. Viele Bäume versperren den Blick auf den eisernen Kunstbau. Die Züge rollten hier nochmals vom 28. August 1997 bis 23. Mai 1998, weil der Freistaat die Abbestellung „vergaß“.

Rund um „Brand“

Die beiden in Berthelsdorf und Brand (später Brand-Erbisdorf) beginnenden Nebenstrecken wurden zusammen eröffnet, aber mit einem Abstand von rund 23 Jahren stillgelegt.



Himmelfürst hatte in den letzten Betriebsjahren seine Bedeutung völlig verloren. Kein Reisender wartet im Januar 1998 mehr auf den Personenzug mit der 202 727-4.



dorf kommend teilen. Mit der Anbindung der beiden Strecken und Durchführung bis Freiberg verdichtete sich der Betrieb auf dem Abschnitt der NM-Linie. Der Güterverkehr erlebte nach 1945 mit der Renaissance des Bergbaus um Himmelfürst einen abermaligen Aufschwung. Die einst geschlossenen Gruben förderten nun blei- und zinnhaltiges Gestein. Zwei Anschlussbahnen um Himmelfürst erreichten den „Vertrau auf Gott- und Glückauf-Schacht“. Brand-Erbisdorf wurde mit Anschlussgleisen ausgestattet. Das Press- und Schmiedewerk in Brand-Erbisdorf war Jahre später der letzte Güterkunde.

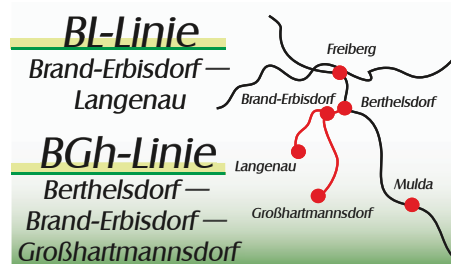
Im Zuge der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen ging in den 1990er-Jahren der Personen- und Güterverkehr drastisch zurück. Die unabwendbare Stilllegung der Strecke durch das Eisenbahnbundesamt wurde am 15. August 1998 juristisch vollzogen. Am letzten Betriebstag, dem 23. Mai 1998, gab es nach den spektakulären Feierlichkeiten zum 100. Streckengeburtstag im Juli 1990 mit Dampflokfahrten noch einmal einen „großen Bahnhof“. Die Abschiedszüge begleitete auch eine symbolisch das Habit tragende Bergmannskapelle, Bergbrüder, für deren Tagwerk die Bahn einst gebaut wurde.

Nach Großhartmannsdorf war zu diesem Zeitpunkt schon längst der Betrieb eingestellt. Die Strecke folgte ab Brand-Erbisdorf dem Kohlbach-Kunstgraben. Dabei handelt es sich um einen künstlich geschaffenen Wasserlauf aus dem 16. Jahrhundert. Er diente der zusätzlichen Zuführung von Aufschlagwasser für den Freiber-

Nach der Eröffnung der Eisenbahnstrecke von Freiberg nach Moldau regte sich auch in der Region westlich der Linie die Begehrlichkeit nach einem Eisenbahnanschluss. Speziell der Bergbau im Freiburger Revier hätte davon profitiert. So war schnell ein Vorschlag einer Sekundärbahn ins Spiel gebracht, die in Berthelsdorf abzweigen und über Langenau, Großhartmannsdorf nach Eppendorf führen sollte. Pro und Kontra zu dieser Trassierung, die in den Visionen der Protagonisten in einer Verbindung von Flöhatalbahn und der Strecke im Tal der oberen Freiburger Mulde hätten gipfeln sollen, waren schnell zu hören.

Der sächsische Landtag genehmigte am 22. Dezember 1897 den Eisenbahnananschluss der Region, aber nicht in der vorgeschlagenen Version, sondern zwei Strecken nach Langenau und Großhartmannsdorf, die in Brand (am 1. April 1912 kam es zur Zwangsvereinigung von Brand und Erbsdorf, am 20. Juli zur Umbenennung des Stationsnamens) sich von Berthels-

Hochbetrieb in Brand-Erbisdorf. Der Zug von Langenau in Richtung Berthelsdorf erhält gleich die Ausfahrt. Vorher werden sich noch die Schrankenbäume senken müssen.



Ein Motiv aus der Eröffnungszeit der BGh-Linie mit einer Lokomotive der Gattung sächs. IIIb T.

86 332 ist am 6. Mai 1966 mit P 1258 aus Freiberg in Großhartmannsdorf angekommen. Die Rückfahrt erfolgt erst am nächsten Tag.



FOTO: SLG. SCHOLZ



FOTOS (2): GMEYER

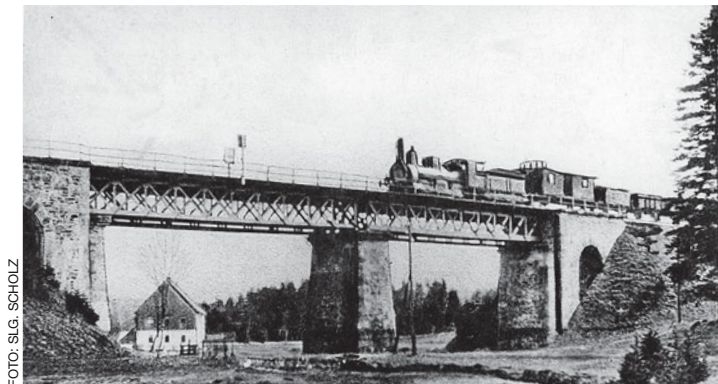
ger Bergbau. Am 2. Dezember 1973 verließen die Züge dort die Gleise. Lediglich ein Anschluss zum Sitzmöbelwerk im km 5 ab Brand-Erbisdorf wurde noch bis Ende September 1975 bedient.

In den Anfangsjahren schleppten die kleinen Maschinen der Gattung IIIb T und VT wie auf vielen Nebenstrecken die Züge. Ihnen folgten die Baureihe 91 und danach die Universallokomotiven der Baureihe 86. Ab 1970 wurde der Betrieb komplett auf die Baureihe 110 „verdiegelt“. □

Im Reich der 86

Vier Strecken verknüpften über den Erzgebirgskamm hinweg das sächsische Eisenbahnnetz mit Böhmen. Reitzenhain war eine dieser Verbindungsstellen und fungierte als Grenzbahnhof und Ausgangsstation der RF-Linie zu den Toren der Industriemetropole Chemnitz.

Am 1. April 1872 begannen die Bauarbeiten der Flöhatalbahn bis Reitzenhain und auf der österreich-ungarischen Seite bis zum damals schon bestehenden Bahnhof Krima-Neudorf. Zum 23. August 1875 konnte der planmäßige Zugverkehr zwischen Chemnitz und Komotau aufgenommen werden und endete Anfang Mai 1945. Nach 1945 ist der grenzüberschreitende Verkehr zur ČSD nie wieder eingerichtet worden. So schwanden der Charme und die Bedeutung dieser großen Grenzstation merklich. Reitzenhain, als Ausgangspunkt der 57,92 Kilometer langen Flöhatalbahn, entwickelte sich zu einem einsamen Endbahnhof auf dem Gebirgsplateau, der zum Abstellbahnhof mutierte. Die Hilbersdorfer Maschinen 50 3551-4, 50 3554-8, 50 3690-0 und 50 3704-9 rosteten beispielsweise bis 1992 einsam vor sich hin. Die Gebäude beider Zollstationen und Heizhäuser der hier aufeinandertreffenden Bahnverwaltungen verfielen über die Jahre. Am 1. Oktober 1978 wurde der Personenverkehr in dieser einst von Reichsbahn- und ČSD-Dampflokomotiven pulsierenden Station stillgelegt. Der geringe Güterverkehr endete zum 8. Januar 1994 zwischen Marienberg und Reitzenhain. Gut 50 Jahre blieben die Gleise leer und keine langen grenzüberschreitenden Güterzüge mit Kohle aus dem Komotauer Revier verstopften hier mehr die Gleisanlagen. Vor der Schließung



Eine historische Aufnahme der alten Grenzbrücke über die Schwarze Pockau. Ein Zug der Buschtherader Eisenbahn rollt hinüber nach Sachsen. Bis Reitzenhain noch 1,4 km. Es könnte sich um eine Illa der B.E.B. handeln, spätere 53.75.



FOTOS (2): H. SCHOLZ



War ausgerechnet eine 64 die letzte Dampflok, die Reitzenhain erreicht hat? Mit einem Arbeitszug ist die 64 1491-6 im ehemaligen Grenzbahnhof eingetroffen.

Kurz vorher passierte sie noch einen Anschluss mitten im Wald vor dem Endbahnhof.

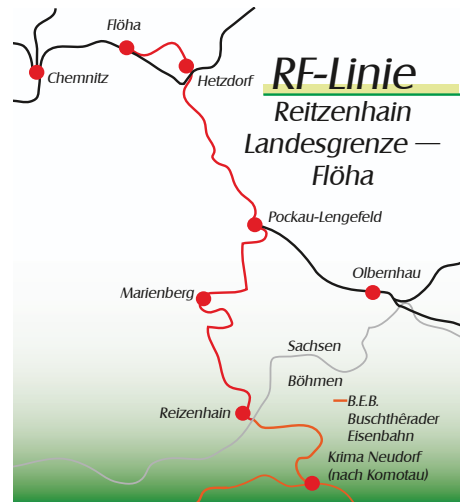
dieses Abschnittes am 15. Dezember 1998 ab Marienberg gelang es, mit Sonderfahrten oder dampfgeführten Schneeräumungseinsätzen noch einmal die Dampflokherlichkeit kurzzeitig zurück zu holen. Auch Ausflugsfahrten führten noch einmal ausgebuchte Züge mit Maschinen der Baureihe 202 in Doppeltraktion kurz vor die Landesgrenze.

Marienberg ist heute entsprechend der Streckenbeschreibung ab der Landesgrenze der erste Bahnhof. Nach verheerenden Unwettern mit der Unterspülung der Trasse und dem Verlust ganzer Dammabschnitte im Hüttengrund wurde die



Zur Trassierung waren im Abschnitt Pockau-Lengefeld – Marienberg aufwendige Kunstbauten notwendig. Einschnitte wechseln mit hohen Dämmen. 86 1049-5 dampft vor Strobelmühle über den Damm an der Schwarzen Pockau.

86 1333-3 passiert mit einem Personenzug nach Marienberg die Hüttengrundbrücke.





Ein Zwölf-Wagen-Sonderzug für Wanderer war im Sommer 1993 nach Reitzenhain gekommen. Bei der Rückfahrt sind die in Doppeltraktion fahrenden 202 hier bei der Einfahrt in Marienberg aus Reitzenhain kommend zu sehen. Noch bestand Güterverkehr zu einem Schrotthändler. 20 Jahre später ist Marienberg vom SPNV abgeschnitten.

FOTO: HELGE SCHOLZ

Strecke im Juli 1999 um Marienberg zerstört. Welch Schicksalsschlag: Die Deutsche Bahn AG hatte Mitte der 1990er-Jahre im Rahmen des Regionalisierungsprogrammes begonnen, die Strecke zu erneuern. Dafür wurde der Bahnbetrieb ab dem 23. Juli 1998 zwischen Pockau-Lengefeld und Marienberg eingestellt. 24 Millionen Mark hat man investiert, die Strecke stand kurz vor der Wiederinbetriebnahme. Bis zum 4. September 2006 sollte es dauern, bis wieder Personenzüge von Pockau-Lengefeld nach Marienberg rollten.

Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 hat man den Abschnitt von Pockau-Lengefeld nach Marienberg „aufs Abstellgleis“ geschoben. Die Züge der Erzgebirgsbahn sind verschwunden. Kostspieli-

FOTO: HELGE SCHOLZ



Die Pockauer Heizlok 86 1049-5 gelangte kurz vor dem Ende ihrer Kesselfrist zu Streckeneinsätzen. Auf den 1991 noch vorhandenen Gütergleisen steht sie hier zur Abfahrt nach Marienberg bereit.

Hp2 für einen Personenzug aus Flöha in Pockau-Lengefeld.

FOTO: HELGE SCHOLZ



ge Infrastrukturmaßnahmen wären demnächst an Brücken und Dämmen nötig. Wer bringt sie auf? Eine aktuelle Frage, denn die Gleise dieses Abschnitts werden nicht wie oberhalb abgebaut und die Tras-

se in den „x-sten“ Radweg umgebaut. Das Marienberger Panzergrenadierbataillon 371 der Bundeswehr befördert mehrmals jährlich schweres Gerät auf der Flöhatalbahn. Dank dieser Technologie des Bun-

deswehrstandortes bleibt Marienberg an das Eisenbahnnetz angeschlossen.

Nach Pockau-Lengefeld windet sich die Trasse durch Einschnitte, über Dämme und Brücken durch das „Tal der Tausend Bahnübergänge“ abwärts.

Über Zöblitz wird der Bahnhof Pockau-Lengefeld erreicht. Hier rollten die Züge an der Einsatzstelle des Bahnbetriebswerkes

86 1049-5 beendete in Pockau die Dampfära

Hilbersdorf ein. Jene Lokeinsatzstelle, vom 1.1.1937 bis 1.10.1966 selbständiges Bw, war der Mittelpunkt im Maschinendienst auf dem kleinen Nebenbahnnetz zwischen Flöha und den zum Erzgebirgskamm führenden Linien nach Reitzenhain, Neuhausen und Deutschneudorf. 1995 haben sich die Schuppentore für immer verschlossen. Die letzte Dampflok auf der 20-m-Drehscheibe war am 10.4.1995 die Chemnitzer 38 5206-0. Mit der Stationierung der Lok



FOTO: HELGE SCHOLZ



FOTO: HELGE SCHOLZ

Als selbstfahrende Heizlok hatte 86 1049-5 bis zur Ausmusterung eine Streckenzulassung. So rollt sie hier zu einem der sich ergebenden Dienste auf dem „Pockauer Netz“, der sich in Windeseile unter den Eisenbahnfreunden herumgespröchen hat. Die Dieselfraktion pausiert unterdessen zwischen Lokleitung und Kohlekrän.

86 1049-5 und später 86 1333-3 konnten hier fahrfähige Nebenbahn-Seniorinnen den Flair der Dampflok Herrlichkeit bis fast zur Jahrtausendwende aufrechterhalten. Dampflokomotiven der Baureihen 38, 50, 58, 86 und 94 wurden in den Jahren vor dem Abgesang hier behandelt.

Der Bahnhof Pockau-Lengefeld verfügte einst auf der Reitzenhainer Seite über umfangreiche Gleisanlagen. Inzwischen liegt dort noch ein einsames Abstellgleis. Hinter dem großen Empfangsgebäude beginnt die Nebenstrecke nach Neuhausen. Von der Erzgebirgsbahn wird sie heute nur noch mit VT 642 bis Olbernhau-Grünthal befahren. In Richtung Flöha schlängelt sich der Trassenverlauf im romantischen Flöhatal in Flussnähe durch den teils dichten Erzgebirgswald in Richtung Rauenstein talwärts. Im Umfeld der Station bieten sich wunderschöne Fotomotive, manche mit dem Schloss im Hintergrund. Weiter flussabwärts folgen reichlich Motive auf und mit den Flöhabrücken. Hinter Grünhain-Bor-

Auf der Flöhatalbahn sind stilgleiche Empfangsgebäude entstanden, Vorbilder eines Auhagen-Modells. In Grünhain-Borsten-dorf dampft 86 1049-5 ins Gebirge, über einen beschränkten Bahn-übergang hinweg nach Floßmühle und weiter bis Pockau-Lengefeld.

