

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 21
€ 12,50

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



EINE REISE DURCH DIE ZEIT

Vom Fichtelberg zum Musikwinkel



Eisenbahn im Erzgebirge

inkl. DVD



DIE LÄNGSTE SCHMALE
Wilkau – Carlsfeld



IM ZEICHEN DES BERGBAUS
Zwickau – Schwarzenberg



INS VOGTLAND
Von Chemnitz bis Adorf

KOMPETENT, BILDGEWALTIG, HOCHWERTIG – VGB-BÜCHER BIETEN FUNDIERTES WISSEN UND LANGLEBIGE INFORMATIONEN FÜR EISENBAHNFREUNDE



Bahnen, Busse und Dampfer in „Elbflorenz“

Mit dem Siegeszug der Eisenbahn stieg die Bedeutung der sächsischen Metropole Dresden als Schnittpunkt großer Verkehrsachsen weiter an. Zu den Bahnmagistralen kamen ein riesiges Straßenbahnnetz, viele Buslinien und die Elbschiffahrt. Nach der Zäsur des Zweiten Weltkriegs entwickelten sich die Dresdner Verkehrswege in den folgenden Jahrzehnten wieder 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 Tattras 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 Schaukelrad-Dampfern der „Weißen Flotte“ – schwere dampfbetriebene Schleppschiffe durch das Wasser.

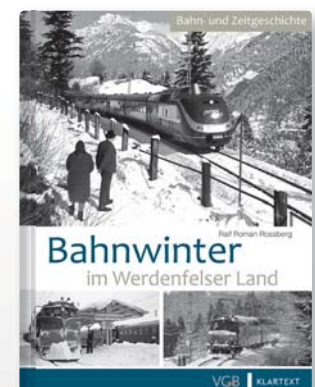
144 Seiten, Hardcover, Format 22,3 x 29,7 cm, ca. 250 Farb- und historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581514 | € 24,95

Weitere Titel dieser Reihe

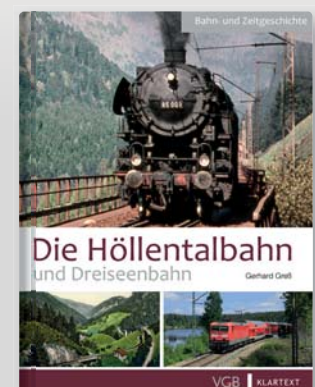
Mit Hardcover,
Format 22,3 x 29,7 cm



208 Seiten, ca. 440 Farb- und
Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581623 | € 34,95



144 Seiten, ca. 200 Farb- und
historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581532 | € 24,95



264 Seiten, ca. 450 Farb- und
historische Schwarzweißfotos
Best.-Nr. 581528 | € 39,95



Potenzial Nebenbahn

Liebe Leserinnen und liebe Leser,

im zweiten Teil unserer Erzgebirgsreise besuchen wir die Strecken, die westlich der Zschopautalbahn im Naturraum Erzgebirge zu finden sind oder waren.

Vielleicht kommt diese Reise gerade noch rechtzeitig, denn das Streckensterben der 1960er- und 1970er-Jahre könnte künftig seine Fortsetzung finden. Nur den großen Magistralen wird eine Zukunft gegeben. Nun wird schon über eine weitere einschneidende Betriebsreduzierung nachgedacht. Beispielsweise könnte der Personenverkehr auf der alten Westerzgebirgsmagistrale zwischen Chemnitz und Adorf im Abschnitt von Thalheim/Erz. nach Aue eingestellt werden. Wie weit das einmal hier existente Streckennetz schon reduziert wurde, kann diese Ausgabe bestens dokumentieren. Sie wird aber auch davon erzählen, dass „kurz vor Toresschluss“ in Wilischthal noch einmal die gute alte Zeit

des Thumer Netzes für wenige Stunden aufblitzen konnte, wie die Kohlebahnen einst ein kleines Streckennetz bildeten, wie als Reparationsleistungen abgebaute Abschnitte wieder errichtet worden waren und Streckenabschnitte im Zuge des auflebenden Wismut-Bergbaus neu trassiert wurden. Spannende Geschichten von der Eröffnungszeit der Linien bis in die heutigen Tage offenbaren die Wichtigkeit und die Bedeutung des Schienenweges für die kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Regionen neben den großen Wirtschaftszentren und zeigen, mit welchen Mühen man einst diese umsetzte.

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

Ihr Helge Scholz



FOTO: TINO SCHOLZ

6 MAGISTRALEN UND KLEINE NETZE

Die Nebenstrecken des westlichen Erzgebirges sind in ihrer Blütezeit zu kleinen Netzen verknüpft worden oder haben sogar den Rang einer Hauptbahn erhalten können.

8 DER GIPFELSTÜRMER

Dank der Eröffnung der Fichtelbergbahn konnte nach dem Niedergang des Bergbaus die Bahn hier einen Umschwung vom Handwerk und Gewerbe zum Tourismus vollziehen – mit Nachhaltigkeit!

14 AUF NACH THUM

Die Wilischthalbahn wurde nach Oberherold geplant, um sie dort in die Streckenäste nach Ehrenfriedersdorf und Thum zu trennen. Nur 20 Jahre existierte der „Abstecher“ zum unteren Bahnhof, bis die Neubaustrecke von Thum Ehrenfriedersdorf erreichte.

20 ÜBERS GREIFENBACHTAL

Markante Bezugspunkte prägten die in drei Etappen eröffnete Strecke: Die Stadtdurchfahrt Geyer, der Greifenbachtalviadukt und der Restverkehr zur Papierfabrik Schönfeld mit der noch 1985 erfolgten Umspurung.

24 SCHIENENWEG INS VOGTLAND

Die rund 115 Kilometer lange CA-Linie verläuft von der Industriemetropole Chemnitz quer durch das Westerzgebirge bis ins vogtländische Adorf. Kurz hinter Zwotental verlässt die Strecke den Naturraum Westerzgebirge. Die Streckenhistorie ist bis in die Neuzeit interessant.

36 HINAUF ZUM STADTBAHNHOF

Die Steilstrecke zwischen dem unteren und dem oberen Bahnhof von Eibenstock war eine echte Bergbahn. Der Aufstieg war eine Domäne der VT und zuletzt der Dampflokomotiven der Baureihe 94.19-21.

38 IM LUGAU-OELSCHNITZER REVIER

Am Nordrand des Erzgebirges sorgten beachtliche Steinkohlevorkommen für den Bau von Eisenbahnen zum Abtransport des schwarzen Goldes.

40 ALTE JUNGE STRECKE

Die Strecke führte von Zwönitz über Stollberg und weiter durch das Würschnitztal bis zum Chemnitzer Südbahnhof. Heute ist nur noch der Abschnitt Chemnitz – Stollberg in Betrieb und wird durch das Betriebskonzept „Chemnitzer Modell“ bedient.

46 DIE OBER-ERZGEBIRGISCHE AUSSICHTSBAHN

Nur 45 Jahre schnauften die Züge auf der Ober-Erzgebirgischen Aussichtsbahn von Zwönitz bis Scheibenberg. Ein Teilstück von Elterlein bis zum Streckenende blieb bis 1966 bestehen.

50 VERBINDUNGSBAHN MIT VIADUKT

Als Verbindungsbahn zweier wichtiger Nebenstrecken hatte die BSG-Linie eine große Bedeutung. Nach der Einstellung im Jahr 1997 konnte mit dem Projekt der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ 2009 ein Schritt zur Erhaltung der Gebirgsbahn gesetzt werden.

56 DAMPFBahn INS RÄUCHERKERZENLAND

Die Nebenbahn von Waltherdsdorf hinauf und durch das romantische Reihendorf Crottendorf war abschnittsweise unter sehr ungünstigen Bedingungen zu trassieren. Die Einwohner wussten: „Vor dem Heraustreten aus der Haustür – Bahnbetrieb beachten!“

60 HAUPTBAHN IM ZEICHEN DES BERGBAUS

Von einer Kohlebahn über eine zweigleisig ausgebaute Magistrale und die Abfuhrroute von Uranerz spannt sich der Bogen bis hin zur Gründung eines Eisenbahnmuseums.



14 AB WILISCHTHAL BEDIENTE DIE BAHN MEHRERE SPINNEREIEN

64 NACH BÖHMEN

Die „Johannstädter Schiene“ ist ein Musterbeispiel dafür, wie politische und wirtschaftliche Umwälzungen eine Bahn beeinflussen können.

68 AM PÖHLWASSER ENTLANG

Die erste Stilllegungswelle der frühen 1960er-Jahre hat die Linie im Pöhlwassertal gerade noch einmal überlebt. 1971 kam dann doch der Abschied von dieser liebenswerten Bahn ohne Rollwagenbetrieb.

70 BAHN ZUM RADIUMBAD

Über die Strecke erreichten Anfang des letzten Jahrhunderts Kurgäste die Radium-Heilbäder, doch das sollte sich nach 1945 völlig ändern.

72 SACHSENS ERSTE, LÄNGSTE SCHMALE

Eine Baulokomotive musste auf der WCd-Linie noch den Eröffnungszug bespannen; so wichtig war eine schnelle Inbetriebnahme der ersten Schmalspurbahn Sachsens zu Tuchfabriken und Steinbrüchen.

78 ZWEIGBAHN ZUR GRENZE

Zeitgleich mit der CA-Linie wurde die Nebenstrecke nach Klingenthal eröffnet. Es dauerte aber, bis man sich über den Grenzbahnhof einigte.

80 ENE ELEKTRISCHE SCHMALSPURBAHN

Sachsens einzige elektrische Schmalspurbahn rollte bis 1964 auf vier Kilometern durch die Straßen von Klingenthal.

82 IMPRESSUM/QUELLEN



50 MEHRERE PARTNER
HABEN MIT DEM
KONZEPT ERZGEBIRGISCHE
AUSSICHTSBAHN EIN
ANERKANNTES
TOURISMUSANGEBOT
GESCHAFFEN

24 EIN
TALSPERRENBAU
TEILTE DIE MAGISTRALE
VON CHEMNITZ INS
VOGTLAND BEI
EIBENSTOCK MIT DER
BEKANNTEN
STEILSTRECKE

72 SACHSENS ERSTE
SCHMALSPURBAHN
WURDE VON
VEREINEN IN DREI
ABSCHNITTEN
WIEDERBELEBT



80 DIE ELEKTRISCHE VON KLINGENTHAL





503655-5 eilt im Herbst 1984 mit einem Nahgüterzug über die CA-Linie von Einsiedel nach Dittersdorf. Die Verknappung von Dieselmotoren führte zu einem Dampflok-Intermezzo auf einigen Strecken der Erzgebirgsregion.

Magistralen und kleine Netze

Die Nebenstrecken des westlichen Erzgebirges sind in ihrer Blütezeit zu kleinen Netzen verknüpft worden oder haben sogar den Rang einer Hauptbahn erhalten können. Kohle- und Uranerzabbau haben deren Geschichte maßgeblich beeinflusst.

Die Zschopautalbahn mit ihrer fast perfekten Süd-Nord-Richtung konnte als günstige „Reiseunterbrechung“ genutzt werden. Nun stehen die Strecken westlich dieser Linie im Interesse. Zudem werden die vielen Bahnen im westlichen Erzgebirge ein ganz anderes Bild von der Eisenbahnherrlichkeit formen.

So lohnt es sich, noch einmal im Vergleich den ersten Band zur Hand zu nehmen. Im Ostergebirge und östlichen Teil des mittleren Erzgebirges sind es neben den großen Nebenbahnen in den beiden Flusstälern der Flöha und Zschopau viele kleine Stichbahnen, die in die Seitentäler hineinführen. Im westlichen Erzgebirge kommt es dagegen zu kleinen Netzen auf verschiedenen Spurweiten. Die lange CA-Linie verbindet die Industriemetropole Chemnitz mit Aue und dem Vogtland. Und schon sind wir bei einem „Diskussionspunkt“ angekommen. Thema des zweiten Teiles sind auch die Strecken im Westerzgebirge. Wo beginnt und endet es? Diese Frage führt zu den verschiedensten Antworten und Auffassungen. Politisch, kulturell oder landschaftlich eindeutig genau einzugrenzen, fällt schwer. So ist es wohl eine Lösung, den Naturraum Erzgebirge als „Reiseführer“ zu bemühen. Damit sind die CA-Linie bis Zwotental und die dort abzweigende Nebenstrecke in den Musikwinkel mit Klingenthal und seiner früheren elektrischen Schmalspurbahnlinie nach Sachsenberg-Georgenthal in den Betrachtungsbogen aufgenommen.

Ein weiterer Unterschied zu den Strecken östlich der Zschopautalbahn ist ihre Betriebszeit und Entwicklungsgeschichte. Ein Teil ist schon längst aus den Fahrplanlisten gestrichen. Das Zurückdrängen unwirtschaftlicher Nebenbahnen ist aber nicht unbedingt eine Erscheinung unserer Zeit. Mit dem Kriegsende 1945 gelangten in Folge geforderter Reparationszahlungen einige der Nebenstrecken zwischen Annaberg und Adorf in die enge Auswahl mit der klaren Einschätzung ihrer Wirtschaftlichkeit. Jene, welche ihrer Wichtigkeit unterstreichen konnten, sind bestehengeblieben und haben heute sogar neue Betriebsformen erhalten. So steht das „Chemnitzer Modell“ als Regionalstadtbahn-System für die Verknüpfung von Eisenbahn- und Straßenbahn-Strecken.

Mit der Energiekrise Anfang der 1980er-Jahre, einer Einsparung teuren Kraftstoffes, rollten die Dampflokomotiven noch einmal planmäßig über einige Strecken. Fünf Jahre nach dem G 12-Abschied im Bw Aue schnauften Reko- und letzte Altbau-50 mit Güterzügen über die Gebirgsstrecken. Doch nicht nur diese. Ein planmäßiger Umlauf einer Lokomotive der Baureihe 86 ließ zwischen Schlettau und Crotendorf die Zeit nicht nur still stehen, man glaubte vielmehr, sich zurückversetzt wiederzufinden. Romantik fern der heute organisierten Dampflokfahrten ließen die heile Nebenbahnwelt für respektable sechs Jahre hier wie eine Oase der Eisenbahnherrlichkeit bestehen.

Die Schmalspurbahnen waren aber schon längst verschwunden. Zwischen Wilkau und Kirchberg begann deren Erfolgsgeschichte im Oktober 1881. Die erste gebaute Linie sollte sich zur längsten entwickeln. Vergessen ist sie nicht. Zwei Vereine bemühen sich, mit den Projekten einer Museumsbahn Schönheide und den beiden teilweise wiederaufgebauten Gleisanlagen in Schönheide Süd und Carlsfeld Sachsens erster, steilster und längster Schmalspurbahn Denkmäler zu setzen.

Mit den Strecken um Thum wurde ein kleines Schienennetz gebildet, gleich so mit den Nebenbahnen um Stollberg und im Lugau-Oelsnitzer Revier. Diese Verknüpfung der Kohlebahnen war, wie der Begriff schon beschreibt, vom schwarzen Gold abhängig. Die Schächte sind längst geschlossen, 1971 der letzte Hunt ans Tageslicht gefahren worden. So haben diese Linien ihre eigentliche Bedeutung verloren. Für den Personenverkehr bleiben sie dennoch in bestimmten Abschnitten von Bedeutung.

Was wäre, wenn sie alle noch heute in Betrieb stehen würden? Ohne Zweifel eine Nebenbahnwelt voller Lieblichkeit, Romantik und Naturerlebnissen mit Charme. Die Zeit hat sie mit sich genommen, die vorliegende Ausgabe soll diese Ära noch einmal zurückholen. □



Wilkau-Haßlau, einst Spurwechselbahnhof der SZ- und WCd-Linie am Ufer der Zwickauer Mulde, durchheilt eine Maschine der Baureihe 58 auf dem Weg nach Zwickau. Der zweigleisige Abschnitt kündigt noch von der Bedeutung der SZ-Linie im Rang einer Hauptbahn.

FOTO: HELGE SCHOLZ



Der Gipfelstürmer

Dank der Eröffnung der Fichtelbergbahn konnte nach dem Niedergang des Bergbaus die Bahn nach Wiesenthal helfen, den wirtschaftlichen Umschwung vom Handwerk und Gewerbe zum aufkommenden Tourismus zu vollziehen – mit Nachhaltigkeit!

Der Ort Wiesenthal am Fuß des Fichtelberges entstand im 16. Jahrhundert nach ersten Silberfunden und dem beginnenden Abbau des Erzes. Seinen Namen erhielt der höchste Berg Sachsens durch seinen natürlichen Fichtenbestand.

Das eigentlich unbedeutende Abbaugelände im Quellgebiet der Weißen Sehma erschöpfte sich zusehends, so dass der

Bergbau hier Mitte des 19. Jahrhunderts eingestellt werden musste. Die Hochlage der damals abgeschiedenen Region bremschte eine Industrialisierung. Das Sehmatal drohte, durch die Abschneidung von den Märkten und Chancen zu verarmen. Handwerksbetriebe und eine karge Landwirtschaft machten die Region zum Armenhaus des Königreiches Sachsen. An den heute bedeutenden Wirtschaftsfaktor Tou-

rismus war damals noch nicht zu denken. Wie auch! Zufahrtswege fehlten und selbst die wenigen Straßen waren nicht gut ausgebaut.

Die sächsische Staatsregierung erkannte, dass dieses Manko im Erzgebirge dringendst zu beseitigen war. Nur so konnte der weiteren Verarmung Einhalt geboten werden. Die in Sachsen aufstrebende Industrie verlangte einfach nach optimalen



Winter im mittleren Erzgebirge. Mit der Fichtelbergbahn kommt man schnell und stressfrei in die beliebte Winter-sportregion rund um den Fichtel-berg. 99 1793-1 schnauft hier durch Hammerunter-wiesenthal am Grenzbach zu Böhmen entlang.