Reko-50 des Bw Chemnitz-Hilbersdorf waren nach der Wiederindienststellung der Dampflokomotiven in der Rbd Dresden im Dezember 1981 für einige Jahre auf der Strecke im Einsatz. 50 3633-0 erreicht im März 1982 Leubsdorf.





FOTOS ©: H. SCHOLZ

Mit Volldampf durch Falkenau Hp nach Pockau-Lengefeld.

„Die DB Regionetz Infrastruktur GmbH wurde verpflichtet, den Streckenabschnitt weiter zu betreiben. Die Verpflichtung gilt bis auf weiteres“, so das Bundesverkehrsministerium 2014. Damit ist die Verlegebereitschaft des PzGrenBtl 371 über die nächsten Jahre sichergestellt. Zu sechs bis sieben Übungen rücken die Soldaten pro Jahr über die Schienen aus. Die Großdiesellokomotiven der Baureihe 233/234 leisten dabei bei der Rückführung der Militärfahrzeuge Schwerstarbeit an der Leistungsgrenze. Ein Aufteilen der Züge in Zöblitz ist nicht selten. Zwischen Pockau und Marienberg stehen bis 2019 größere Instandhaltungsmaßnahmen an Brücken und Stützmauern an. Ob diese Summe von 890 000 Euro der Bund übernimmt, ist offen.





FOTOS (2): U. GRAUNITZ



FOTO: GÜNTER MEYER

Mit einer „bunten Leine“ verlässt vor der Kulisse des Hetzdorfer Viaduktes eine Hilbersdorfer G 12 am 4. Oktober 1966 Hetzdorf nach Flöha. Unter dem Kunstbau der DW-Linie setzt gerade eine IVK an den Eppendorfer Zug.



stendorf öffnet sich die Bewaldung des Flöhatales merklich. Die Reise durch eine erfrischende Natur, entlang der Flöha und dort abschnittsweise auf Stützmauern, ist immer noch ein Eisenbahnerlebnis im Erzgebirge. Der alte Hetzdorfer Viadukt wird an der Bahnhofseinfahrt des ehemaligen Ausgangspunktes einer Schmalspurstrecke durchfahren. Gut einen Kilometer vorher näherte sich die Trasse der Eppendorfer Strecke der Regelspurbahn und beide liefen gemeinsam durch das riesige Tor in die Station. Der Viadukt führt heute einen Wanderweg auf seiner Krone. Eine Neubaustrecke mit modernem Beton-Brückenbau begründete die oben laufende Hauptstrecke von Dresden nach Werdau und hat die nur mit einem weitaus höheren Aufwand zu sanierende Steinbogenbrücke ersetzt. Vor Falkenau unterfährt die RF-Linie eine der beiden neuen Brücken. Noch wenige Kilometer bis Flöha. Das Gleis der RF-Linie steigt an und führt zusammen mit der Hauptstrecke von Dresden in die Durchgangsstation der DW-Linie (Dresden – Werdau). Die Station Flöha erlebte einen mehrmaligen Ausbau. Nach der Eröffnung als Station der Chemnitz-Annaberger Strecke 1866 wurde ein weiterer Bahnhof

für die Relation nach Freiberg geschaffen. Mit der Einflechtung der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn errichtete diese ihren Komotauer Bahnhof und ein Heizhaus. Mit dem der Staatsbahn wurde eine Lokstation gebildet. Vom 1.1. 1946 bis 8.10.1950 war Flöha ein eigenes Bahnbetriebswerk. □



VT 642 der Erzgebirgsbahn sind inzwischen die dominierenden Triebfahrzeuge auf der malerischen Strecke.

Die Lößnitztalbahn

Am 1. Januar 1968 war die Schmalspurbahn von Hetzdorf nach Eppendorf Geschichte. Im Lößnitztal piff keine IVK mehr. Wirklich? Nein, denn am 8. Juli 2011 glaubten die Einwohner, nicht mehr ihren Ohren zu trauen. Zum Schul- und Heimatfest dampfte 99 590 wie vor 44 Jahren vor dem Empfangsgebäude, dort, wo einst die Gleise lagen!

Die Strecke durch das waldreiche Lößnitztal wurde in zwei Etappen eröffnet. Ende des 19. Jahrhunderts, am 1. Dezember 1893, der Abschnitt bis Eppendorf und 23 Jahre später die Verlängerung nach Großwaltersdorf. Die Einstellung war ein Spiegelbild der Ereignisse. Den gerade einmal 35 Jahre alten Streckenbereich oberhalb von Eppendorf ließ man im Jahr 1951 demontieren. Die Erklärung war, das Oberbaumaterial für den Bau des Berliner Außenrings dringend zu benötigen. Dass schwere 01 im Schnellzugdienst und beachtliche Güterzugleistungen auf den Va-Schienen so besser aufgehoben seien, konnte der eisenbahntechnisch unbewanderte Reisende natürlich nicht als die verkappte Erklärung verstehen, eine unrentable Strecke aus der Landschaft zu eliminieren.

Im Lößnitztal schaukelten ab 1951 die Schmalspurzüge hinter den IVK dann nur noch gemütlich bis zur Kleinstadt Eppendorf. 17 Jahre später: Am 1. Januar 1968 verließ der letzte Zug, eine Räumereinheit,

den Eppendorfer Bahnhof. Die rote Mütze des Bahnhofsvorstehers hatte ihre Schuldigkeit getan und ging in Flammen auf.

Zuletzt konnte die Linie einen Kostendeckungssatz von nicht einmal 20 Prozent erwirtschaften. Er wäre noch geringer ausgefallen, wenn es hier nicht einen Rollwagenbetrieb gegeben hätte. Entlang der Bahn haben mehrere holzverarbeitende

Unternehmen und Textilfabriken den Anschluss genutzt. Eine der vielen betrieblichen Besonderheiten, die damals nur wenige Eisenbahnfreunde im Bild festgehalten haben, waren die Züge in Mitteltraktion zwischen dem Anschluss Parkettfabrik Metzdorf und dem Bahnhof Hetzdorf. Eine talwärts fahrende Maschine nahm den zu überführenden Wagen aus dem Anschluss

Die drei Personenwagen sind gut belegt, im Packwagen liegen die Frachtpapiere bereit, der Rollwagen wird schon am Endbahnhof erwartet. Was würden wir geben, um am 7. Juli 1964 hier mit einzusteigen und mit der Stammlok 99 551 nach Eppendorf zu dampfen?

FOTO: G. MEYER



99 535 steht heute im Verkehrsmuseum Dresden. 1967 rangiert sie noch im Haltepunkt Lößnitztal auf der Anschlussbahn und holt leere Kohlenwagen vom Heizhaus der oberen Spinnerei ab.

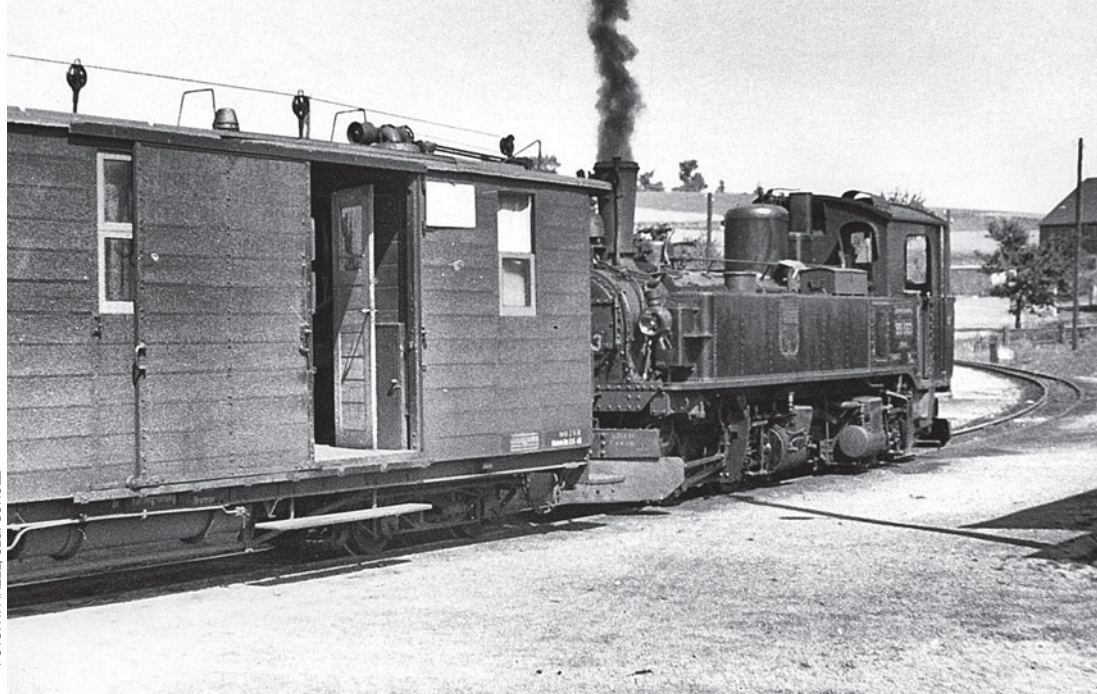
FOTO: H. FINZEL, SLG. SCHOLZ



FOTO: J. GOTTSCHALCH

mit und drückte ihn die noch 1,7 Kilometer an Fahrstrecke kurzerhand vor sich her. In punkto Reisegeschwindigkeit waren Züge auf dieser Strecke wie bei allen anderen Schmalspurbahnen mehr nach dem Motto „Eile mit Weile“ unterwegs. An der Parkettfabrik, in Löbnitztal, Hammerunterleubsdorf und Gersberg waren mit dem PmG auch die Anschlusskunden zu bedienen. So musste sich der Fahrgast je nach Rangieraufwand mehr oder weniger gedulden, seine Reise fortsetzen zu können. Man hatte sich damit arrangiert, und wir würden heute jede Minute dieser Unterwegsaufenthalte genießen! Aber wohl noch mehr die wunderschöne Reise, die mit der Durchfahrt unter dem Hetzdorfer Viadukt begann. Parallel zur RF-Linie ging es kurz weiter und die Züge schwenkten dann nach links ins Löbnitztal ab. Es folgten breite Auen, dichter Forst, romantische Ortslagen, mit der schon genannten Parkettfabrik Metzdorf. Mit seiner Lage nebst Anschluss ein Modellbahnvorbild, in dem sich die Schmalspurromantik nicht nur konzentriert, sondern überzulaufen scheint!

FOTO: H. FINZEL, SLG. SCHOLZ



KARTE: HS-GRAFIK

Gerade einmal drei Aufnahmen existieren vom Bahnhof Großwaltersdorf mit Zügen der HG-Linie. Ein prächtiger Schnappschuss entstand im Sommer 1936 mit der 99 563, die hier der Ausfahrt nach Eppendorf entgegensäuselt. Nur gut 35 Jahre Betriebszeit kann für den Bahnhof Großwaltersdorf in die Geschichtsbücher der sächsischen Schmalspurbahnhistorie notiert werden.



Wir zu spät Geborenen“ können aber eine Reise über die Strecke nachholen, in 1:87. In der alten Eppendorfer Schule hat ein Modellbahnverein seinen Sitz. Auf einer beeindruckenden H0e-Anlage sind alle Stationen im Modell auferstanden. Bei einer Wanderung durch das Löbnitztal sind noch viele Spuren der Bahnlinie zu entdecken, so auch das Eppendorfer Empfangsgebäude. Die Bürgerinitiative „Altes Bahnhofsviertel“ hat sich zum Ziel gesetzt, u.a. das Klinkergebäude und den Lokschuppen zu erhalten und perspektivisch einer öffentlichen Nutzung zuzuführen. In den Herzen lebt die Bahn weiter! □

99 590 der IG Preßnitztalbahn wurde im Juli 2011 nach Eppendorf transportiert und auf einem 70 Meter langen mobilen Gleisabschnitt in Betrieb genommen.

FOTO: H. SCHOLZ





Die Lokeinsatzstelle Pockau-Lengefeld wurde ab Oktober 1966 mit Diesellokomotiven ausgestattet. 1975 waren alle Dampflokomotiven der Baureihe 86 abgelöst. Nur 86 1049-5 blieb von 1978 bis zum 29.11.1991 in Pockau als fahrfähige Heizlok im Bestand.

Mit der Zweigstrecke nach Olbernhau wurde in Pockau-Lengefeld der Ausgangspunkt eines kleinen Nebenbahnnetzes neben der Flöhatalbahn nach Reitzenhain gelegt.

Volldampf nach Neuhausen

Nur knapp ein halbes Jahr nach der Eröffnung der grenzüberschreitenden Flöhatalbahn Reitzenhain – Flöha wurden am 22. Februar 1871 die Schaufeln zum Bau einer Linie nach Olbernhau feierlich in den Boden gestemmt. Der Olbernhauer Bahnanschluss war schon bei der Verbindung der Staatsbahn mit der Buschtheder Eisenbahn im Gespräch gewesen. Letztlich mus-

ste man sich in Olbernhau der Übermacht jener Potentiale des sächsisch-österreichischen Schienenweges beugen, mit der die Strecke über Marienberg geführt wurde. Aber es ist ein Kompromiß erreicht worden. Die Chemnitz-Komotauer Eisenbahn wurde damals verpflichtet, auch eine Nebenstrecke nach Olbernhau zu führen. Von dort sollte es viele Jahre später noch weiter ins Gebirge gehen. Am 24. Mai 1875 wur-

den die Flöhatalbahn und ihr Olbernhauer Abzweig zeitgleich eröffnet.

Zurückblickend könnte man den Kampf der beiden Städte Marienberg und Olbernhau als die Geburtsstunde des kleinen Regelspurnetzes in der Region betrachten. Es sollten weitere 20 Jahre vergehen, bis das Städtchen Neuhausen mit der Verlängerung der Olbernhauer Strecke angebunden wurde. Damit aber nicht genug. Eine

Ein schöner Rücken kann auch entzücken: In der Lokeinsatzstelle Pockau-Lengefeld des Bw Chemnitz versammelten sich 1990 die 86-Prominenz der Deutschen Reichsbahn. Neben der betriebsfähigen Heizlok der Einsatzstelle, der 86 1049-5, waren 86 1333-3 und 86 1001-6 neben der 503616-5 zu Gast und konnten hier noch einmal, schon mit Vorahnung auf kommende Einschränkungen, einen planmäßiger Dampfbetrieb rund um Pockau-Lengefeld aufnehmen.



weitere Strecke zweigte auf der Verlängerung ab und schon vorher schossen die Projekte für durchaus sinnvolle Querverbindungen wie Pilze aus dem Boden. Was wäre hier am Schnittpunkt von Ost- und mittlerem Erzgebirge für ein Nebenbahnnetz entstanden, wenn die Ideen von der Weiterführung der Strecke Berthelsdorf – Großhartmannsdorf nach Mittelsayda oder Neuhausen mit Georgenthal oder Bienenmühle zu verbinden, Wirklichkeit geworden wären? Das Bw Pockau-Lengefeld wäre an die Kapazitätsgrenze gekommen, um gedanklich zum Ausgangspunkt der Strecke zurückzukehren.