FOTO: HELGE SCHOLZ

Die Bahnsteiggleise der Fichtelbergbahn befanden sich vor dem Bahnhofsumbau am Empfangsgebäude. Erst 1912 wurde der Inselbahnsteig angelegt. IV K Nr. 172 steht hier zur Abfahrt bereit, hinter ihr ein Personenwagen lfd. Nr. 720 mit den nur hier zu findenden Schneeschuhhaltern.

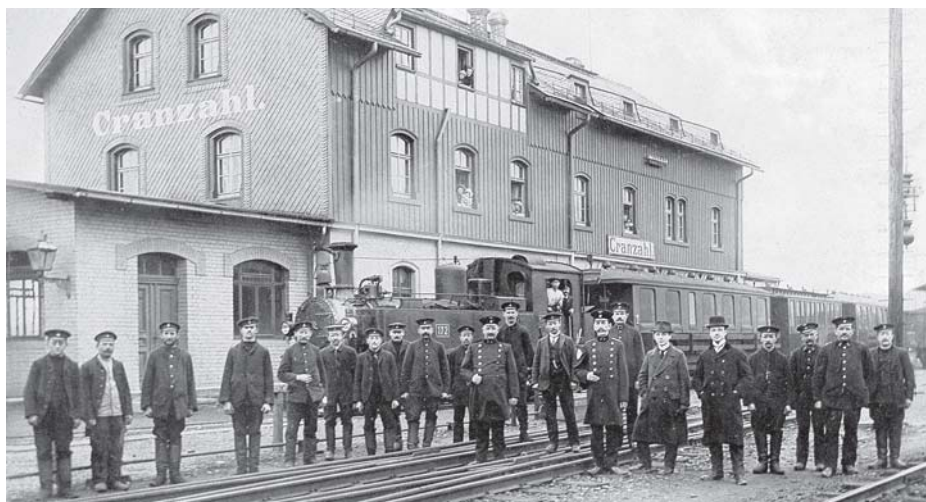
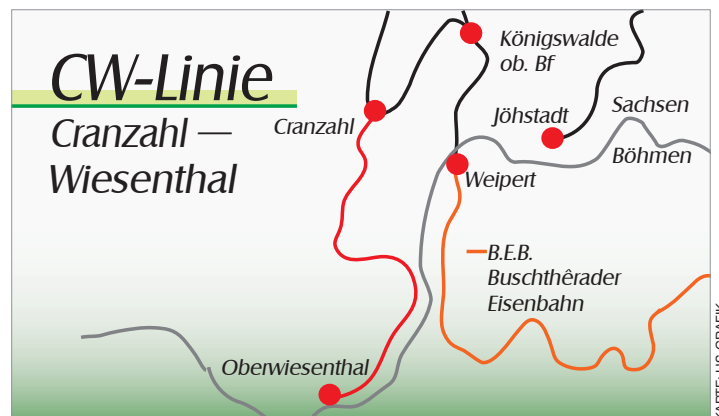


FOTO: SLG, SCHOLZ



Verkehrs- und Transportmöglichkeiten, wobei der Bau von Eisenbahnstrecken die Lösung bot.

Die Erschließung der Annaberger Region, des Tors zum Sehmatal, mit dem Schienenstrang begann 1866. Zu dieser Zeit ging die Linie Chemnitz – Annaberg über Zschopau in Betrieb. Es folgte die Fortsetzung nach Weipert und bis hinunter zum südlichen Fuß des Erzgebirges, Komotau. Die Geschichte dieser Verbindung ist im ersten Teil zum Eisenbahnparadies Erzgebirge zu finden. Die Region entwickelte sich spürbar. Noch tangierte die Bahn das obere Sehmatal nur. Bis auf sieben Kilometer hatte sich der neue Verkehrsweg an Wiesenthal herangepirscht. Um die Eisenbahn zum Fichtelberg zu führen, wurden drei Varianten vorgeschlagen. Die Wahl fiel auf Cranzahl. Dort sollte eine Eisenbahnstrecke in Richtung Oberwiesenthal beginnen. Die anderen Projekte gingen von Crottendorf und Bärenstein aus. Der Sächsische Landtag beschloss am 1. März 1894 den am 4. Dezember 1893 eingereichten Plan zum Bahnbau als schmalspuriger Sekundärbahn.

1894 begannen die Vermessungsarbeiten. Trassenkorrekturen bei Neudorf sowie eine gegenüber der ersten Planung abgeänderte Lage des Endbahnhofs ließen diese Arbeiten jedoch länger als erwartet

andauern. Der offizielle Baubeginn datiert vom April 1896. Recht zügig kam man mit der Fertigstellung der Trasse voran. In zwei Sektionen wurden die Arbeiten aufgeteilt. So feierte man am 19. Juli 1897 die Einweihung der Strecke. Restarbeiten waren wie bei fast allen Schmalspurbahnstrecken noch offen. Die 17,6 km lange Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal ist so wie fast alle anderen Schmalspurbahnstrecken teurer geworden als vorher berechnet. Mit einer Summe von 113 000 Mark pro Kilometer lag man deutlich über dem sächsischen Durchschnittswert.

Fast 30 000 Tonnen Güter wurden in den Anfangsjahren transportiert. Das steigerte sich noch. 1905 zählte man schon 37 537 t. Die aufkommende Entwicklung der Fichtelbergregion zu einem Wintersportgebiet

Die ersten Jahre zeigten den Erfolg des Projekts

beflügelte den Personenverkehr. Das Aufblühen des Wintersports ist unmittelbar mit dem Bahnbau zu verbinden. Ein hier tätiger norwegischer Ingenieur ließ sich wegen der guten Schneeverhältnisse und Sportmöglichkeiten seine Skiausrüstung nach Sachsen schicken. So gelangten die „Schneeschuhe“ nach Deutschland.

Erweiterungen waren nun unausweichlich. Sie begannen 1912 mit dem Ausbau des Bahnhofs Cranzahl. Die Gleise der Schmalspurbahn genügten nicht mehr den Anforderungen. Südwestlich vom Empfangsgebäude schafften umfangreiche Erdarbeiten neues Terrain. Dorthin wechselten die Schmalspurgleise. Die Erweiterungen am Anfangspunkt der Strecke setzten sich auf den weiteren Stationen fort.

So haben Neudorf, Kretscham-Rothenshma und Hammerunterwiesenthal auf 200 Metern Nutzlänge verlängerte Kreuzungsgleise erhalten. Während die Stationsgebäude weiterhin den Erfordernissen entsprachen, konnte dies für das Oberwiesenthaler Heizhaus nicht gelten. Als zweigleisig, einständiges Haus wurde es eröffnet und bald auf zweiständig erweitert.



Ein Zug mit einer Einheitsloks erklimmt hier den sehr steilen Abschnitt von Vierenstraße nach Kretscham-Rothensehma. Ein Damm führt die Trasse über ein Seitental. Heute ist dieser Blick durch dichten Forst verstellt.

Oberwiesenthal liegt am Fuß des Fichtelbergs. Über den Hüttenbachtalviadukt führt die Strecke in den Endbahnhof hinein. Dieser eiserne Kunstbau ist am linken Bildrand zu sehen. Danach folgt das große Heizhaus, das heute mit einer modernen Lokwerkstatt ergänzt ist. Das Empfangsgebäude verdeckt bei der Aufnahme aus dem Jahr 1930 der Gitterpfeiler der Schwebebahn zum Fichtelberggipfel.



FOTOS: SLG SCHOLZ (2)

1898 wurde mit der Einführung des Rollbockverkehrs ein wichtiger Schritt zur Rentabilitätssteigerung vollzogen. Bis dahin war das kostenintensive Umladegeschäft ein beträchtlicher negativer Kostenfaktor. Ein weiterer Fortschritt: 1906 zog der Rollwagenverkehr auf der Fichtelbergbahn ein, von dem das anliegende Gewerbe belebt wurde.

Der langsam seinen Kinderschuhen entwachsene Tourismus führte in den Wintermonaten zu einer Verdopplung der Fahrgastzahlen. Das Fichtelbergmassiv entwickelte sich zu einem Wintersportgebiet. An den Personenwagen hat man außen Schneeschuhhalter angebracht. So war das Hantieren mit den „Brettern“ in den Wagen und ein Verstellen der Perrons mit den Wintersportgeräten beseitigt worden.

Der Übergang zur Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war erneut mit Veränderungen verbunden. Neue Aufgaben hatte die Bahn zu erfüllen, der Wintersport entwickelte sich rasant und die Betriebsführung als Schmalspurbahnlinie wurde sogar in Frage gestellt.