Das Empfangsgebäude des großen Bahnhofs steht noch heute in Insellage. Auf der östlichen Seite liegen die Gleise der Olbernhauer Strecke. Hinter dem Schuppen der Lokeinsatzstelle rollen die Olbernhauer Züge im Flöhatal weiter. Bis Nennigmühle lichtet sich der Wald nur selten. Mehrfach wird im weiteren Streckenverlauf bis Blumenau die Flöha gekreuzt. Ab Blumenau weitet sich das Land enorm. Vom stillen, mit der Eisenbahn erschlossenen Erzgebirgstal kann man hier nicht so recht sprechen. Felder an sanften Hängen umgeben die Strecke. Olbernhau ist nach 10,6 Kilometern erreicht. Vom großen Bahnhof mit Gütergleisen und Ladestraße existiert



FOTOS (v): H. SCHOLZ, G. MEYER (MITTE)

Nennigmühle ist die erste Station auf dem Weg durchs Flöhatal nach Olbernhau.

Es folgt Blumenau. Beide Haltepunkte werden bis heute nur von Personenzügen genutzt. War es 1964 die 86 184, halten inzwischen VT 642 in der letzten Station vor Olbernhau. Am Hang verläuft die Strecke dann zum einst bedeutenden Durchgangsbahnhof.



In Olbernhau liegen heute nur noch zwei Gleise. Alle anderen Gleise und Stellwerksgebäude wurden zurückgebaut. So können hier durch die Überhol- bzw. Abstellmöglichkeit Sonderzugleistungen neben dem Planbetrieb durch die Triebwagen der Erzgebirgsbahn erfolgen. Entledigen sich DB AG und Kommunen oft der alten und funktionslosen Bahnhofsgebäude, wurde das in Olbernhau zu einem hochwertigen Wohngebäude ausgebaut und umgestaltet.



Ein perfekter Damals-und-heute-Vergleich. Beide Motive vom Bahnhof Olbernhau-Grünthal sind im Abstand von genau 50 Jahren aufgenommen.



Ein Blick um 1920 vom Oberneuschönberger Kirchberg zur PN-Linie. Vor der Brücke zweigt die Anschlussbahn ab. Der Gleisabschnitt in der Straße war in den ersten Betriebsjahren als Auflaufkurve ausgeführt.

FOTO: G. MEYER

heute nur noch ein bescheidener Rest. Die VT 642 der Erzgebirgsbahn benötigen kein Umfahrgleis, sie bringen keine Güterwagen mehr mit, müssen auch nicht nach der Bergfahrt Wasser nehmen. Fakten, die schon auf vielen Erzgebirgsstrecken für den dampfgeführten Sonderzugbetrieb viel Organisationstalent voraussetzen.

Die Züge der Erzgebirgsbahn rollen auf dem dann am 1. Oktober 1895 eröffneten Zusatzabschnitt, der die Strecke nach Neuhausen führte, nur bis zur übernächsten Station, Olbernhau-Grünthal (bis zur Eingemeindung 1936 Kupferhammer-Grünthal). Der Bahnhof verfügte über Güterschuppen, Ladestraße und Anschluss- bzw. Abstellgleise für das in diesem Ortsteil beachtlich gewachsene Gewerbe. Erster Anschlusskunde war zur Blütezeit der PN-

Kupferhammer-Grünthal benötigte Bahnanschluss

Linie noch im Olbernhauer Bahnhof die Obermühle. Als Kuriosum führte hier bis in die frühen 1960er-Jahre eine 600-mm-spurige elektrische (!) Werkbahn zur Mühle. Nächster Kunde waren die Anthrazitwerke, die mit einer Seilbahn vom böhmischen Bandau her verbunden waren. Aus Kupferhammer wurden fast alle Lokomotivbauunternehmen mit dem hier hergestellten hochwertigen Feuerbuchsenmaterial beliefert. Die Kupfer- und Messingwerke Kupferhammer-Grünthal waren besonders am Bahnanschluss interessiert gewesen.

FOTO: SLG. SCHOLZ



Rund 100 Jahre wurde die vor der Grünthaler Rautenfachwerkgerbrücke bahn- rückwärts abzweigende Anschlussbahn bedient. In der Anfangszeit verfügte die Anschlussbahn über eine so genannte Auf- laufkurve mit einem Radius von 40 Metern. In Heidersdorf gab es zwei Güterverkehrs- kunden. Alles gipfelte im Güterverkehrsge- schäft von Neuhausen. Hier waren die Stuhl- und Möbelwerke ein bedeutender Frachtkunde. Für die Errichtung der Rau- schenbachtalsperre wurde ein Gleis von 1961 bis 1965 als 480 Meter langes An- schlussgleis zur Baustelle für Material- transporte betrieben.

Mit der politischen Wende und dem wirt- schaftlichen Niedergang der Region ist das einst pulsierende Güterverkehrsgeschäft dramatisch zurückgegangen. Noch 1989

Die Grünthaler Brücke verfügt über eine Stützweite von 50 m, und ist 152 t schwer.

Auf der Rückfahrt nach Pockau-Lengefeld passiert 202 516-1 mit einem Personenzug 1995 vor Oberneuschönberg eine ehemalige Holzschleiferei an der Schaffermühle. Hier lag ein 138 m langes Anschlussgleis.



FOTOS (3): H. SCHOLZ





Das Gebäude der Abzweigstelle Neuschönberg ist bis heute sehr gepflegt erhalten. VT 172 132-3 passiert von Neuhausen kommend das inzwischen funktionslose Stellwerk. Ein Vergleichsmotiv ist auf Seite 52 zu sehen, als von hier aus noch zwei Formsignale gestellt wurden.

wurden in Olbernhau-Grünthal 550 000 t pro Jahr verladen. 1994 wurden noch 415 Wagen gezählt.

Der Personenverkehr ist ebenso stark zurückgegangen. Die Erzgebirgsbahn erreicht mit modernen VT 642 von 6 bis 18 Uhr im Stundentakt Olbernhau-Grünthal. Drei weitere Abendzüge fahren von Chemnitz Hbf nur bis Olbernhau. Zwischen Olbernhau-Grünthal und Neuhausen wurde am 1. Januar 1994 der Güterverkehr eingestellt. Personenzüge erreichten Neuhausen planmäßig bis 9. Juni 2001. Danach erfolgte die Streckensperrung wegen erheblicher Oberbaumängel. 2010 ist der seit Juni 2001 unbefahrene Abschnitt Olbernhau-Grünthal – Neuhausen wieder



betriebsfähig hergerichtet. Reiseverkehr gab es trotzdem nur bis Olbernhau-Grünthal. So rückte die Linie wieder ins Visier von Sonderzugveranstaltern. Am 13. November 2010 verkehrte erstmals seit über neun Jahren ein Sonderzug nach Neuhausen. Es steht aber das schmerzliche Datum 7. Dezember 2014. Da erreichte der wohl letzte lokbespannte Zug den Endbahnhof. Wenige Wochen vorher, am 17. August zum 725-jährigen Stadtbestehen, rollte ein dreiteiliges VT-Gespann mit der Marktschorgaster Kohlenhofprinzessin zwischen Olbernhau und Neuhausen über die Strecke. Ob jemals wieder eine Fahrt auf den Gleisen über Heidersdorf zu verfolgen sein wird? Man darf es in Frage stellen. □

Ein beschränkter Bahnübergang sicherte die Einfahrt in den Bahnhof Neuhausen. Gleich danach folgte die Flöhabrücke. Ein Umbau der mechanischen Vollschranksanlage zu EÜBT war nach 1990 geplant.

Neuhausen verfügte über ein Heizhaus. Hier versteckte die DR die im damaligen Hbf Karl-Marx-Stadt als Museumsstück aufgestellte 75 515 nach dem dort erlittenen Rangierunfall vor der Öffentlichkeit. Das Gleis zwischen der Lokomotive und dem Güterwagen führte einst zur Talsperrenbaustelle.

Ein Sprung ins Jahr 2014. Zum Neuhausener Stadtjubiläum erreichte am 17. August eine dreiteilige VT-Garnitur den Endbahnhof. Die bevorstehende Sperrung ab Fahrplan-Wechsel Mitte Dezember 2014 sorgte noch einmal für einige Fahrten.

Dieses Motiv auf einem romantischen Streckenabschnitt liegt vor der Station Seifen-Dittersbach.



FOTOS (v): H. SCHOLZ



41 Jahre wurde um sie gerungen, 39 Jahre war sie in Betrieb, die regelspurige Schweinitztalbahn führte über zwei Staatsgebiete und wurde doch nie im Reisezugdienst von einer Diesellok befahren.



FOTO: SLG. SCHOLZ

Der Festzug war mit zwei V T bespannt und steht mit rund 400 Fahrgästen in Olbernhau.

Aus dem PmG 2933 blicken wir unten nach vorn zur Abzweigstelle Neuschönberg. Das Signal zeigt Hp 1. Rechts das dafür geschlossene Deckungssignal auf der PN-Linie. Der Zug hat soeben über die Flöhabrücke das tschechoslowakische Staatsgebiet verlassen. Die feuchten Wiesen rechts des Bahndamms befinden sich auf deutschem Boden.

Grenzgänger auf 1435 mm Spurweite

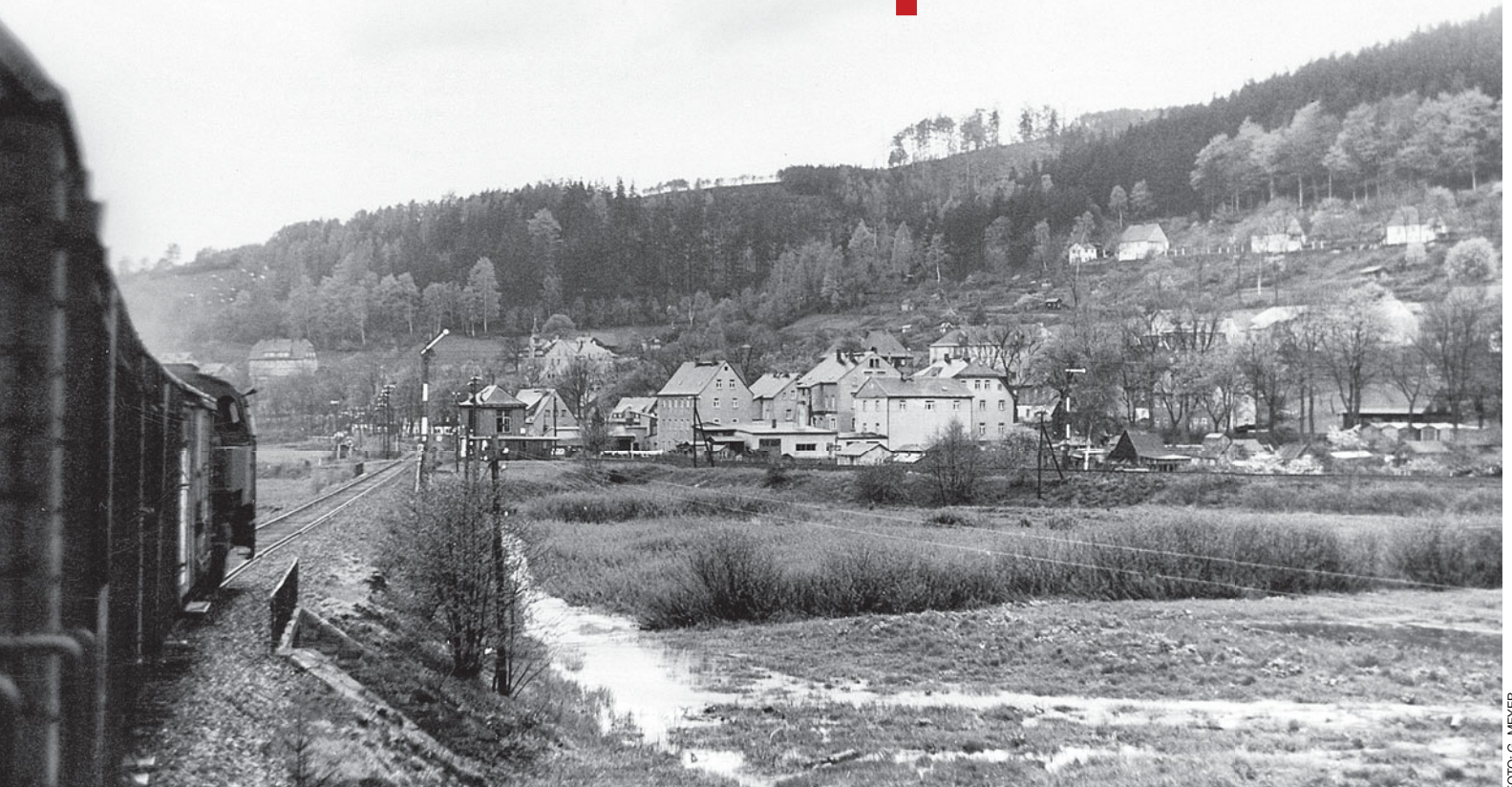
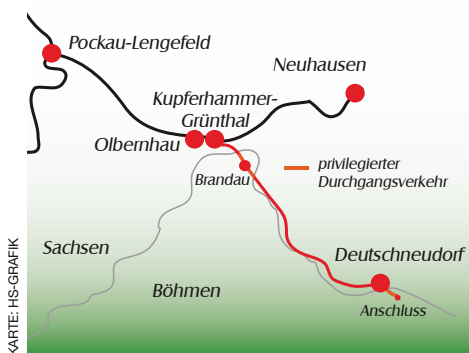


FOTO: G. MEYER



KD-Linie Kupferhammer-Grünthal — Deutschneudorf



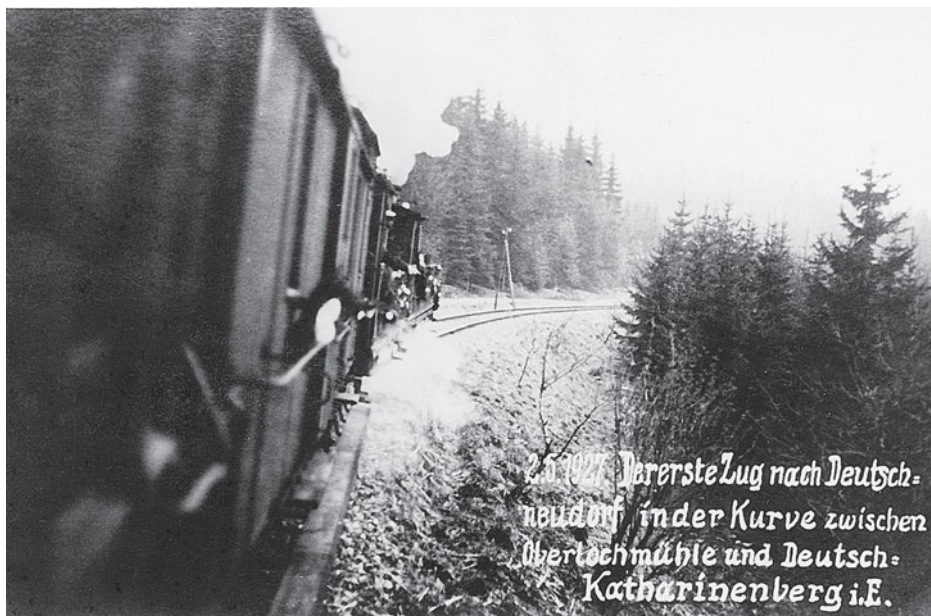
86 133 rangiert mit GmP 8988 am 6. Mai 1966 in Deutschkatharinenberg.

Während der Fahrt über das ČSSR-Staatsgebiet gelang dieser heimliche Schnappschuss auf das verfallene Stationsgebäude von Brandov/Brandau. Es muss um das Jahr 1970 abgerissen worden sein.

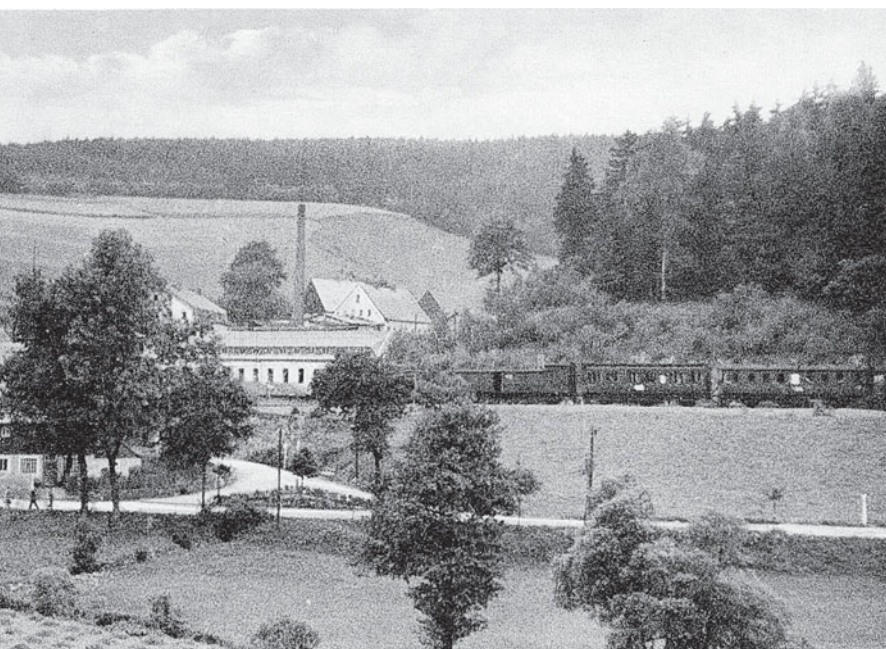
Durch das Schweinitztal in Richtung Deutschneudorf plante man mit einer Schmalspurbahn auch diese Region verkehrstechnisch zu erschließen. Erste Ideen formulierten die Gemeinden des romantischen und damals noch abgelegenen Tales zwischen Sachsen und Österreich im Jahre 1887. Obwohl in Sachsen die schmalspurigen Sekundärbahnen sich schon als eine kostengünstig zu errichtende Lösung erwiesen hatten, lehnte man dieses Vorhaben ab. Gut 20 Jahre später kam das Projekt erneut auf die Tagesordnung. Österreich war am Bau interessiert,

um mit der Linie ab Olbernhau durch das Schweinitztal das Braunkohlenrevier von Oberleutendorf anzuschließen. Ein Vorgriff: Die Bahnstrecke wäre so gut viermal so lang geworden wie letztlich bis Deutschneudorf. Eine Bahn zu bauen, wurde nun zwar beschlossen, aber als Regelspurstrecke. Kupferhammer-Grünthal hätte bei der anderen Lösung als Spurwechselbahnhof ausgebaut werden müssen. Die Kostenersparnis der schmalspurigen Ausführung wäre so infragegestellt gewesen. Bis zum Abzweig wäre eine eingelegte dritte Schiene die einzige Lösung im engen Talabschnitt gewesen, das Gleis über die

Grünthaler Flöhabrücke zu führen. Damals eine praktikable Lösung, doch ein hausgemachtes betriebliches Hindernis. Im Mai 1914 begannen die Bauarbeiten aus beiden Richtungen. Recht zügig wäre man im Mai des kommenden Jahres fertig geworden, wenn nicht der Ausbruch des Ersten Weltkrieges alle Arbeiten gestoppt hätte. Das aber mit Nachhaltigkeit: Die nach 1916 veränderten politischen Verhältnisse führten 1918 zur Bildung der Tschechoslowakei, die den einst ausgehandelten Vertrag, die Strecke über österreichisches Gebiet (nun das eines anderen Staates) zu führen, nicht anerkannten. Nach vielen Verhand-



2.5.1927 Der erste Zug nach Deutschneudorf in der Kurve zwischen Oberlochmühle und Deutsch-Katharinenberg i.E.



Impression aus dem Eröffnungszug heraus.

Ein bisher unbekanntes Motiv zeigt die Ankunft eines talwärts fahrenden Personenzuges in Deutsch-Katharinenberg. Leider ist die Lokomotive verdeckt, aber es kann nur eine 86 sein.

Seitenansicht der Baustelle der Oberlochmühler Viaduktstrecke.



lungen gelang es acht Jahre nach Staatsgründung, die Bauarbeiten wieder aufzunehmen und am 2. Mai 1927 die Strecke zu eröffnen. Zwei V T bespannten den geschmückten Festzug.

Nur 39 Jahre Betriebszeit waren der Linie vergönnt. In Brandau wurde nach 1945 nicht mehr gehalten. Der Abschnitt auf dem anderen Staatsgebiet wurde im privilegierten Durchgangsverkehr passiert. Damit erübrigten sich Zoll- und Passkontrollen. Den visafreien Reiseverkehr beschloss DDR und ČSSR am 15. Januar 1972, Jahre nach der Betriebseinstellung.

In Deutschneudorf kam es zu einer Sonderregelung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Bis 1945 wurde die jenseits des Schweinitzbaches liegende Holzwarenfabrik Wagner mit einem 130 Meter langen Gleis angebunden. Nach 1945 benutzten die Maschinen das Gleis über die Grenzbrücke zum Umfahren. Das führte zum Halt auf ČSSR-Gebiet. Der Stellbock der Weiche lag genau auf der Grenzlinie.

Der Betrieb wurde aber Anfang der 1960er-Jahre als nicht wirtschaftlich eingeschätzt. So endete der Reiseverkehr am 21. Mai 1966. Güterzüge rollten noch bis zum 26. September 1969 als „Grenzgänger“ nach Deutschneudorf.

Zweimal gelangten die Züge auf anderes Territorium

Man darf wirklich die Frage stellen, ob nach dem Betrieb der Strecke mit den V T, Loks der Baureihen 64, 86 und 91 jemals eine Diesellok im Güterzugdienst auf die Strecke gelangt ist. Die neue Traktion kam in Form der V 60 am 21. Oktober 1966 nach Pockau. Zu jener Zeit gab es schon keinen grenzüberschreitenden Reiseverkehr und der Güterverkehr war stark rückläufig.

Man neigt oft viel zu schnell dazu, von einer der reizvollsten Linien zu sprechen. Bei der Schweinitztalbahn kann man sich durchaus für diese Bezeichnung erwärmen. Die Abzweigstelle Neuschönberg mit den Formsignalen und dem früher durch Holztore abgesperrten Grenzabschnitt ist eine betriebliche Besonderheit. Der weitere Verlauf der Strecke ist von einer schönen Erzgebirgslandschaft umrahmt. Die heute noch erkennbare Trasse, erhaltene Stützmauern und nicht zuletzt der Oberlochmühler Viaduktabschnitt sind für uns Zeugnisse jenes Nebenbahntraumes.

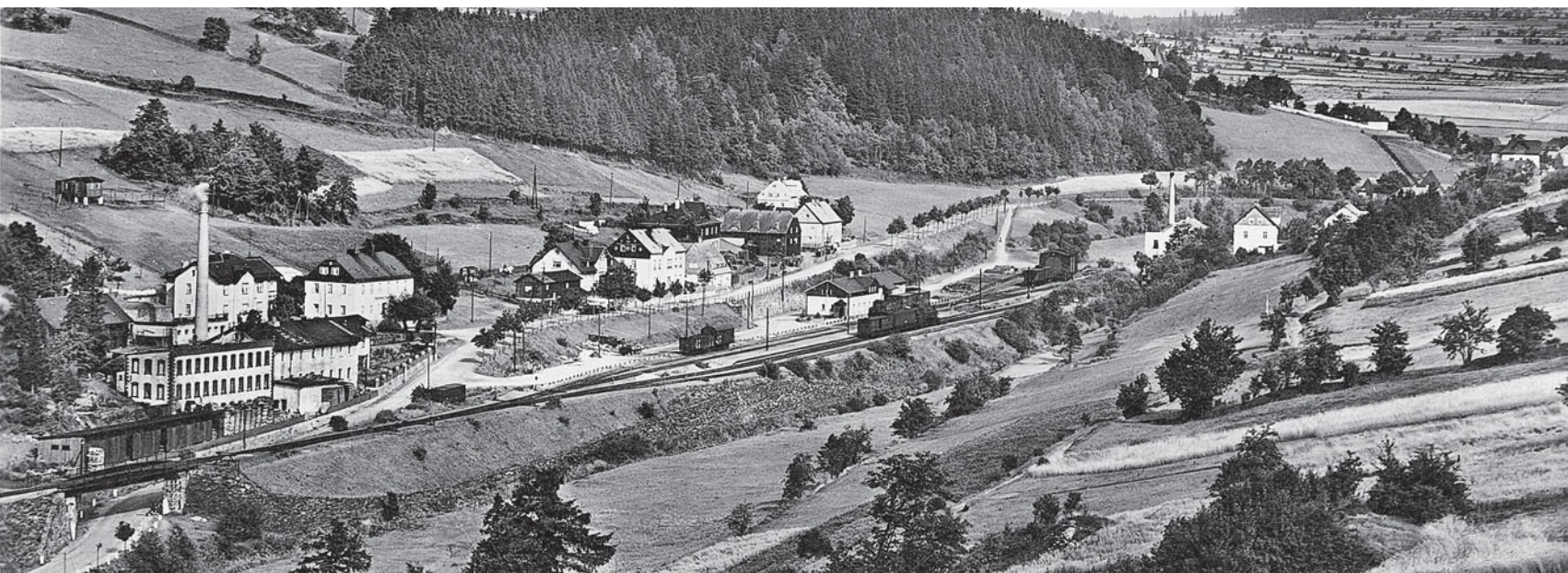
So ganz ist die Bahn bzw. ein Bahnhof nicht aus dem Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Im östlichen Hang des Deutsch-Katharinenberger Bahnhofs, neben dem erhaltenen Güterschuppen, glaubte man im Februar 2008, tonnenweise 1945 verstecktes Gold und vielleicht sogar das Bernsteinzimmer zu finden. □

Ein Postkartenmotiv zeigt Oberlochmühle von einem für uns Eisenbahnfreunde sehr interessanten Punkt aus. Hinten ist der gleichnamige Haltepunkt zu erkennen. Es schließt sich nach vorn in Richtung Deutschneudorf eine kleine Viaduktstrecke an, die heute noch bei Streckenexkursionen ins Schweinitztal bewundert werden kann.



FOTOS (6): SLG. SCHOLZ

Von der böhmischen Talseite aus blicken wir auf den Endbahnhof. Dort steht gerade eine VT und wartet auf Rangierfahrten. Rechts steht der holzverkleidete Lokschuppen am Grenzbach. Die Aufnahme entstand vermutlich kurz nach der Betriebseröffnung. Als Detail ist noch die Holzfabrik Wagner auf böhmischer Seite zu erkennen. Sie wurde nach 1945 komplett abgerissen.



Hier nun die beschriebene besondere Situation des grenzüberschreitenden Verkehrs in Deutschneudorf. Da die Grenze zu jener Zeit zwei sozialistische Bruderländer teilte, wurde jene Betriebssituation denkbar. Über die Verfahrensweise nach Wiederinbetriebnahme ab 1945 wird es sicher eine Regelung gegeben haben, begründet, weil auf tschechischer Seite eine massive Grenzsicherung aufgebaut wurde und es wohl nicht einfach nur „geduldet“ wurde. Der den MCI verlassende Rangierer und Zug befinden sich auf tschechoslowakischem Staatsgebiet.



FOTO: G. MEYER

Die Wiedereröffnung des sächsisch-böhmischen Eisenbahn-Grenzübergangs war mit großen Hoffnungen auf eine Belebung der Region verbunden. Die 202 rollt im Herbst 1992 über die Grenzbrücke. Das damals noch existierende Bärensteiner Einfahrtsignal zeigt freie Fahrt. 20 Jahre später muss resümiert werden, dass sich die großen Anstrengungen zur Sanierung des Übergangs anscheinend nicht wie erhofft gelohnt haben.

Weipert ade!



Mit der Abbestellung des verbliebenen Wochenendverkehrs von Cranzahl nach Weipert hat dieser Schienenweg über die Landesgrenze auch keinen Planbetrieb mehr.

Wie bei fast jeder Eisenbahnstrecke im Erzgebirge ist auch die Entstehung der WA-Linie von Zustimmung und Ablehnung geprägt. Sachsen sagte die Konzession zum Bau und Betrieb einer grenzüberschreitenden Bahnstrecke zu, Österreich-Ungarn nicht, weil diese Verbindung nicht in deren Interesse lag.

Am 18. August 1869 begann jedoch der Bau der Weipert-Annaberger Linie im Grenzbahnhof jenseits der Landesgrenze. Weipert wurde zur Grenzstation ausgewählt. Der Streckenbau von Annaberg aus gestaltete sich nicht einfach. Neun Brücken und zwei Tunnel waren zu errichten. Bei dem einzigen richtigen Tunnel handelt es sich um den kürzesten in Sachsen über-

haupt. Der Buchholzer Waldschlösschentunnel ist nämlich nur 29 Meter lang. Der Tunnel vor Bärenstein ist eigentlich ein verfüllter und ausgemauerter Einschnitt.

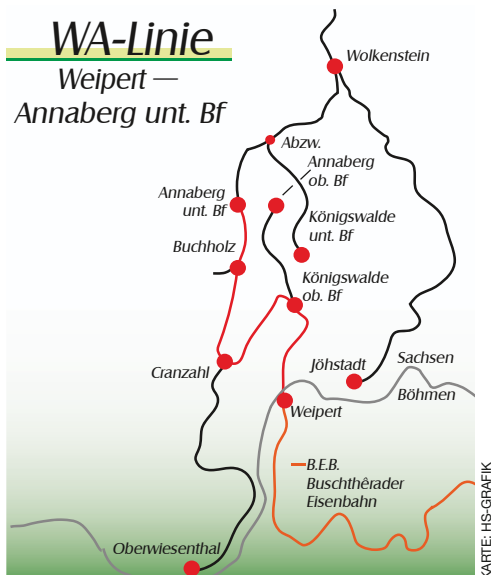
Das mächtige Empfangsgebäude von Weipert mit der Zollstation hat nach Kriegsende seine Bestimmung verloren. Bis dahin fuhren die Reisezüge über die Grenzbrücke und endeten in Weipert. Durchge-



Ein Postkartenmotiv aus vergangenen Zeiten. Ein Personenzug von Weipert nach Annaberg mit einer V passiert die Grenzbrücke. Die Gitterträger wurden im Zeitraum vom 14. April bis zum 24. August 1997 aus Mitteln des EU-Förderprogramms „Phare“ ausgetauscht. Nun liegen hier zwei auf Stahlträgern ruhende Betonfahrbahnwannen. Eine baugleiche Brücke existierte vor Reitzenhain über der Grenzlinie.



1995 eroberten VT der Baureihe 628 die WA-Linie. Von Chemnitz fuhren sie bis nach Weipert. Über die 1996 noch vorhandene Drehscheibe vor dem Heizhaus mit den Wellblechbuden der ČSD geht der Blick hinüber nach Bärenstein zum angekommenen 628. Dort sind vor dem Inkrafttreten des Schen-gener Abkommens auf deutscher Seite die Beamten zur Pass-kontrolle eingestiegen.



Dezember 2014. Die angekündigte Abbestellung des Reiseverkehrs von Cranzahl nach Weipert verhalf nochmals zu einem kleinen Aufschwung in den Fahrgastzahlen. Auf den Triebwagen der Erzgebirgsbahn hat 810 459-8 gewartet und bringt die Umsteiger weiter nach Komotau.