Der Güterverkehr erhielt mit dem Bau der Fichtelbergschwebebahn einen weiteren Impuls. Am 1. September 1924 wurde mit dem Bau begonnen. Eine erste Idee, den höchsten Gipfel mit einer Seilbahn zu er-

Eine Domäne der Einheitsloks entwickelt sich

klimmen, wurde schon in der Eröffnungszeit der Fichtelbergbahn an die Öffentlichkeit getragen.

Erneut musste an eine Vergrößerung der Anlagen gedacht werden. Strecken im gebirgigen Gelände sind da oft Grenzen gesetzt. Im Oberwiesenthaler Fall konnten nur durch Geländegewinn in Richtung Jungferngrund zusätzliche Gleislänge und Abstellkapazitäten geschaffen werden.

Mit der Indienststellung der Baureihe 99.73-76 wurden diese Einheitsmaschinen auch auf der Fichtelbergbahn in den Zugdienst genommen. Nur noch sporadische Einsätze von IV K- und VI K-Maschinen belegen, dass die neuen 1'E1'-Lokomotiven diesen überlegen waren. Die nur noch für Rangierarbeiten eingesetzte III K Nr. 43 beendete als letzte Vertreterin dieser Gattung im Jahr 1925 ihren Dienst in Oberwiesenthal.

In den 1930er-Jahren wurden Überlegungen angestellt, die Strecke zu einer Regelspurlinie auszubauen. Der Zweite Weltkrieg erstickte die Überlegungen im Keim.

Was bedeuteten Kriegsende und erste Nachkriegsjahre für die Linie von Cranzahl nach Oberwiesenthal? Gutes und Schlechtes. Von Kampfhandlungen und Bombardement blieb die Strecke verschont. Die

sowjetische Besatzungsmacht reaktivierte mit der gegründeten SDAG Wismut den Bergbau in Sachsen und suchte gezielt nach uranerzhaltigen Lagerstätten. Ein Zeugnis dieses rund zehnjährigen Bergbaus ist die Halde bei Niederschlag. Die Ära als Bahnstrecke in einem Sperrgebiet mit Bergarbeiterzügen war schon 1955 wieder beendet, die Urlauber konnten wieder kommen.

Der Freie Deutsche Gewerkschaftsbund, FDGB, baute für seine Mitglieder von der Ostseeküste bis ins Erzgebirge ein Netz von Urlaubsangeboten auf. Der in den Kinderschuhen steckende Individualverkehr ließ die Deutsche Reichsbahn im Güter- wie Personenverkehr das Monopol nie verlieren. So drängten Sommer wie Winter Urlauber, Wintersportler und Ausflügler in die Züge. Von Einstellung war keine Rede.

Die politische Wende und deutsche Einheit waren für die Fichtelbergbahn eine turbulente Zeit. Eine große Zäsur erlebte die Strecke mit der Einstellung des Güterverkehrs am 1. Juli 1992. Güter nach Oberwiesenthal befördert nun generell der Lkw-Verkehr. Die Rollwagenzüge gehörten der Vergangenheit an. Frisch geschlagene Weihnachtsbäume gelangten auf der Straße zu den Weihnachtsmärkten der Chem-

Wechselnde Zeiten, wechselnde Betreiber

nitzer und Erzgebirgsregion. Flüssige Rohstoffe für die Unternehmen bringen keine Säuretopfwagen mehr, sondern Tankwagen.

Ein gleiches Bild im Personenverkehr. Auf Pkw brauchte man schließlich nicht mehr 15 Jahre zu warten.

Eine neue Bahn im geeinten Deutschland schaute konsequent auf Zahlen und Bilanzen. Händeringend versuchte die

Überholung in Hammerunterwiesenthal. Es ist Männertag. Der Sonderzug der am 12. Mai 1993 noch jungen IG Preßnitztalbahn wird von einem Planzug überholt. Beide Lokomotiven sind mit Birkenlaub geschmückt und in beiden Zügen herrschte eine fröhliche Stimmung!

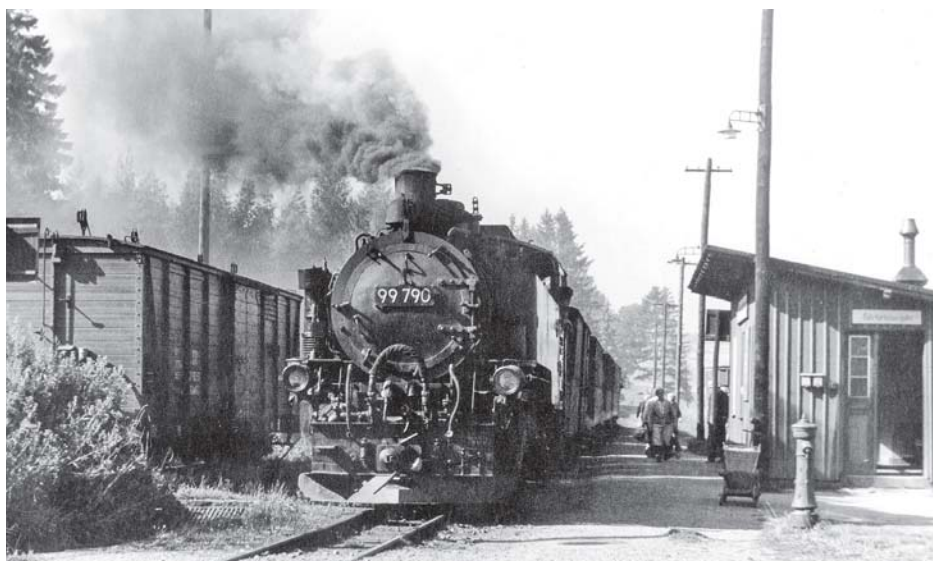


FOTO: GÜNTER MEYER

99 790 ist in Vierenstraße angekommen. Nun muss für die Bergfahrt ordentlich Dampf gekocht werden.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Eine Sonderfahrt im Oktober 1979: Hinter dem Zug auf dem Hüttenbachtalviadukt der noch völlig unbebaute Hang und im Hintergrund der vom Waldsterben ruinierte Kamm.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Die Fichtelbergbahn ist besonders in der kalten Jahreszeit für die Touristen ein Magnet. Einmal kann man hier in warmen Zügen und bei kulinarischer Betreuung gemütlich durch die vom Schnee verzauberte Erzgebirgslandschaft fahren, andererseits stressfrei ins Wintersportparadies rund um den Fichtelberg gelangen. Zwischen den Weihnachtsfeiertagen und dem Jahreswechsel rollen die Züge mit Vorspann. Das ist an manchen Tagen wegen des Fahrgastaufkommens nötig, bietet den Eisenbahnfreunden auch wunderschöne Motive. Oberhalb von Neudorf arbeitet sich so ein Planzug mit zwei Maschinen bergan. In Cranzahl kann man die Anreise zum Dampfbahnerlebnis und zur Umsteigemöglichkeit mit der Erzgebirgsbahn nutzen.



FOTOS: HELEG SCHOLZ (3)



FOTO: MARIO MEHNER

Gegen 18 Uhr verlässt der letzte Planzug Cranzahl nach Oberwiesenthal. Im Winter sind zu dieser Uhrzeit schon stimmungsvolle Motive einzufangen. Andere Lichtspiele erlebt man in der Oberwiesenthaler Lokwerkstatt. Hier werden die Maschinen der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH gewartet, repariert und untersucht. Der Neubau neben dem alten Heizhaus bietet beste Arbeitsbedingungen. Als Serviceleistung werden auch Auftrags-Arbeiten an Maschinen anderer Bahnen und Vereine übernommen.



Deutsche Bahn AG, die Strecke in private Hände abzugeben, sagen wir ehrlich, eher loszuwerden. Am 1. Juni 1998 übernahm dann die neu gegründete BVO Bahn GmbH die Strecke von der Deutschen Bahn AG. 2007 firmiert die Strecke unter der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft SDG. Die SDG ist eine Tochtergesellschaft der

Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE) und des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO). Im Rahmen der Übernahme bekam die Bahn den werbewirksamen Namen Fichtelbergbahn. Als bald haben alle Personen- und Packwagen der Strecke an der Seitenwand den Namen in Form eines auffälligen Logos aufgeklebt bekommen. Der

BVO gelang es in kurzer Zeit, die Fichtelbergbahn als Touristenmagnet über die Erzgebirgsregion hinaus bekannt zu machen. Diese Marktposition zu erobern, war mit erheblichen Investitionen in Erhaltung des Fahrzeugbestandes und Baumaßnahmen verbunden. Die Sanierung der Strecke und Errichtung einer neuen Lokhalle als zentraler Lokwerkstatt für die drei in der SDG vereinten Schmalspurbahnstrecken verlangte Millionen.

Konsequent wird die Fichtelbergbahn mit den 2015 250 000 gezählten Fahrgästen in die Konzepte des Tourismusverbandes Erzgebirge eingebunden. Als Partner der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen fungiert die Strecke und bietet mit Eisenbahnfestivals Highlights für Eisenbahnfreunde und Gäste der Region. Den nach den Weihnachtstagen einsetzenden „run“ auf das Wintersportzentrum weiß die Fichtelbergbahn zu meistern. In diesen Tagen zwischen den Festen werden die Planzüge wegen des punktuellen Fahrgästanstiegs mit Elf-Wagen-Zügen und Vorspannlokomotive gefahren. Ob mit zwei Maschinen der Baureihe 99.77-79 an der Spitze oder der schnell einsatzbereiten L45H hat die Strecke weiter an Bekanntheit gewonnen.

Was in den bereits geschlossenen Geschichtskapiteln nie so niedergeschrieben werden konnte, ist nun unumstößlich: Mit Volldampf in die Zukunft! ☐



Vom gegenüberliegenden Zschopau-Ufer aus geht der Blick des Fotografen auf die Schmalspurseite des Bahnhofs von Wilischthal. Am 3. Juli 1963 steht hier ein Personenzug abfahrtsbereit nach Thum. Hinter dem dritten Personenwagen erkennt man den Giebel des Güterschuppens. Gleich wird der Zug nach der Anfahrt links auf die Zschopaubrücke rollen.

Auf nach Thum

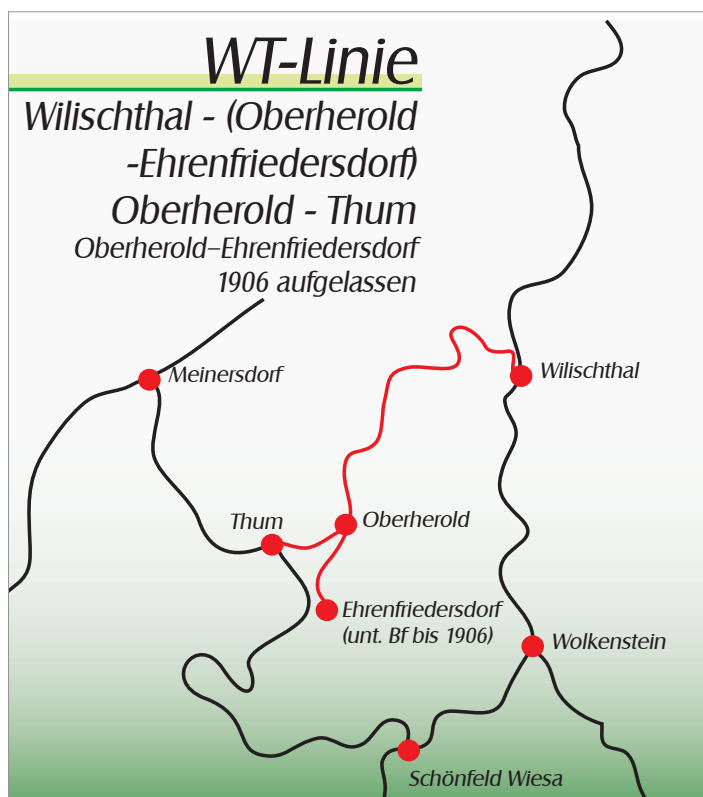
Die Wilischthalbahn wurde nach Oberherold geplant, um sich dort in die Streckenäste nach Ehrenfriedersdorf und Thum zu trennen. Nur 20 Jahre existierte der Abstecher zum unteren Bahnhof, bis die Neubaustrecke von Thum Ehrenfriedersdorf erreichte.

Erste Gedanken, die Bergstadt Annaberg mit dem Eisenbahnnetz zu verbinden, sahen eine Streckenführung durch das Wilischthal vor. Letztlich wurde die regelspurige Zschopau-talbahn gebaut, die 1866 eröffnet wurde und in Wilischthal eine Station erhielt.

Es mussten weitere 14 Jahre vergehen, bis der Sächsische Landtag sich wieder

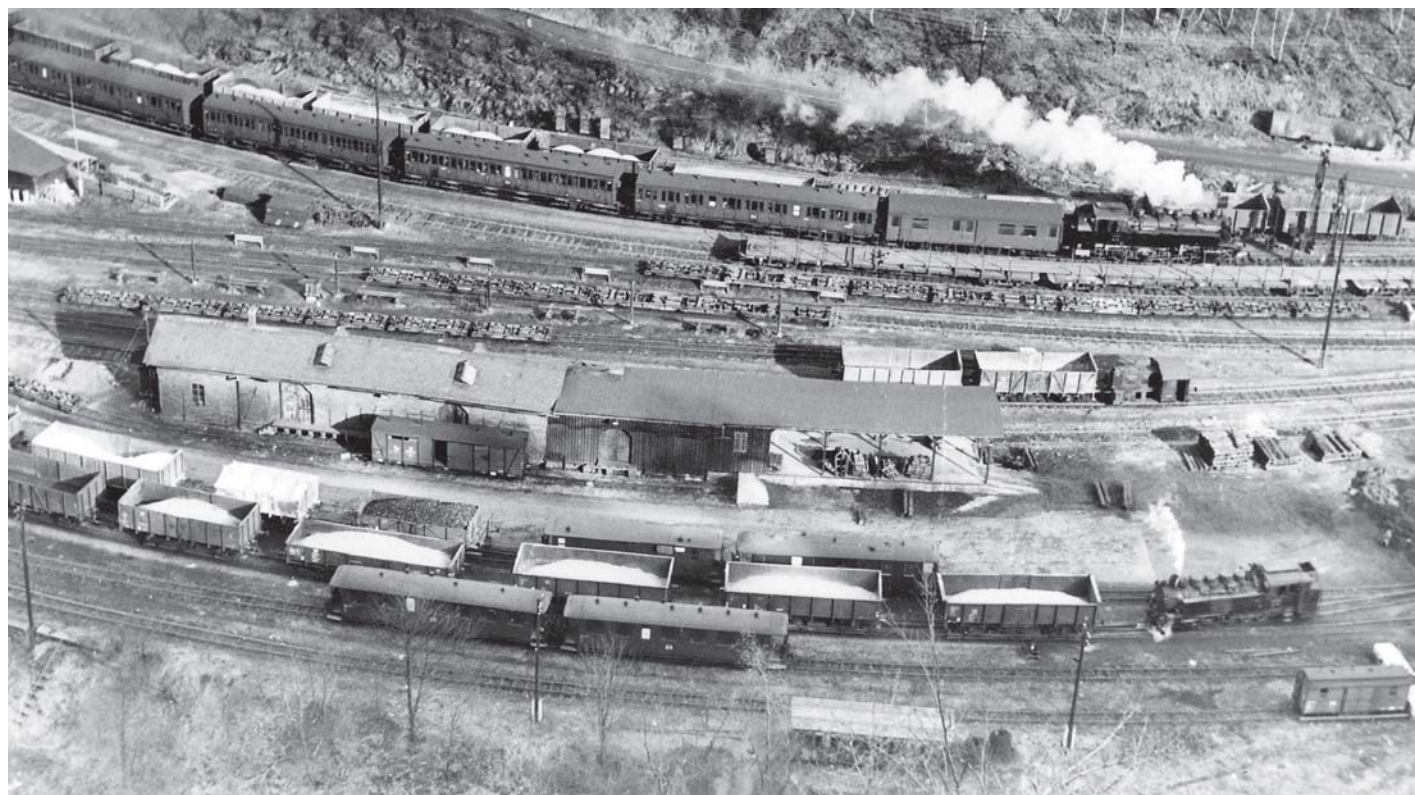
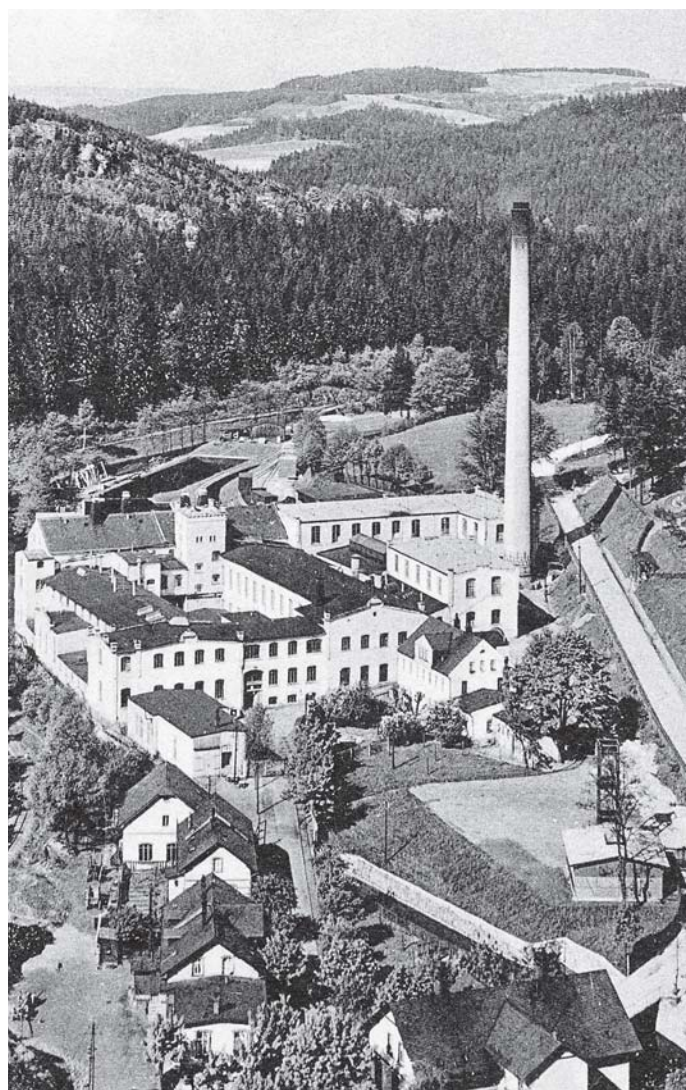
mit einem Eisenbahnprojekt in das Tal hinein befasste. Um mit schmalspurigen Sekundärbahnen die wirtschaftliche Entwicklung in den Tälern voranzubringen, erhielten Gelenau und Herold durch das Drängen der Fabrikanten den lang ersehnten Bahnanschluss. Die Strecke endete in Thum. In Herold wurde eine Zweigstrecke nach Ehrenfriedersdorf abgeleitet. Am 14. Dezember 1886 konnte die Wilischthalbahn