FOTOS ©: H. SCHOLZ, SLG. SCHOLZ

Betriebshalt in Bärenstein.

Fünf Tage war 1905 die Strecke nicht passierbar. Die Brücke im Hintergrund führt heute die B 95.

Impression zwischen Cranzahl und Kühberg, als wäre die Zeit in die Eröffnungsjahre zurückgekehrt.



henden Zugverkehr gab es nicht. Die langen Aufstellgleise wurden für den Güterverkehr benötigt. Ende Mai 1945, einige Tage länger als über die drei anderen Schnittstellen, rollten hier noch wenige Züge zwischen Sachsen und Böhmen. Aus strategischen Gründen blieb der Grenzübergang erhalten. Bis 1990 sollen einige wenige Inspektionsfahrten von der DR bis in den Bahnhof Weipert und Schneeräumfahrten nach Komotau stattgefunden haben. Diese Fahrten über den Grenzübergang waren aber absolute Ausnahmefälle.

Die Betrachtung der Streckengeschichte ist ab 1991 besonders interessant. Mit dem Gedanken „Europa wächst zusammen“ sollte auch diese Verknüpfung über

Ein ehrgeiziges Vorhaben fand 2014 sein Ende

dem Pöhlbachtal wiederhergestellt werden. Die Bahnhöfe von Weipert und Bärenstein liegen nur 900 Meter auseinander. Die dazwischen stehende Gitterbrücke stellte aber das Hindernis dar. Der Zustand des in tschechischem Eigentum befindlichen Kunstbaus war schlecht. Nur maximal 10 km/h und höchstens 5,5 Mp Meter- und 15 t Achslast waren für eine Überfahrt zugelassen. Für eine Sanierung des Brückenunterbaus bewilligte das sächsische Wirtschaftsministerium im Mai 1992 250 000 DM. Am 19. Juni 1992 erteilte das tschechische Innenministerium einer Wiedereröffnung plötzlich die Absage. Die Erklärung: Aus finanziellen Gründen könne man bis Ende 1992 keiner Öffnung weiterer Eisenbahngrenzübergänge zustimmen. Bis August 1993 gelang es dann doch, die nötigen Sanierungsarbeiten durchzuführen. Feierlich umrahmt brummte am 1. August 1993 219 025-4 mit dem Eröffnungszug über die Grenze.

In der Folgezeit kam es zu vier Zugpaaren im Grenzverkehr, inklusive eines Eilzugpaares. Anfänglich bespannten Maschinen der Baureihen 201/202 die Züge. Bei einem Lokmangel kamen kurzzeitig Lokomotiven der Baureihe 228 in den internationalen Reisezugdienst zurück. Nach Sachsen umstationierte Triebwagen der Baureihe 628 übernahmen ab Frühjahr 1995 dann den Betrieb.

Das am 13. und 14. Mai 2000 erstmals veranstaltete sächsisch-böhmische Eisenbahnfestival sollte ein weiterer Meilenstein beim Aufblühen dieser Strecke werden. Kaiserwetter begleitete die Premiere dieser Eisenbahnshow mit den Gästen 464 202 und 310 072 vor Sonderzügen der ČSD auf deutschen Gleisen. In jener Zeit waren sogar erste Güterzugleistungen der BVO mit Steinkohlelieferungen von Komotau nach Cranzahl unterwegs.

DAMPF PUR

mit den berühmtesten Dampfzügen



Dampfzüge waren nicht nur der Stolz der Eisenbahnen, sie hielten auch die Räder der Industriegesellschaft am Laufen. Die berühmtesten Dampfzüge, die deutsche Lokfabriken geschaffen haben, werden in Szene gesetzt – mit technischen Infos, mit seltenen Wochenschau-Aufnahmen aus den 30er-, 40er-, 50er- und 60er-Jahren sowie mit stimmungsvollen Bildern aus der Endzeit des Dampfbetriebs. Wir haben für diese exklusive Box die beliebtesten RioGrande-Filme zum Thema Deutsche Dampf-lokomotiven ausgewählt. Seit rund 30 Jahren ist unser Team in Sachen Dampf unterwegs, entsprechend abwechslungsreich sind die oft nicht mehr wiederholbaren Filmszenen. Eine DVD-Sammlung der Spitzenklasse, die das wichtigste Kapitel deutscher Bahngeschichte bestens dokumentiert.

**10er-DVD-Box, ca. 666 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 5100**

NEU
nur
€ 49,95



FOTO: G. MEYER



In Buchholz begann der hier zu sehende GmP 8724 seine Fahrt nach Cranzahl. Als Zuglok ist 86 715 der kurzen Garnitur vorgespannt. 38 234 leistet vor Sehma Schubunterstützung. Die Dampffahnen der beiden Maschinen verdecken die Häuser des Örtchens, was sich nahtlos an Cranzahl anschließt.

Der Cranzahler Viadukt erlebt 1992 eine Sanierung. Die alten Gitterträger wurden hydraulisch herabgelassen. Die Neubauten setzte man nach dem Betonieren der Pfeilerköpfe von oben auf. 464 202 ist am 13. Mai 2000 auf dem Viadukt nach Annaberg unt. Bf unterwegs.

Welch eine positive Entwicklung! Zwar konnten keine weiteren Kunden für den grenzüberschreitenden Güterverkehr gewonnen werden, aber das Festival erlebte weitere Auflagen. Bis – ja bis ab 2011 der Zugverkehr wochentags eingestellt wurde und der letzte VT 642 der Erzgebirgsbahn am Abend des 13. Dezember 2014 den grenzüberschreitenden Personenverkehr 20 Jahre nach seiner Wiedereröffnung beendete. Wird es einen dritten Versuch eines sächsischen-böhmischen Eisenbahnverkehrs über Bärenstein/Weipert geben? Man kann es verneinen, denn auf der landschaftlich reizvollen Nebenbahn über den Erzgebirgskamm wird der Zugverkehr auf tschechischer Seite auf einen Saisonverkehr reduziert. Die verbliebenen beiden

In den Anlagen der Lokeinsatzstelle Annaberg-Buchholz Süd des Bw Aue restauriert 38 5205-0 im Februar 1991. In jener Zeit setzte man die Chemnitzer Museumslok vor planmäßigen Zügen im Erzgebirgsraum ein. Speziell dafür erhielt die Maschine erstmals eine noch nie zuvor an ihr gesehene Beschilderung mit EDV-Ziffern.





Zugpaare (ganzjährig Sa/So) fallen von Januar bis April und ab 29. September 2015 weg. Mit dem reinen Sommerbetrieb kann der aufwendige Winterdienst auf der sehr anfälligen Strecke entfallen.

Was hätte die Verbindung aber für eine Geschichte erlebt, wenn die im Jahr 1927 ins Spiel gebrachte Idee eines „Fichtelberg隧nels“ weiter verfolgt worden wäre? Vor dem Cranzähler Viadukt wollten kühne Projektanten die Regelspurstrecke im Gebirge verschwinden lassen und die um mehrere Kilometer verkürzte Strecke in Joachimstal wieder ans Tageslicht führen. Man muss es einfach eingestehen, leider keine wesentlich andere als heute. □

FOTOS: (2) H. K. K. K. K.



FOTO: H. SCHOLZ



FOTO: U. GRAUNITZ

503616-5 drückt am 2. Mai 1991 einige Güterwagen die Plattenalbbahn hinauf. Gleich vor der Maschine ein Transportwagen für Schmalspurlokomotiven mit der 99 1586-9. Die Werkbahn der Wiesenbader Ziegelei steht vor der rechtwinkligen Kreuzungsstelle.

Wenige Wochen vor der vorübergehenden Einstellung oberhalb von Wolkenstein passiert ein VT 628 die Abzweigstelle. Im Mai 2000 wachsen schon kleine Bäumchen im Gleis.

Im Schatten der Zschopautalbahn

Die beiden Zweigbahnen um Annaberg nach Plattenalbbahn und zum oberen Annaberger Bahnhof wurden speziell für den Güterverkehr gebaut.



FOTO: G. MEYER

Die Ladestelle Geyersdorf-Mildenau im Jahr 1964. Nur wenige Wagenladungen, hauptsächlich wie im Bild zu erkennen Kohle, wurden hier zugestellt und entladen. Bis 1971 war dies hier der Endpunkt der 1951 verkürzten Plattenalbbahn im Rang eines Bahnhofs.

Die Plattenalbbahn wurde in Etappen ab dem 1. Mai 1914 eröffnet. Nach den ersten beiden Kilometern Streckenlänge folgte erst 1923 die Betriebsfreigabe für den Abschnitt von Plattenalbbahn nach Geyersdorf-Mildenau und bis Königswalde wurde die Güterstrecke erst am 15. Mai 1928 in Betrieb genommen. Als reine Industriebahn konzipiert sollte sie die Gewerbeansiedlungen im Pöhlbachtal ans Eisenbahnnetz anschließen. Nur im Zeitraum von 1938 bis 1945 wurde ein bescheidener Personenzugverkehr aufgenommen.

Nach 1945 wurde die Strecke wie bei der Eröffnung ebenso in Etappen zurückge-



FOTO: M. GRUND

Linie. Das Ziel der am 1. August 1906 eröffneten Strecke war der Güterbahnhof Annaberg ob. Bf. Der untere Bahnhof und der des später eingemeindeten Buchholz lagen weit unter dem Stadtzentrum im Tal. Ein Ladeplatz in der Nähe des Zentrums und der Fabriken unterhalb des Pöhlberges hätten die schwierigen Transporte zur Stadt hinauf erspart. Diese Argumente waren stichhaltig. Der Annaberger Güterbahnhof entwickelte sich in den 1970er- und 1980er-Jahren zum Umschlagplatz für Stückgut zu mehreren Hallen der GHG (Großhandelsgenossenschaft) und des Kohlehandels. Am 31.12.1994 wurde die Strecke von der DB AG stillgelegt. Obwohl nie mit Personenzügen bedient, pendelten im September 1994 zum „Tag der Sachsen“ mit 503616-5 und 312132-4 bespannte Reisezüge zu einem Behelfsbahsteig am Kilometer 5. Zu den Abschiedsfahrten am 17.12.1994 waren 201285-4 und vor Schluss, mit der letzten Übergabefahrt, die 861001-6 auf der Strecke. □

baut. Königswalde unt. Bf wurde im April 1951 gleislos. Auch diese Oberbaumaterialien sollten zum Aufbau des Berliner Außenrings erhalten. Vom km 2,41 bis Mildenaun rollten 1971 die letzten Übergaben. Das Reststück blieb bis Anfang der 1990er-Jahre in Betrieb. Für hohe Transportleistungen auf der Plattenthalbahn sorgten einmal Ganzzüge von Karl-Marx-Stadt mit Betonfertigelementen zu einem im Tal eingerichteten Umschlagplatz für das Annaberger Neubaugebiet. Die Fertigteile des Leichtbauplattenwerks transportierte die Bahn ab. Die scheinbar sehr humoristische Doppelung des Begriffs Platten ist ein purer Zufall. Teilweise erreichten die Ganzzüge mit zwei 118 die Ladestelle.

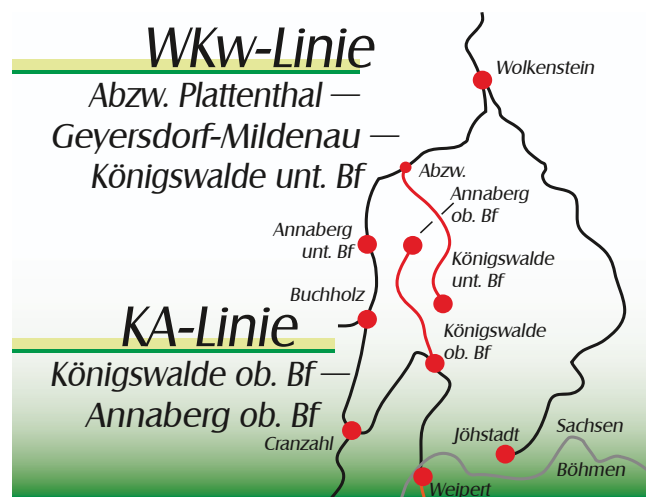
In Wiesenbad wurde für die Bedienung der Strecke der Weichenschlüssel ausgegeben. Bis Ende der 1980er-Jahre war am Abzweig ein Stellwerk in Betrieb. Die Anschlussweiche wurde 2002 im Zuge der Streckenmodernisierung ausgebaut.

Am 25.11.1995 rollte 772152 als Sonderfahrt als letztes Bahnfahrzeug nach Plattenthal auf dem zum Streckenrangierbezirk des Bahnhofs Thermalbad Wiesenbad zählenden Gleis. Am 2. Mai 1991 rückte die Strecke in den Fokus der Plandampf-Veranstalter. Ein Foto-Güterzug mit 503616-6 rollte bis zur betrieblichen Besonderheit am Kilometer 1,4. Dort kreuzte rechtwinklig die 500-mm-Feldbahn der Ziegelei Wiesenbad das Streckengleis.

Königswalde verfügte aber auch noch über einen oberen Bahnhof. Dorthin mussten die Einwohner 190 Meter den Berg hinauf laufen, um die Reisezüge der WA-Linie zu erreichen. Versteckt im Wald lag der Trennungsbahnhof zwischen WA- und KA-

In Mitteltraktion fahrend erreichte am 16. Mai 1989 die 110551-9 den Bereich Anschluss Leichtbauplattenwerk. In der Ziegelei wurden vorher Wagen aufgenommen.

Im oberen Bahnhof von Annaberg steht im August 1991 die 106291-8 zur Rückfahrt bereit. Links neben ihr an der Ladestraße die Behälterreihe des Kohlehandels.



KARTE: HS-GRAFIK



FOTO: S. HÄUPEL





Dampfbahn - Zschopautal

Die fast 150 Jahre alte Zschopautalbahn verbindet auf einer Länge von 43,5 Kilometern Annaberg mit Flöha. Zwei Schmalspurbahnlinien zweigen von ihr ab. Auch eine Standseilbahn bietet Umsteigemöglichkeiten.

Auf einer Nord-Süd-Verbindung wird das Zentrum des Mittleren Erzgebirges mit der Industriemetropole Chemnitz verbunden. Diese am 1. Februar 1866 eröffnete und unter der Regie der Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn gebaute Strecke hat ihre Attraktivität bis heute erhalten können. Im Gegensatz zu vielen bereits stillgelegten Strecken hat sie überlebt, wurde grundlegend modernisiert und ist seit dem 1. Januar 2002 zum DB-Regio-Netz Erzgebirgsbahn zu zählen.

Als am 2. Februar 1866 der erste planmäßige Personenzug auf der Strecke dampfte, benötigte er zweieinhalb Stunden von Flöha bis zum Bahnhof der Bergstadt Annaberg. Vier Jahre brauchte man zum Bau der Linie. Hauptsächlich die Arbeiten an den Zschopaubrücken und die vielen Felsarbeiten verlangten großen Aufwand. In Zschopau stellte sich ein ganz besonderes Hindernis in den Schienenweg. Der Friedhof war von den Projektanten der Linie wegen der Enge des Zschopautales nicht zu umgehen gewesen. 108 betroffene Grabstellen mussten umgebettet werden.

Annaberg, als bahnamtlicher Ausgangspunkt der Zschopautalbahn, wurde mit einem Heizhaus ausgestattet. Von Chem-

Show

Vergangener Reichsbahnflair im Zschopautal. Vor Hopfgarten dampft 50 3616-5 an einem der vielen Postenhäuschen vorbei nach Wolkenstein.