feierlich eröffnet werden. Wilischthal wurde ein gut frequentierter Spurwechselbahnhof. Durch die Anbindung der Schmalspurbahn waren ein einständiges Heizhaus, ein Kohleschuppen mit Aufenthaltsraum und eine Wasserstation mit einem vier Meter reichenden Wasserkran zu bauen. Es folgten eine Verladerrampe für Schmalspurfahrzeuge und eine Rollgrube. 1913 hat man sie für die Umstellung auf Rollfahrzeugbetrieb



Die Papierfabrik von Wilischthal war mit ein Grund für den Bahnbau und hat die Geschichte der Bahn bis zu ihrem Ende und darüber hinaus geprägt. Bis 1992 wurde ein Rangierbetrieb mit Diesellokomotiven hierher auf 1,3 Kilometern aufrecht erhalten. Unten links ist das Streckengleis zu erkennen, das sich um das Gelände mit sichtbaren Gleisanlagen im Werksgelände windet.

Blick auf Wilischthal mit Gmp 11486 nach und 11487 von „Ehrendorf“ sowie P 1412 nach Bärenstein mit einer 86.



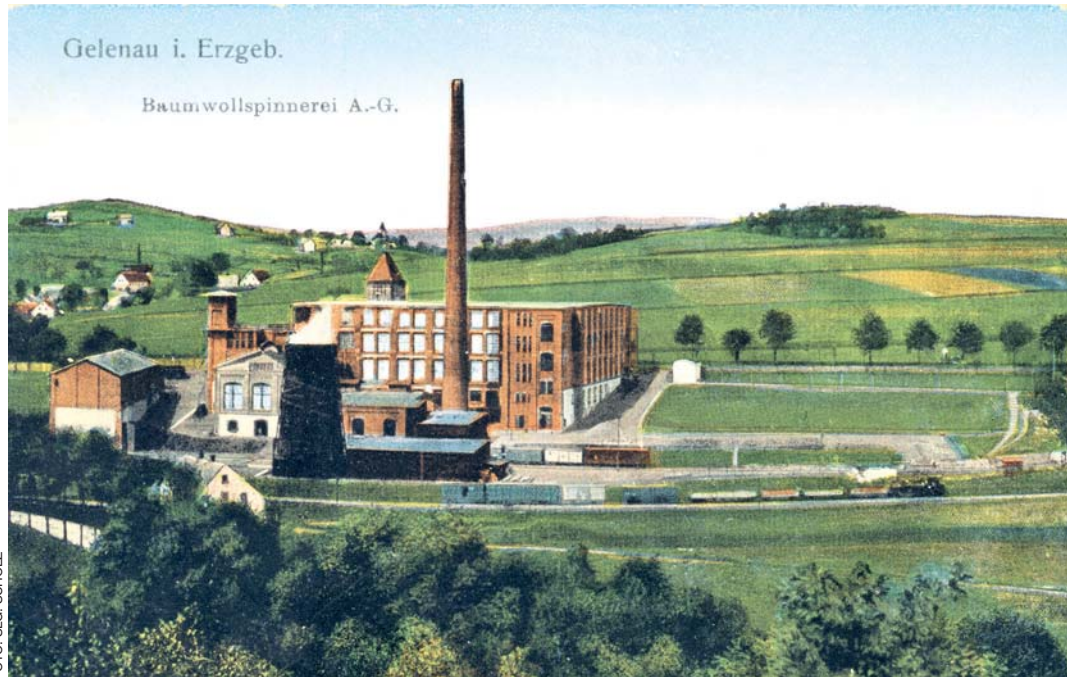
umgebaut. Der Lokschuppen in Wilischthal hatte schnell seine Funktion verloren. Für Wagenreparaturen fand er noch eine Verwendung. Die Heizhäuser in Herold und Thum übernahmen Lokomotiveinsatz und -pflege. Das Wilischthaler Haus wurde dadurch entbehrlich.

Bedeutende Fabriken entwickelten sich durch die guten Transportmöglichkeiten. Allen voran die Papierfabrik bei Wilischthal und die Spinnereien in Gelenau und Venusberg. Die Schmalspurbahnstrecke hat alle Gattungen sächsischer Schmalspurbahnlokomotiven gesehen. Der Betrieb wurde mit den I K aufgenommen. Es dauerte nicht mehr lange, bis sich die steigenden Transportleistungen auf Lokbestand und Wagenpark auswirkten. Wie schon angesprochen

Von I K bis zur Neubaulok dampfte hier alles

kam es zum rationellen Einsatz des Rollwagenbetriebes. Größere Transportleistungen waren mit den I K nicht mehr zu bewältigen. Die Verbindung von zwei I K-Maschinen zur II K neu war da nur eine Zwischenstation zur Leistungssteigerung. Die III K wurde sofort mit der Indienststellung der IV K im Jahr 1892 abgelöst. Die Oberbauverstärkung in den Jahren 1924/25 erlaubte dann den Einsatz erster Heißdampflokomotiven der Gattung VI K. Die Wilischthalbahn wurde modern. Ein kurzes

FOTO: SLG. SCHOLZ



Die Spinnerei in Gelenau verfügte über einen Anschluss. Die historische Aufnahme mit einer III K nach Wilischthal zeigt einige Wagen auf den Anschlussgleisen. Der Bahnhof befindet sich links.

Gmp 11486 steht am Haltepunkt Venusberg Spinnerei. Rechts erkennt man zwei Regelspurwagen auf der Anschlussbahn, vor dem Schuppen der Werklok, wo nun ein Rangiermanöver der Zuglok folgt.



FOTO: GÜNTER MEYER

dann der 20. Juni 1953. An diesem Tag erhielt das Bw Thum die 99 778. Die DR-Baureihe 99.77–79 hatte Einzug gehalten.

Ihre Funktion, die wirtschaftliche Entwicklung des Tales zu fördern, hat die Schmalspurbahnlinie erfüllt. In den frühen 1960er-Jahren konnte als höchster Wert ein Transportaufkommen von 300 000 Tonnen festgestellt werden. Neben den Produkten der Spinnereien und Papierfabrik wurde Kalk aus Unterherold abgefahren, die Splittzüge aus Ehrenfriedersdorf führten über die Strecke zum Spurwechselbahnhof und die Produkte des sich hier angesiedelten Handwerks und Gewerbes wurden ebenfalls mit der Schmalspurbahn zu den Märkten gebracht. Der Personenverkehr spielte eine untergeordnete, aber dennoch wichtige Rolle im Betriebsergebnis.

Dem allgemeinen Schmalspurbahnsterben folgend, rauchte es am 27. Mai 1972 das letzte Mal auf der Strecke. Nicht ganz, dazu später mehr. Schrittweise wurde zur Rohstoffgewinnung die Gleisanlage demontiert. Nur der rund 1,3 Kilometer lange

Ein Reststück blieb bis 1992 erhalten

Abschnitt vom Bahnhof Wilischthal bis zur Papierfabrik blieb als kleiner Anschlussbahnbetrieb mit Diesellokomotiven bis 1992 erhalten. So waren die Rollwagengrube und Abstellmöglichkeiten noch 20 Jahre nach der Einstellung in Betrieb.

Eisenbahnfreunden blieb dieser Rangierbetrieb nicht verborgen. Die „James Bond-Lok“ 199 007 übernahm die Deutsche Reichsbahn von der Spinnerei Venusberg. Die dort einst als Werklok eingesetzte Ns4b wurde durch die Betriebseinstellung frei. Sie war natürlich die kostengünstigere Möglichkeit gegenüber dem Dampflokbetrieb auf dem Reststück zur Papierfabrik. So kam es dann auch. 199 007 übernahm die Rangierfahrten zwischen Wilischthal und dem Anschluss, eine V 10 C den Vershub der Wagen im Werk.

Der 14. Dezember 1991 ist ein denkwürdiger Tag in der Geschichte der eigentlich schon eingestellten Wilischthalbahn. An jenem Tag führte die damals noch junge IG Preßnitztalbahn Dampfsonderfahrten zwischen Wilischthal und der Papierfabrik durch. Dafür wurde 99 1586-9 aus Oberwiesenthal nach Wilischthal überführt. Mit zwei aufgerollten Regelspurgüterwagen, einem Traglastenpersonenwagen und Zugführerwagen kehrten noch einmal die typischen Gmp der 1960er- und frühen 1970er-Jahre zumindest auf den verbliebenen Streckenteil von 1300 Metern Länge zurück. Bis auf die Werksgleise führten die Fahrten dieses einmaligen Tages. Auf dem



FOTO: HANS JÖRN FREDBERG

Blumenpflücken war während der Fahrt auch hier verboten. Auf 600 Metern liefen Straße und Bahnstrecke, hier nach der Ausfahrt aus der Station Griebbach und bis kurz vor Gelenau, dicht nebeneinander her und Schnelligkeit war nicht Trumpf.

Ein Blick auf den Bahnhof Thum im September 1970: 99 1777-4 ist angekommen und setzt zum Restaurieren in Richtung Bw zurück. Links neben ihr das Streckengleis von Wilischthal, rechts von ihr steigt das Gleis nach Meinersdorf an.



FOTO: GÜNTER WENGORZ



Die einmalige Sonderfahrtaktion der IG Preßnitztalbahn auf der Strecke zur Papierfabrik bleibt unvergessen, auch wegen der eingefangenen Impressionen.

Während einer Rangierfahrt befährt 99 1586-9 die Wilischthaler Zschopaubrücke. An jenem 14. 12. 1991 kehrte die Dampfzeit auf das Reststück des Thumer Netzes für wenige Stunden noch einmal zurück.



FOTOS: HELGE SCHOLZ (3)



Eine weitere Einmaligkeit jenes Tages Ende 1991: 199 008 rangiert den kurzen Personenzugteil, was sonst so nie zu erleben war. Die Plätze im Wagen waren deshalb trotz erteilten Verbots begehrt. Wer hätte auch gedacht, noch einmal auf dem Thumer Netz „reisen zu können“? Unwiederbringlich!

Gleis unter der schon nicht mehr in Betrieb stehenden Kranbahn konnten die von der IG erworbenen und hier abgestellten 99 1542-2 und 99 1568-7 bestaunt werden. Beide kalten IV K wurden von der noch betriebsfähigen 199 008 über die Strecke geschoben.

Vergessen wird die Strecke durch das Wilischthal nicht. Viele Erinnerungen sind mit der Bahnlinie verbunden. So führte sie ein Stück parallel neben der Landstraße her und man hätte sich vom Pkw mit den Reisenden unterhalten können. Das „schräge Haus“ in Gelenau kündigt noch heute am früheren Bahnübergang von der Strecke.

Viele weitere Bauten sind verschwunden. So auch das kleinste Empfangsgebäude der Deutschen Reichsbahn. In Unterherold hatte man den Wagenkasten eines ehemaligen Ow aufgestellt und ein Spitzdach aufgezimmert.

Das zweigleisige, einständige Heizhaus in Herold ist bis heute erhalten. Herold, die einstige Abzweigstation, wird von der IG Thumer Netz zu einem kleinen Schmalspurbahnmuseum ausgebaut. Vorbildlich wurde das Empfangsgebäude restauriert. Auf die Aufarbeitung des Gepäckwagens 974-378 haben die Vereinsmitglieder nun

den Fokus ihrer Arbeiten gelegt. Er soll künftig auf einem 25 Meter langen Gleisstück neben dem Empfangsgebäude aufgestellt werden. Die aufgearbeiteten Drehgestelle und der sanierte Fahrzeugrahmen haben dort schon ihren Platz gefunden. Der Neuaufbau des durch die jahre-

lange Abstellzeit im Freien sichtlich gezeichneten Wagenkastens ist aufwendig. Mit dem 974-348 haben die Vereinsfreunde ein hier einst eingesetztes Fahrzeug mit Geschichte erworben. Der Zugführerwagen spielte übrigens einst im „Opernzug“ einer Filmproduktion mit. □



FOTO: SVEN MEYER

Das Empfangsgebäude von Herold, einst Trennungsbahnhof der alten Streckenführung nach Thum und Ehrenfriedersdorf, wird heute von der IG Thumer Schmalspurbahnnetz zu einem kleinen Museumskomplex mit einem seitlich davon stehenden restaurierten Zugführerwagen aufgebaut.

EINSTEIGEN UND LOSLESEN!

„Unterwegs mit Lust und Leidenschaft“. Unsere neue Ausgabe von Eisenbahn-Romantik entführt Sie zu tollen Bahnerlebnissen: So zur Eisenbahn-Drehbrücke Fischerbabke in einem idyllischen Feriengebiet an der Ostsee. Die herrliche Mittelmeerinsel Sardinien können Sie mit dem Trenino Verde, dem grünen Zug, perfekt erkunden. Oder bummeln Sie in heimischen Gefilden mit dem romantischen Schienenbus. Richtige Dampfbahnatmosphäre versprühen einmalig schöne Artikel über MOLLI an der Ostsee, über die Stoomtram Hoorn an der Nordsee und über das riesige Dampfklo-Heizhaus in Chemnitz.

Heft 2/16 mit 116 Seiten – Best.-Nr. 401602

Oder bestellen Sie das günstige ER-Abo. 4 Hefte pro Jahr nur € 25,- (ER-Clubmitglieder und Mitglieder der Märklin-Kundenclubs nur € 20,-, Ausland jeweils + € 10,-).

NEU!
inkl. DVD
€ 6,90



Jetzt bei Ihrem Zeitschriftenhändler. Digital im Bahn-Kiosk für Ihr Tablet/Smartphone. Oder als eBook bzw. gedrucktes Heft unter www.vgbahn.info.



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg, Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310
E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de, www.vgbahn.de/abo

Sachsens schönste Eisenbahnen



Die Spezial-Ausgabe des MODELLEISENBAHNER nimmt Sie mit auf eine interessante Reise in die Blütezeit der sächsischen Nebenbahnen im Erzgebirge und zeigt Ihnen auch, was davon heute noch zu entdecken ist. Der erste Teil ist dem Osten dieses faszinierenden Mittelgebirges gewidmet. Die Zeitreise beginnt auf der östlichsten Strecke, die den Naturraum Erzgebirge eroberte, der Müglitztalbahn, und führt stetig westwärts. Längst vergessene Bahnen und solche, welche die Landesgrenze nicht nur einmal überschritten, werden in diesem reich illustrierten Heft vorgestellt. Eine passende DVD über die Dampfklo-romantik rund um Pockau-Lengefeld rundet dieses neue MODELLEISENBAHNER-Spezial ab.

84 Seiten im Großformat 225 mm x 300 mm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Schmalspurwunder im Erzgebirge“ (Laufzeit ca. 60 Minuten)

Best.-Nr. 941501 | € 12,50*



www.facebook.de/vgbahn

Weitere attraktive MEB-Spezial-Ausgaben



Die Zackenbahn

Modell und Vorbild:
E-Lokomotiven in Rübezahls Reich
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD mit 85 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941502 | € 12,50



Insel Rügen*

Der Rasende Roland:
Mit Tempo 30 über die Insel
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung

Bestell-Nr. 941401 | € 10,-



Bahn & Hafen

Modell und Vorbild:
Güterumschlag Schiene/Wasser
84 Seiten, Großformat 225 x 300 mm, über 150 Abbildungen, Klebebindung, inkl. Video-DVD „Hamburger Dampfreisen – Volldampf an der Waterkant“ mit 48 Minuten Laufzeit