FOTO: H. SCHOLZ

nitz kommende Maschinen konnten für die Rückfahrt gewendet werden. Mit Eröffnung der Linie Weipert – Annaberg erfolgte eine Verlagerung der Lokbehandlungsanlagen nach Buchholz. Ein letztes Zeugnis des „Annaberger Eisenbahn-Frühzeitalters“ ist das große Empfangsgebäude. Es hat überlebt. Andere Gebäude, wie das Heizhaus und der Güterschuppen, hatten eine kürzere Lebensdauer. Die Drehscheibe erlebte noch fast ihr 100-jähriges Bestehen. Das Heizhaus war um 1962 noch teilweise erhalten und als Lager genutzt, obwohl Bombentreffer dem Ensemble 1945 fast das Ende bereit hätten. 40 Jahre später ist das Gelände dem Konsum der neuen Zeit

geopfert. Man kann wohl die Leute an einer Hand zählen, die wissen, über welches historische Eisenbahngelände sie ihren Einkaufswagen durch den Markt schieben.

Bleiben wir aber noch in jener Zeit, als die Drehscheibe zwar verrostet, aber dennoch

1866 erhielt die „heimliche Hauptstadt des Erzgebirges“ ihren Eisenbahnanschluss

neben dem Zugbetrieb mit Dampflokomotiven auf der Zschopautalbahn im Tal lag, und reisen nach Norden. Schon in Schönfeld-Wiesa treffen die Regelspurzüge auf die kleinen Verwandten. Der Bahnbetrieb nach Thum über Geyer fand hier seinen Ausgangspunkt ins Thumer Netz. Bis zum

15. August 1967 dampften die Züge auf schmaler Spur. Der Restbetrieb für den wichtigen Anschlusskunden Papierfabrik Schönfeld wurde bis zum 15. April 1985 auf den letzten verbliebenen Schmalspurgleisen abgewickelt und noch acht Jahre auf dem neuen Regelspurgleis weitergeführt. Über Thermalbad Wiesenbad mit seiner architektonisch reizvollen Fußgängerüberführung wurde vor Wolkenstein in einen dreischielligen Streckenabschnitt eingefahren. Er führte auf 1,9 Kilometern AF- und WJ-Linie auf gleichem Gleiskörper weiter. Die Besonderheit soll bei der WJ-Linie (Wolkenstein – Jöhstadt) Beachtung finden.



Nördlich des Abzweigbahnhofs der WJ-Linie windet sich die Strecke im engen Zschopautal durch die Wolkensteiner Schweiz abwärts. Einige Brücken werden passiert. Vom Aussichtspunkt „Brückenklippe“ aus erscheinen die Züge wie eine Freiluft-Modelleisenbahn. Ein schöner Wanderweg führt dort hinauf. Vor dem Haltepunkt Warmbad grüßt der „Waldgeist“ die Reisenden auf Bahn und Straße. Liebevoll wird hier seit Jahrzehnten ein Baumstumpf dekoriert, wo Rindenauswüchse rote Pausbacken, Nase und Augen darstellen und ein perfektes Gesicht formen. Jenseits des dort gegenüber stehenden Bahnwärterhauses gab es vor Jahrzehnten eine kleine Miniatureausstellung im Waldhang,

FOTOS (2): SLG, SCHOLZ



FOTOS (2): G. MEYER



Der Bahnhof von Annaberg wenige Jahre nach der Betriebseröffnung.

Am Wiesenbader Tennisplatz lassen sich die Damen und Herren bei ihrem Sport von der oben vorbeidampfenden VIII 1 nicht aus der Ruhe bringen.

ähnlich dem bekannten Kleinen Erzgebirge in Oederan mit Modellnachbildungen erzgebirgischer Sehenswürdigkeiten.

Es folgt mit Willischtal der nächste ehemalige Spurwechselbahnhof. Von hier aus rollten die Schmalspurzüge unterhalb des „Affensteins“ über die Zschopau-Gitterbrücke via Gelenau nach Thum. Altmeister Carl Bellingrodt zog es schon an diese Stelle. Zweimal nahm er sie mit seiner Plattenkamera und den hier um 1935 eingesetzten Maschinen der Gattung VI K in den Fokus. Nach der Einstellung des Reise- und Güterverkehrs nach Thum am 28. Mai 1972 wurde mit zwei Diesellokomotiven auf 1,27

Kilometern ein Restbetrieb vom Bahnhof zur Papierfabrik Willischtal aufrechterhalten. Die Ära der NS4b „James-Bond-Lok“ 199 007 und ihrer Schwester 199 008 endete 1991 mit dem wirtschaftlichen Niedergang im Zuge der politischen Wende. Letzte Fahrten auf der Reststrecke erfolgten am 14. Dezember 1991. An jenem Samstag dampfte die extra durch die noch jungen IG Preßnitztalbahn und VSE e.V. von Cranzahl nach Willischtal überführte 99 1586-9 über die Anschlussbahn. Im Werksgelände wurden damals die beiden von der IG Preßnitztalbahn gekauften Maschinen 99 1542-2 und 99 1568-7 vor

In Schönfeld-Wiesa wartet P 1412 auf freie Ausfahrt in Richtung Annaberg. Links ist das Ausziehgleis der Schmalspur zu erkennen.

Vom Affenstein geht der Blick 1967 in eine intakte Dampfbahnwelt. GmP 11486 nach Ehrenfriedesdorf verlässt den Bahnhof. Eine G 12 wartet auf die Ausfahrt nach Zschopau.





FOTO: G. MEYER

In der Hst Witzschdorf ist der P 1412 angekommen. 1967 zählte 86 079 zum Bw Aue.

Entgleisung 1935 in Erdmannsdorf wegen einer zu früh aufgelösten Fahrstraße. Links rollt die 64 170 an der Stelle vorbei.



FOTO: SLG. SCHOLZ

Die alten Flöhaer Bahnanlagen an der Annaberger Seite. Das Bw Flöha (rechts der Schuppen) war nach 1945 eine Außenstelle des Triebwagen-Bw Dresden-Pieschen. Rechts der Komotauer Schuppen. Neben der Lokomotive ist ein Fahrleitungsmast zu sehen. Hier war ein kurzer Abschnitt der Zschopautalbahn sogar elektrifiziert! Der Fahrdrat spannte sich bis zur Anschlussstelle des Schrotthandels.



ihrem Einzug in das noch zu restaurierende Heizhaus Jöhstadt sozusagen geparkt. Der letzte Dampfbetrieb auf jenem Rest des Thumer Netzes hätte heute eine Invasion der Eisenbahnfans ausgelöst. Damals waren aber doch gut 100 Schmalspurbahnfreunde vor Ort und begleiteten diese Fahrten.

Zurück zur Regelspurseite. In einem eleganten Gegenbogen wird die Strecke durch die Station geführt. Das nächste Etappenziel ist die Stadt der traditionsreichen Motorradmarke MZ und Namensgeber von Fluss und Bahn - Zschopau. Unterhalb des alten MZ-Werkes rollen die Züge in den Bahnhof hinein.

Da der Bahnhof Zschopau über Jahre hinweg sein Gesicht infolge einiger Modernisierungsmaßnahmen verändert hat, soll

1978 endete vorerst der Dampflokeinsatz

hier gleich einmal der Traktionswechsel auf der Zschopautalbahn thematisiert werden. 1978 war der 1969 begonnene Übergang von der Dampf- auf die Dieseltraktion abgeschlossen. Mit einer spektakulären Sonderfahrt am 2. Oktober 1977 von Karl-Marx-Stadt nach Wolkenstein im Erzgebirge wurde die 75 515 aus dem Betriebsdienst verabschiedet. Das war die letzte Dampffahrt einer sächsischen Regelspur-Länderbahn-Tenderlokomotive. Nach dem „Dampf-Aus“ bespannten Diesellokomotiven der Baureihen 201/202 die Reisezüge auf der Zschopautalbahn. Mit Eilzugpaaren auf der Relation Leipzig – Cran-



Vor der Sperrung des Streckenabschnitts Wolkenstein – Annaberg unt. Bahnhof im Mai 2000 waren einige der nach Sachsen umbeheimateten VT 628 auf der Zschopautalbahn im Reisezugdienst zu sehen. Auf der Fahrt nach Chemnitz rollt ein Triebwagen im km 10,65 über eine der vielen Zschopaubrücken. Dieses Bauwerk ist gemauert, der Großteil besteht jedoch aus Stahlträgerbrücken.



zahl und umgekehrt gelangten bis 1. Juni 1991 118-Maschinen vor jenen Zügen auf die Strecke. Aus heutiger Sicht „zum Glück für die Dampfbahnfreunde“ führte die Energiekrise zum Jahresende 1981, konkret ab 1. Dezember, zu einem Dampffestival in der Rbd Dresden. Hilbersdorfer Altbau- und Reko-50 eroberten für kurze Zeit erneut den Güterzugdienst ins Erzgebirge und somit auch auf der Zschopautalbahn. Mitte der 1980er-Jahre wurde in Zschopau die Signaltechnik erneuert. Fotofreunden jener Jahre waren die neuen Lichtsignale russischer Bauart kaum ein Dia oder NP-20-Negativ wert. Nach dem endgültigen Dampf-Aus in der Rbd Dresden im Jahr 1988 gelangten dann nur noch Museumsmaschinen im Sonderzugdienst auf die Strecke. Wolkenstein bot dafür ein ideales Reiseziel. Dort setzen gelegentlich hunderte Sonderfahrtteilnehmer ihre Erzgebirgsreise auf der Schmalspurbahn fort.

Mit der Verlegung der B 174 als Ortsumgehung veränderte sich das Bahnhofsbild erneut und enorm. Seit 1996 überspannt eine mächtige Straßenbrücke den südli-



Zwei Bilddokumente, die den sanierungsbedürftigen Zustand der Strecke kurz vor der Sperrung im Mai 2000 belegen. Der vom Schienenkopf abgesprungene Stahlsporn ist gut zwei Meter lang! In windgeschützten Einschnitten haben sich die Sämlinge zwischen den Schottersteinen in aller Ruhe über zwei, drei Jahre zu kleinen Fichtenschulen entwickelt.



FOTO: H. SCHOLZ



In Waldkirchen fand 1991 neben dem Verkehr zum Kohlehandel auch anderer Güterverkehr statt.

Vor Waldkirchen donnert 50 3616-5 über eine Zschopau-Brücke.

Heute halten VT 642 der Erzgebirgsbahn im neuen Bahnhof Zschopau. Der Bahnsteig wurde nach dem Umbau weiter in Richtung Stadt versetzt.

chen Bereich der Bahnanlagen. Für die Bauarbeiten kam es zu Sperrungen verschiedener Gleise.

Über Waldkirchen, zuvor einen Aquädukt durchfahrend, ging es dann in den romantischen Streckenabschnitt mit vielen Flussquerungen im einsamen Zschopautal über Witschdorf nach Hennersdorf. Dort steht an der Zschopau eine holzumbaute Straßenbrücke direkt am Bahnübergang. Ein Gefahrenpunkt und Fotomotiv zugleich. Es folgt noch der Bahnhof Erdmannsdorf-Augustusburg. Der Doppelname begründet sich in der Lage unterhalb des Ortes mit dem Jagdschloss Augustusburg. Am 21. Juni 1911 wurde dort die als Standseilbahn funktionierende Bahn mit einer Ausweichstelle in Betrieb genommen. In Flöha mündet die Zschopautalbahn am Ziel in die Hauptstrecke, die DW-Linie (Dresden – Werdau).

Eine Chronik der Strecke wäre ohne einige einschneidende Ereignisse positiver und negativer Natur nicht vollständig. Ab Juni 2002 war die Strecke für drei Jahre ab Willischtal gesperrt. Zuvor hatten noch die VT 628 den Betriebsdienst übernommen. Lokbespannte, planmäßig verkehrende



FOTOS (2): ERZGEBIRGSBAHN



Reisezüge hatten sich damit aus der Geschichte der Zschopautalbahn verabschiedet. Die Kreisstadt Annaberg-Buchholz hatte während dieser Zeit keinen Bahnanschluss! Zur Teilspernung der Zschopautalbahn kam die Verkehrseinstellung auf der Strecke nach Schwarzenberg. Zwischen Wolkenstein und Annaberg-Buchholz wurden in dieser zwingend notwendigen Sanierungsmaßnahme 9356 Meter Gleise komplett ausgewechselt und 6670 Meter Gleise gestopft. Die Schäden an den Schienen waren teilweise gravierend. Nach der Wiedereröffnung nahmen VT 642 der Erzgebirgsbahn auf einem nun modernen Gleis den Betrieb auf.

Die dauerhafte Bedeutung der Strecke für die gesamte Verkehrsinfrastruktur des mittleren Erzgebirges wird auch mit der Modernisierung im Jahr 2007 deutlich. In Zschopau veränderte sich das Bahnhofsbereich erneut. Ein kompromissloser Rückbau führte zum Abriss der Fußgängerbrücke, zur Verlegung des Bahnsteigs Richtung Stadt und zum Abbruch des Fahrdienstleitergebäudes. Weitere Veränderungen verursachte der Ausbau der Ortsumgebung im Einfahrbereich von Flöha. □

In der Ausweichstelle der Augustusburger Standseilbahn begegnen sich die Wagen.

Vor Warmbad findet sich dieser Klassiker. Ein VT 642 spiegelt sich in der hier ruhigen Zschopau vor einer Felswand.

Wie auf einer Perlenschnur sind im Tal die Burgen und Schlösser aufgereiht. Hier der Bf Scharfenstein mit Burg.



FOTOS © C. SÄCHER

FOTO: G. MEYER



In Streckewalde war der erste Betriebshalt.

Wachgeküsstes Schmalspurparadies

Die Preßnitztalbahn von Wolkenstein nach Jöhstadt wurde ab 1984 in Abschnitten eingestellt. Aus den Herzen der Anwohner und Eisenbahnfreunde konnte sie nicht gerissen werden und erwachte 1992 erneut.

Die Strecke von Wolkenstein nach Jöhstadt hat wohl im Reigen der hier vom Müglitztal beginnend vorgestellten Nebenstrecken eine ganz besondere Wertigkeit. Ihre Geschichte ähnelt in den ersten Betriebsjahren sehr den weiteren schmal- und regelspurigen Bahnen ins sächsische Erzgebirge. Dennoch trägt sie viele Besonderheiten in sich. Mit der aufkommenden Eisenbahnfotografie fand in den 1970er-Jahren diese faszinierende Schmalspurbahnlinie sprunghaft ihre Verehrer. Mehr und mehr zog es die Eisenbahnfreunde ins Preßnitztal, obwohl es auf „der richtigen Eisenbahn“ noch aus allen Rohren qualmte und dampfte. Nicht nur Loks der BR 50 rollten ins Gebirge. 35, 38, 58, 86 und manchmal sogar noch eine 75.5 und in Eibenstock die 94. Wolkenstein brauchte diese Konkurrenz nicht zu fürchten. Wer einmal hier war, der hatte den Virus des Dampfisenbahntraums im Erzgebirge aufgenommen. Gemächlich zuckelten die planmäßig verkehrenden Reisezüge auf der KBS 422 der

FOTOS (3): H. SCHOLZ



1992 feierte die Preßnitztalbahn ihren 100. Geburtstag. Der IG Preßnitztalbahn war es gelungen, mit den ersten Fahrten der 99 1568-7 am 7. Juni 1992 auf wiederaufgebauten Gleisen das Jubiläum würdig zu begehen. Die Weiche stellte Niels Reuter.



Bergstadt Jöhstadt entgegen. Es brauchte keine sonderliche sportliche Veranlagung, die Züge sogar per Fahrrad verfolgen zu können. Preßnitz, Straße und Bahnlinie verwoben sich manchmal mit ihrem „rübor un nübor“, wie der Sachse sagt, wie ein Strickmuster. Die romantische Landschaft links und rechts der Preßnitz und des Schwarzwassers oberhalb von Schmalzgrube machten das romantische Erlebnis Erzgebirgseisenbahn perfekt.

Im Mai tasteten sich die Züge gelegentlich schon in Schrittgeschwindigkeit durch die Löwenzahnhaine. Nur, weil man der Strecke schon in den 1960er-Jahren infolge der Rationalisierungswelle der Deutschen Reichsbahn den Dampf abdrehen wollte und kostenintensive Unterhaltung vernachlässigte. Die gelegentlichen Kohletransporte zur Bergstadt, aber hauptsächlich das dkk-Werk in Niederschmiedeberg ließen in Verbindung mit den schlecht ausgebauten Straßen die Bahn überleben. Bis 1984. Die Preßnitztalbahn der DR war aber mittlerweile so in den Fokus gerückt, dass ihre Einstellung schon Widerstand weckte. Im Januar war der Bestand des oberen Abschnitts nicht mehr zu halten. Fortan fuhren die Züge nur noch bis Niederschmiedeberg. In jener politischen Ära sehr versteckt, aber doch bemerkbar. So wurde das „Politikum Bimmelbahn“ so schnell

wie möglich auf Meterlänge zerschweißt und entsorgt. Wenn man als junger Eisenbahnfreund, im Gegensatz zu den alten Hasen, mit denen man heute freundschaftlich verbunden ist, zum ersten Mal eine Einstellung miterlebt hat, so war so ein Abschied, besonders nach diesem „Eisenbahn-genuss“, eine erst einmal zu bewältigende innerlich doch schmerzvolle Situation. Jene inneren Kämpfe hatte damals eine, ja auch durch die „gute, alte“ Preßnitztalbahn kurzzeitig immens gewachsene, neue Eisenbahnfan-Generation zu verarbeiten. Hunderte, wenn nicht Tausende, lernten, wie der Autor, die Strecke gut zeh

Am 12. Mai 1983 erreicht ein Planzug mit zwei IVK Jöhstadt, Himmelfahrt in der DDR. Vom Bahnhof aus wanderte ein gut „300-köpfiger Männerpulk“ aus dem Zug zur Stadt hinauf. Nie zu vergessen!



Fahrkarte von der letzten Fahrt des Autors auf der alten Preßnitztalbahn (13.1.84).



Kein schönes Bild, aber für die Streckenchronik wichtig. Im Mai 1986 ähnelt der Bahnhof Steinbach mehr einem Schrottplatz. Der weiße Streifen am Güterschuppen verbirgt den angeschriebenen Protest „Stoppt den Wahnsinn - Rettet unsere Bahn“.

Jahre vor ihrer Einstellung bei Sonderfahrten zum Tag des Eisenbahners überhaupt erst kennen. Zum Glück noch zeitig genug, das hier Erlebte richtig werten und einfangen zu können.

Unter jenen werden viele der Gründungsmitglieder und Mitstreiter der ersten Stunde der IG Preßnitztalbahn gewesen sein. Die IG wurde am 17. Oktober 1988 als Kulturbundgruppe von acht Schmalspurbahnfreunden gegründet. Eisenbahnfreunde, wie die Gebrüder Böttrich als Gründer einer Schauanlage im früheren Bahnhof Großrückerswalde, sahen im Zuge der nach 1989 neuen politischen Verhältnisse Chancen, einen Wiederaufbau der Linie anzustreben. Die Unterstützung

einiger bei diesem Projekt führte zu einer Art Eigendynamik, die alle Gedanken einer neuen Preßnitztalbahn nach Jöhstadt lenkten. Tragisch und glücklich zugleich, denn 1991 wurde die Jöhstädter Heizhausruine vom damaligen Bürgermeister und Unterstützer des Wiederaufbauprojekts, Günter Baumann, an die junge IG Preßnitztalbahn übergeben. Die Würfel waren damit pro Jöhstadt gefallen, nun gegen die Keimzelle Großrückerswalde. Zum ersten Bahnhofsfest in der Bergstadt am 7. Juni 1992 piff nach acht Jahren Betriebsruhe wieder eine Lokomotive im oberen Schwarzwassertal. Es war eine Sternstunde für alle Freunde sächsischer Schmalspurbahnen.

99 1715-4 ist seit einigen Jahren in Jöhstadt beheimatet. Die Lok ist im Besitz der „GbR 99 715 Wilsdruff“. Hier dampft sie aus Schmalzgrube bergwärts weiter. Seit 23. August 2004 ist sie, neben Gasteinsätzen auf anderen Strecken, auf der Preßnitztalbahn im Einsatz. Zu Betriebszeiten der alten Strecke weilte nur die 99 699 für wenige Wochen in Jöhstadt. Dabei kam die Maschine für Heizzwecke in Gebrauch, nicht in den Streckendienst.



FOTOS ©: H. SCHOLZ



Strahlender Sonnenschein und Temperaturen im Minusbereich sorgen für wunderschöne Dampfbahn motive auf der Museumsbahn. In Schmalzgrube findet gerade ein Dienstgespräch statt. Wer soll denn nun das Reisegepäck einladen? Es sollte schnell gehen, bevor die Milch in der Kanne gefroren ist.

In Steinbach wurde, als 99 1590-1 noch am Wasserhaus ihre Vorräte ergänzte, Fracht verladen. Sie kam perfekt inszeniert per Pferde fuhrwerk aus Großrückerswalde. Stilechte Züge nach Vorbild der Epochen III und IV, ein dazu stimmiges Umfeld und gelegentliche „Nebendarsteller“ lassen hier einen Betrieb wie vor der Einstellung in den frühen 1980er-Jahren inszenieren und vor allem genießen!



Ob es den jährlich gut 67000 Fahrgästen bewusst ist, was hier alles entstanden ist und wie dies möglich war? Der Wiederaufbau der Linie von Steinbach nach Jöhstadt, um es einmal aus heutiger Sicht zu beschreiben, war nur in der kurzen Phase der Wiedervereinigung Deutschlands möglich. Es wurde dieses sehr kurze Zeitfenster genutzt, um ein solches epochales Vorhaben aus dem Nichts heraus zu wagen, zu beginnen und so weit umzusetzen, dass ein Zurück nicht mehr möglich war. Es waren genau die richtigen Personen zur richtigen Zeit am richtigen Platz, in einer Zeit, als das Wir-Gefühl gepaart war mit den Chancen der Aufbruchsstimmung. Der heute allgegenwärtige Bürokratismus und die Andersorientierung vieler Jugendlicher lassen ein solches Projekt heute eher unwahrscheinlich erscheinen. Große Worte für diese klei-

ne Bahn? Sicher, auch wenn die anderen Eisenbahnvereine, Museums- und Traditionsbahnen im Vergleich dazu nicht in der zweiten Reihe stehen, ist das Aufbauwerk im Preßnitztal doch als einmalig zu nennen.

Heute, knapp 25 Jahre später, zeigt der rege Austausch von Betriebsmitteln und eine gegenseitige Unterstützung aller Akteure das große Miteinander auf der schmalen Spur in Sachsen. Da sind die Bahngesellschaften nicht ausgeschlossen. Letzteren gelingt es zunehmend, die Aufgaben des ÖPNV mit dem Traditionsbewusstsein zu verknüpfen. Nach wie vor ist es dabei wichtig, dass die Schlüsselpositionen in den unterschiedlichen Bereichen mit den „richtigen Personen“ besetzt sind. Nur mit Professionalität, gepaart mit Leidenschaft konnte das Kulturgut Sächsische Schmalspurbahnen zu dem werden,



Die Lage der WJ-Linie im Annaberger Raum. Kurzzeitig bestand eine Idee, die Strecke bis Weipert zu verlängern.



Am linken Ufer des Schwarzwassers ist ein Abschnitt des Wanderweges von Schmalzgrube nach Schlössel zu erkennen. Er führt entlang des malerischsten Abschnittes der Museumsbahn. 99 1568-7 kommt am Fotopunkt bergwärts vorbei. Schmalspurbahn im Erzgebirge in Reinkultur!

was es heute ist, im Vergleich zu anderen Bahnen.

Zurück zur ehrwürdigen WJ-Strecke. Die alte Preßnitztalbahn hatte mit dem dreischienigen Streckenabschnitt bis zur Ausfädelungsstelle auf 1,9 Kilometern eine betriebliche Besonderheit schon am Anfang vorzuweisen. Ein Deckungssignal sicherte die Einfahrt der WJ- in die AF-Linie von Jöhstadt kommend. Entlang der Preßnitztalstraße schlängelte sich das Gleis dann nach dem Abzweig über mehrere Brücken das Tal empor. In den 1960er-Jahren wurden noch einige Anschlüsse bedient, deren Reste teilweise bis zur Betriebseinstellung vor Ort lagen. Das dkk-Werk in Niederschmiedeberg sicherte das Überleben der Bahn. Die zugestellten Güterwagen übernahm in der WÜST die V10C-Werklok und rangierte sie zu den Ladestellen im Werksgelände. Ab Niederschmiedeberg war der Güterverkehr in den letzten Betriebsjahren unbedeutend und fast zu vernachlässigen.

Die Weiterreise der Personenzüge über Oberschmiedeberg nach Steinbach war



FOTOS (3): H. SCHOLZ

allein hier nur mit acht Überquerungen der Preßnitz und anderer Wasserläufe möglich. Die Steinbogenbrücke eines Waldweges über die Bahn vor Oberschmiedeberg konnte sich zu einem beliebten Fotomotiv der Eisenbahnfreunde entwickeln. Hinter Oberschmiedeberg öffnet sich das Tal für einen Moment. Auf einer fast 70 Meter langen Flutbrücke rollten die Züge durch Oberschaar zum jetzigen Ausgangspunkt der Museumsbahn weiter. Ein romantisches Detail und typisches Bild in vielen Erzgebirgstälern vor 1989 hat die Bahn, wie alle anderen im Gebirge, leider verloren. Fabriken mit Werkhallen und Anbauten und dem charakteristischen hohen Schornstein haben sich nicht in unsere Zeit retten können. Von Steinbach aus liegt die wieder aufgebaute Preßnitztalbahn auf der alten Trasse. Heute ist das Zugangebot natürlich viel umfangreicher als in der Abgangssära der DR-Linie. Der samstäglische P 14287, 9.35 Uhr ab Wolkenstein, wurde vielfach in Schmalzgrube bei der Ausfahrt und von der großen Bergwiese aus aufgenommen und in Schlössel wieder erwartet.

Was es aber für wunderschöne Motive im Schwarzwassertal gab und heute wieder zu erleben sind, blieb der Mehrzahl der damaligen Fotofreunde verborgen. Ein gern genutzter Wanderweg führt heute durch das Tal. Am Loreleifelsen errichtete man der zweiten Preßnitztalbahn einen ganz neuen Bedarfshaltepunkt. Es ist die pure Freude, mit Freunden, Bekannten, der Familie oder Gleichgesinnten durch das Tal zu wandern und die Fotostandpunkte aufzusuchen. Hier ist die Zeit stehen geblieben. Nur das intakte Gleisbett bietet eine Datierung jener Motive in unsere Zeit. Die Züge zeigen sich heute streng nach Vorgaben der Epoche III/IV in einem überaus gepflegten und technisch perfekten Zustand.

Außer den hier zu sehenden Gastlokomotiven hat die IG Preßnitztalbahn neben den drei IVK noch die 99 4511-4 im Bestand. Die Neubaulok IK Nr. 54 hat in Jöhstadt nach ihrer Indienststellung eine liebevolle Unterhaltung erfahren. Nach ihrer Umstationierung wird sie aber weiterhin zu Einsätzen auf die Erzgebirgsstrecke gelangen. □



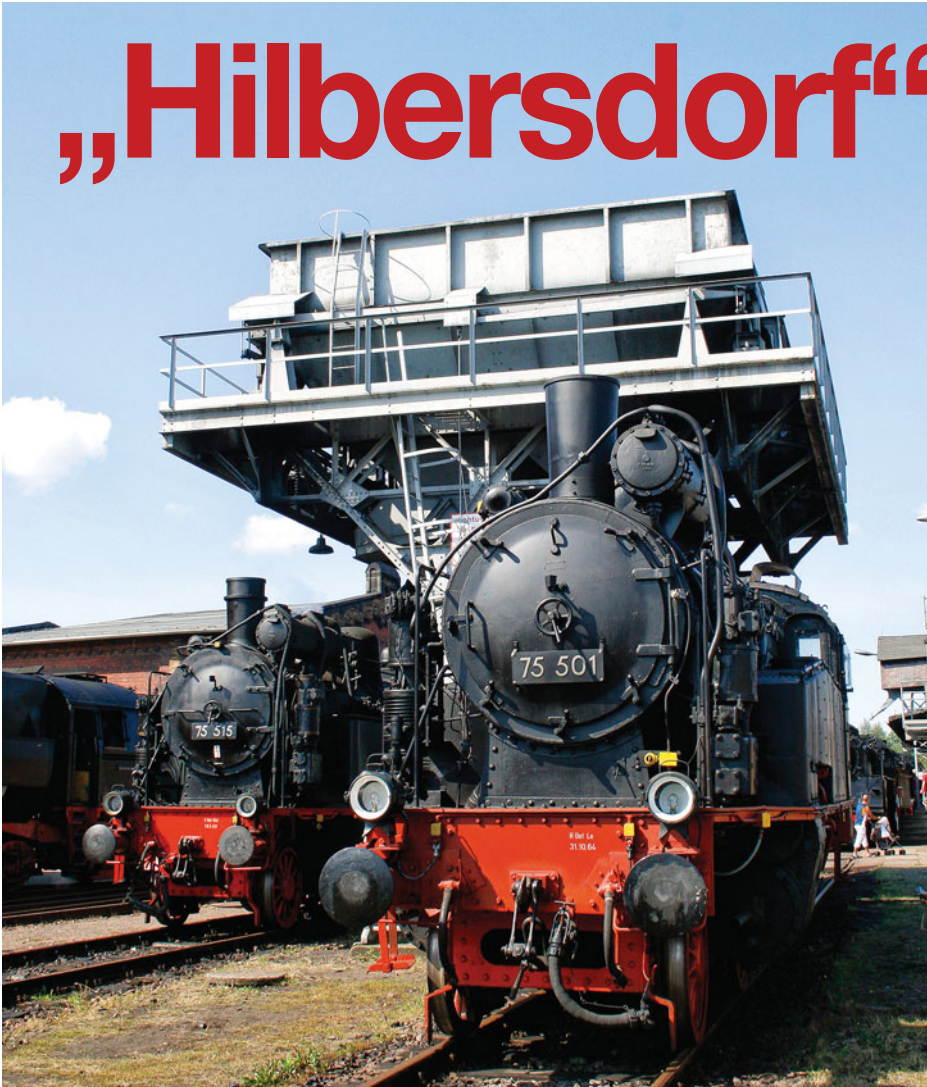
IK Nr. 54 steht hier im selten benutzten Stand 3 des Jöhstädter Heizhauses. Neben ihr qualmt die 99 1542-2 vor einem Zug nach Steinbach. Drei Gattungen sächsischer Schmalspurbahnlokomotiven bieten besonders bei Festivals und Bahnhofsfesten Dampf lust ohne Grenzen.



Mit der Vorpannleistung der 99 1590-1 für die 99 4511-4 ist ein langer Reisezug aus Schmalzgrube ausgefahren. Wie zu sehen ist, kann der hier beginnende Wanderweg entlang des Schwarzwassers auch mit dem Fahrrad erforscht werden. Schmalzgrube ist der Kreuzungsbahnhof auf der Museumsstrecke und mit Trapeztafeln gesichert.

„Hilbersdorf“ & Hbf

In ihrer langen Geschichte erfolgte die Chemnitzer Lokomotiv-Unterhaltung in drei Anlagen, wobei „Hilbersdorf“ bis heute als Museum überlebt hat.



Ohne die 75.5 wäre der Personenzugdienst im Erzgebirge kaum abzuwickeln gewesen. Das symmetrische Fahrwerk brachte einige Vorteile. 75 501 und 75 515 sind die letzten erhaltenen Exemplare dieser formschönen Lokomotiven.

Die Nachtfotoshow garantiert für nicht alltägliche Blickwinkel und Motive.



Mit der vollständigen Inbetriebnahme der Riesa-Chemnitzer Eisenbahn am 1. September 1852 wurde die Textilmetropole an das junge sächsische Eisenbahnnetz schubertscher Prägung angeschlossen. Vollständig daher, weil mit der „Bankrottmeile“ von Limmritz nach Waldheim mehrere Viadukte, Einschnitte und Tunnel gewaltige Baukosten verschlungen hatten. Die Eröffnung der Strecke erfolgte so in Etappen. Der Endbahnhof in Chemnitz erhielt auch eine Lokstation. Jene musste natürlich mit dem sich ständig und sprunghaft entwickelnden Verkehr mehrfach erweitert werden. Gleichzeitig expandierte das Stadtgebiet weiter und weiter um den Bahnhof herum. Die Lokunterhaltungsanlagen fanden sich Ende des 19. Jahrhunderts dann schon innerhalb der Wohnbe-

Der Bereich um den Schuppen 2 ist in der Hand der Dieselfraktion. Auch hier gibt es recht stimmungsvolle Momente zu erleben.

Am Kohlebunker stehen zwei Giganten, die Güterzuglok-Baureihen widerspiegeln. 44 1338 ist einer der erhaltenen Jumbos. Von der Baureihe 43 existiert nur noch die erste Lok dieser Konstruktion.



FOTOS (v): H. SCHOLZ



baung wieder. Eine Verlagerung wurde erforderlich. So entstand, beeinflusst von der Inbetriebnahme des großen Hilbersdorfer Rangierbahnhofs, neben der DW-Linie das Bahnbetriebswerk für Güterzuglokomotiven in dem Chemnitzer Vorort. Personenzug-Lokomotiven erhielten in einem weiteren neuen Bw-Gelände auf Further Flur ihr neues Zuhause. Die Anlagen des alten Lokbahnhofs mit zwei Rund- und einem Rechteckschuppen wurden teilweise abgebrochen und zu Werkstätten für das Ausbesserungswerk umfunktio- niert.

So gelangte das Bahnbetriebswerk Chemnitz-Hilbersdorf in die Eisenbahngeschichte und jenes mit der Bezeichnung Chemnitz Hbf ebenso. Beide Anlagen nahmen unterschiedliche Entwicklungen. Im Bahnbetriebswerk Hilbersdorf sind die Lokbehandlungsanlagen bis heute museal erhalten. Kohlebunker, Drehscheiben, Besandungsanlage, Wasserkräne, Auswaschanlage, Werkstattbereich mit histo-

rischen Maschinen, Achssenke und vieles mehr bieten eine prächtige Kulisse, um hier Dampflokflair hautnah erleben zu können. Hartmann-Lokomotiven könnten nicht besser aufgehoben sein. Nach der Wiedereinbetriebnahme von Dampflokomo- tiven infolge der Energiekrise im Jahr 1981 rollten die Hilbersdorfer Maschinen nicht nur im Güterzugdienst nach Döbeln, son- dern auch ins mittlere Erzgebirge. Flöhatal- bahn und Zschopautalbahn wurden von den Altbau- und Reko-50 zurückero- bert. Sie waren die letzten hier stationierten planmäßig eingesetzten Dampflokbaurei- hen. Von der einstigen Vielfalt mit den Bau- reihen 38, 43, 44, 50, 64, 58, 75, 86 und 89 blieb nach dem Traktionswechsel nur noch ein musealer Bestand in den beiden Hil- bersdorfer Rundschuppen hinterstellt.

Das Bahnbetriebswerk Chemnitz Hbf sollte einmal vier Schuppen erhalten. Zwei sind nur errichtet worden. Das Haus I (ge- plant als Haus II) verfügte nach der Erwei- terung über 26 Stände. Im Jahr 1981 be-

gann ein Modernisierungsvorhaben für dieses Haus. Die voranschreitende Stre- ckenelektrifizierung sollte zur Stationie- rung von E-Loks der DR-Baureihe 250 im Bahnbetriebswerk Karl-Marx-Stadt Hbf führen. Dafür sind die Stände, beginnend ab Gleis 13, abgerissen worden. Der Neu- bau mit erweitertem Lichtraumprofil erfolgte mit Betonstützen und einer gitterförmigen Tragwerkskonstruktion für das Lok- schuppendach. Der Bau wurde nicht voll- endet. Von einem Lokschuppen konnte keine Rede sein. Die dort aufgestellten Maschinen standen sozusagen im Freien. So wurde das Projekt dann auch ein Opfer der Bahnreform.

Diesellokomotiven der DR-Baureihen 202/204 und 219 fanden später hier ihren Platz. Das alte Haus nebenan war zuletzt wegen Bauфälligkeit gesperrt. Auch dort standen die Maschinen nicht im Haus, son- dern davor im Freien. 2003 sind dann die letzten Gäste, Maschinen der Erzgebirgs- bahn, auch noch ausquartiert worden. Von



FOTO: H. SCHOLZ

219 025-4 steht mit einer von ihren Schwestern abweichenden Sonderlackierung 1998 in den „Freiständen“ des Bw Chemnitz Hauptbahnhof. Das scherzhaft als „Kolosseum“ bezeichnete Bauwerk aus Stahl und Beton ist nie fertiggestellt worden. Heute ist es ein „Bahnbiotop“ gewor- den.



den einst drei Chemnitzer Bw-Anlagen sind nur die beiden Hilbersdorfer Schuppen in Betrieb geblieben und werden als Museum genutzt. Das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz-Hilbersdorf veranstaltet hier im August oder September mit dem traditionsreichen Heizhausfest ein Dampflokevent mit Format. Dank des Bekenntnisses der Stadt zu diesem einmaligen Objekt sächsischer Industriekultur konnte das Projekt am Leben gehalten werden. Nur eine betriebsfähige Dampflokomotive ist noch in Hilbersdorf anzutreffen. Die 503648-8 wird nach der Hauptuntersuchung erneut die Erzgebirgsstrecken erobern können. Zum Dampflokevent werden immer andere betriebsfähige Museumslokomotiven eingeladen. So ist die beliebte Nachtfotoshow ein Markenzeichen des Hilbersdorfer Festes geworden. Wenn die Maschinen im Schein der Bahnhofslampen vor den Ständen säuseln, die Drehscheibe unter ihrer Last knarrt, dann kommt eine besondere Stimmung auf. □

FOTO: G. MEYER



Bei den Personalen war sie bestens bekannt - „Inge“ war 1965 die Herrin der Drehscheibe vor dem Haus 2 des Bahnbetriebswerks Chemnitz Hauptbahnhof. Frauen waren für die Deutsche Reichsbahn wertvolle Mitarbeiterinnen.

Was für eine Lokomotivparade im Haus 2! Nur die Jugendlokomotive 58 1656 unterbricht die 75.5-Versammlung von 75 552, 75 569, 75 581, 75 548 und 75 547. Rechts ist noch die Tenderrückseite einer 22 zu sehen.

Mit der letzten Fahrt einer 75.5 im Oktober 1977 endete die Einsatzgeschichte der sächs. XIV HT. Die Konstruktion war für den Personenzugdienst im Mittelgebirge eine Idealbesetzung.

FOTO: G. MEYER



IMPRESSUM

MODELLEISENBÄHNER SPEZIAL

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR

Helge Scholz

BILDREDAKTION

Helge Scholz

LEKTORAT

Dr. Karlheinz Hauke

GRAFISCHE GESTALTUNG

Helge Scholz

BILDBEARBEITUNG

Fabian Ziegler

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
b.wilgermein@vbgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vbgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 27, ab 1.1.2015,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mvz-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vbgbahn.de

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnitzstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mvz.de, Internet: www.mvz.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger

schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein.

Bankverbindung:

Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDE33XXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28,
BLZ 60000

Der MODELLEISENBÄHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung Manfred Braun,
Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck • Tel. 081 41 534 81-0
Fax 081 41 534 81-100 • bestellung@vbgbahn.de
www.vbgbahn.de

STARKE MARKEN – STARKES PROGRAMM

Neugierig? Dann fordern Sie unverbindlich unser aktuelles Verlagsprogramm an.



MIBA
Die Staudenbahn
Best.-Nr. 1101507
€ 7,40



Eisenbahn-Journal
Baureihe 64
Best.-Nr. 511507
€ 7,40



MODELLEISENBÄHNER
Der Durchbruch
Best.-Nr. 901507
€ 4,90



Züge plus
Video-Express im Set
Best.-Nr. 8133
€ 15,95



Hotel Lugsteinhof ***

Inh. K. Kadletz e.K.
Neugeorgensfeld 36
01773 Altenberg, OT Zinnwald
Tel.: 03 50 56/36 50, info@lugsteinhof.de

Herzlich Willkommen!

Auf dem Kamm des Osterzgebirges in fast 900 m Höhe erwartet Sie unser Hotel „Lugsteinhof“. So vielseitig wie unsere Region, so abwechslungsreich sind auch die Angebote: hier finden Erholungssuchende Ruhe und Entspannung, sportlich Begeisterte kommen ebenso auf ihre Kosten wie auch Kulturinteressierte.

Wir freuen uns auf Sie!

www.lugsteinhof.de



Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland

Das gesamte bis 1946 in Mitteldeutschland elektrisch betriebene Streckennetz fiel in der Nachkriegszeit unter die Verantwortung der DR. Die auf diesem Netz zwischen 1926 und 1980 eingesetzten elektrischen Triebwagen sind Gegenstand dieses grundlegenden Buches, wobei nicht nur deren Lebensläufe vorgestellt, sondern auch die Hintergründe für ihre Beschaffung, die Technik, die Betriebsbewährung und der Verbleib beleuchtet werden. Thomas Borbe und Peter Glanert sind ausgewiesene Spezialisten in puncto Elektro-Triebfahrzeuge und schließen mit diesem Werk eine schmerzliche Lücke in der Eisenbahn-Literatur.

**128 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband,
mit über 170 Fotos, Skizzen und Zeichnungen
Best.-Nr. 581405 | € 24,95**

Die Ellok-Baureihen E 01 und E 71¹

Vor 100 Jahren, im März 1914, nahm die Königlich-Preußische Staatsbahn ihre ersten elektrischen Serienlokomotiven in Betrieb. Dieses Jubiläum ist Anlass, eine umfassende Aufarbeitung der Lokomotivgeschichte der damaligen Entwicklungsepoche vorzulegen. Der Leser erfährt nicht nur viel über die ersten preußischen Serien-Elloks ES 9 bis 19 (ab 1926 Baureihe E 01), EG 511 bis 537 (ab 1926 Baureihe E 71¹) und die den Güterzugloks bauartverwandten Triebgestelle EB 1 bis 3 (1922 ausgemustert), die Autoren vermitteln vielmehr auch Wissenswertes über die sie begleitenden „Weggefährten“ im In- und Ausland sowie die zeittypische Technik. Das neue Standardwerk zu Entwicklung, Einsatz und Verbleib der ES 9-19 und EG 511-537.

**192 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcovereinband,
mit über 180 Fotos und 64 Zeichnungen
Best.-Nr. 581419 | € 39,95**



Vorschau

Erscheint im Herbst 2015

Reichsbahn-Elloks in Schlesien

Entwicklung, Einsatz und Verbleib von 1909 bis heute

Die Güterzugloks EG 538 bis EG 594 (E 90, E 91, E 95)

Die Personenzugloks EP 202 bis EP 252 (E 30, E 42, E 50)

Die Versuchloks E 18 01, E 16 101, E 21

**ca. 208 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover-
einband, mit über 300 Fotos und Zeichnungen
Best.-Nr. 581525 | € 39,95**

EINSTEIGEN UND LOSLESEN!



Einsteigen, loslesen – es lohnt sich. Zumal das 116-seitige Heft die DVD „Die Centovallibahn“ enthält.

Heft 2/15 – Best.-Nr. 401502 – € 6,90

Ab 30 Juni neu in Ihrem Zeitschriftenhandel, unter www.vgbahn.de oder bequem im Abo!



Faszination Transsib

Wales: das Dampfbahnparadies

Vom Rhein zu den Eifel-Vulkanen

Tessin und die Centovallibahn

Prag – Rügen mit dem Eurocity



Noch kein ER-Clubmitglied? Gleich anmelden unter 0761/6966043 oder unter www.eisenbahn-romantik-club.de!

Sichern Sie sich Ihr Abo!

4 Ausgaben für nur € 25,–
Sonderpreis für ER-Clubmitglieder: nur € 20,–
+ eine Prämie Ihrer Wahl:

- ✓ Ersparnis von 10% bzw. 38% gegenüber dem Einzelheftkauf.
- ✓ Kostenfreie Zustellung nach Hause
- ✓ Eine Prämie Ihrer Wahl: eine Clubmitgliedschaft 2015 oder „Glacier-Express XXL“ oder einen Kalender „Die Harzer Schmalspurbahnen 2016“.



☐ Ja, ich bestelle das Jahres-Abo mit 4 Ausgaben Eisenbahn-Romantik ab Ausgabe 2/2015 ☐ 3/2015 für € 25,–/20,– (Ausland + € 10,– zusätzlicher Portoaufwand). Die Lieferung erfolgt frei Haus, und ich spare so 10% bzw. 38 % gegenüber dem Einzelkauf. Als Prämie wähle ich ☐ die DVD „Glacier-Express XXL“, ☐ Clubmitgliedschaft 2015 oder ☐ den Kalender „Die Harzer Schmalspurbahnen 2016“.

Widerrufsrecht: Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beträgt 14 Tage ab dem Tag, an dem Sie oder ein von Ihnen benannter Dritter, der nicht der Beförderer ist, die erste Ware in Besitz genommen hat bzw. haben. Um Ihr Widerrufsrecht auszuüben, müssen Sie uns, der Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstfeldbruck, mittels einer eindeutigen Erklärung (z.B. per Post, Telefax oder E-Mail) über Ihren Entschluss, diesen Vertrag zu widerrufen, informieren. Zur Wahrung der Widerrufsfrist reicht es aus, dass Sie die Mitteilung über die Ausübung des Widerrufsrechts vor Ablauf der Widerrufsfrist absenden.

Ich zahle bequem und bargeldlos per
☐ SEPA-Lastschrift (Konto in Deutschland)

Geldinstitut

IBAN

☐ Ich zahle gegen Rechnung

Ggf. ER-Mitgliedsnummer

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Telefon (für Rückfragen) / E-Mail

Datum, Unterschrift