Bestell-Nr. 941402 | € 12,50



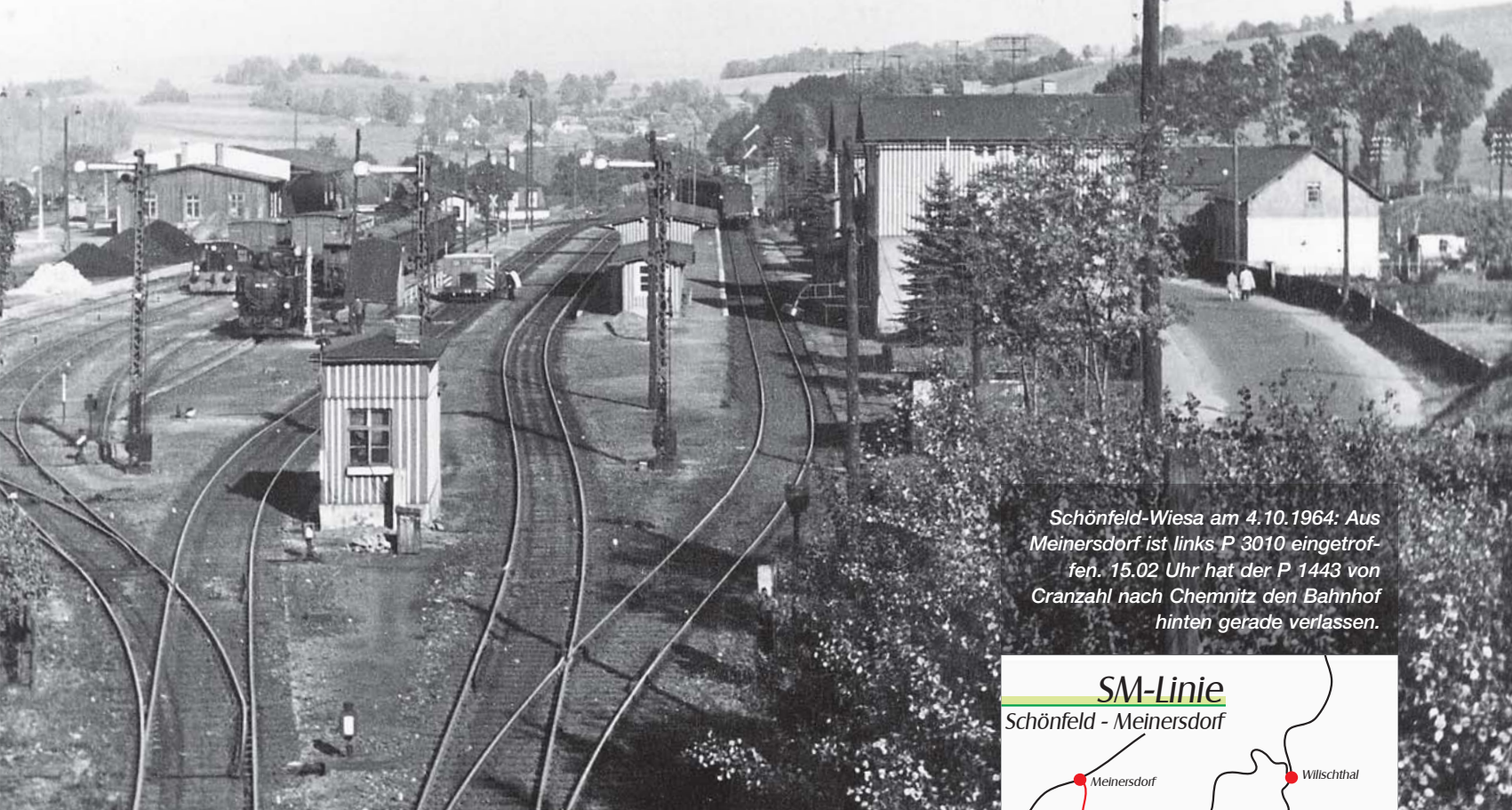
Erhältlich beim Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MEB-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, www.vgbahn.de



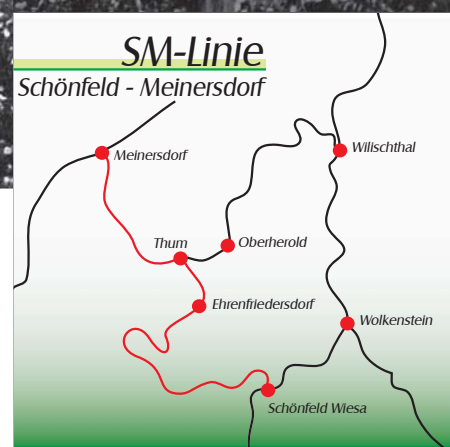
* nicht im MEB-Abo enthalten

Übers Greifenbachtal

KARTE: HS-GRAFIK FOTO: GÜNTER MEYER



Schönfeld-Wiesa am 4.10.1964: Aus Meinersdorf ist links P 3010 eingetroffen. 15.02 Uhr hat der P 1443 von Cranzahl nach Chemnitz den Bahnhof hinten gerade verlassen.



Markante Bezugspunkte prägten die in drei Etappen eröffnete Strecke: Die Stadtdurchfahrt Geyer sowie Greifenbachtalviadukt und Restverkehr zur Papierfabrik Schönfeld mit der noch 1985 erfolgten Umspurung.

Es brauchte drei Etappen, bis die Schmalspurbahnstrecke von Schönfeld-Wiesa an der regelspurigen Zschopautalbahn bis nach Meinersdorf an der CA-Linie (Chemnitz – Adorf) durchgängig befahrbar war.

Das sich ab 1866 im mittleren Erzgebirge entwickelnde Streckennetz drohte die Bergstadt Geyer zu umgehen. Im Zwönitztal schnauften die Züge und im benachbarten Zschopautal. Einzige Möglichkeit,

Geyer anzuschließen, war eine schmalspurige Sekundärbahn. Eröffnet wurde der erste Abschnitt von Schönfeld bis nach Geyer am 1. Dezember 1888. Mit der schon bestehenden 750-mm-Strecke von Willschthal nach Thum und Ehrenfriedersdorf hatte man den Ausbau zu einem Streckennetz im Auge. So ging es mit der Planung einer Verlängerung von Geyer nach Thum nahtlos weiter. Am 30. April 1906 rollte der Eröffnungszug unter dem Jubel der Bevöl-

kerung aus dem neuen Ehrenfriedersdorfer Bahnhof nach Thum. Der Streckenast von Oberherold nach Ehrenfriedersdorf zum alten Bahnhof im Tal wurde gleichzeitig eingestellt und abgebaut. Erst am 1. Oktober 1911 ging nach dreijähriger Bauzeit der 12,5 Kilometer lange Abschnitt von Thum nach Meinersdorf in Betrieb. Somit hatte das Thumer Schmalspurnetz seine größte Ausdehnung erreicht. Der sofort eingeführte Rollbockbetrieb brachte für die Bahn



FOTO: SLG. SCHOLZ

Am 20. März 1906 stehen die IV K Nr. 140 und I K Nr. 24 mit dem schmalspurigen Brückenprüfwagen am Greifenbachtalviadukt. Es wird wohl gleich eine erste Belastungsprobe erfolgen.

ein ansprechendes Geschäftsergebnis. Schließlich war die Strecke als Transportmöglichkeit für die hier angesiedelte Papier- und Textilindustrie gedacht. Eine Besonderheit war im neuen Bahnhof Ehrenfriedersdorf zu finden. Dort baute man inmitten der Strecke auf dem neuen Bahnhof eine Rollbockgrube. Diese hatte keinen Regelspuranschluss. Vielmehr war sie dazu gedacht, die ankommenden Regelspur-Güterwagen zum sicheren Be- und Entladen auf die eigenen Achsen zu stellen. Ein kurzes Regelspurgleis wurde dafür an der Ladestraße verlegt.

Der Personenzugbetrieb durchlief während der Betriebszeit eine wechselhafte



FOTO: GÜNTER MEYER

Der Abschiedszug durchfährt den Haltepunkt Schönfeld. Der Ikarus 66 im Hintergrund deutet auf den Verkehrsträgerwechsel.



FOTO: SLG. SCHOLZ

Bahnhof Geyer vor der Streckenverlängerung nach Thum.



FOTO: RAINER HEINRICH

Vom etwa gleichen Punkt aus die kurze Regelspurära: 1991 rollt 102 056-2 über den umgespurten Übergang.



FOTOS: RAINER HEINRICH (2)

Bedeutung. Zu Beginn natürlich als das neue und schnelle Verkehrsmittel geschätzt, verflachte dieser geringfügig, lebte nach dem Zweiten Weltkrieg noch einmal auf und wurde in den frühen 1960er-Jahren neben dem Berufspendlerverkehr auch zur gut in Anspruch genommenen Ausflugsbahn.

Der erste Einschnitt erfolgte mit der Betriebseinstellung von Schönfeld-Wiesa bis nach Thum am 15. August 1967. Lokomotive 99 787 bespannte einen Sonderzug. Im ganzen Tal wurde der Abschied von der „Bimmelbahn“ gefeiert. Die nicht mehr wirtschaftliche Unterhaltung der Gleisanlagen rechtfertigte man mit dem Verkehrsträgerwechsel als „Sozialistische Rationalisierung – Hauptmethode zur Steigerung der Arbeitsproduktivität“.

Ab 1957 erlebte der Güterverkehr auf der Strecke noch eine Renaissance. Mit der erweiterten Splittverladung in Ehrenfriedersdorf lebte der Güterzugbetrieb sichtlich auf. 125 000 t/Jahr des Bergbauabfallprodukts Splitt wurden gewinnbringend weiterverkauft. Täglich verließen bis zum Jahresende 1966 zweimal sieben beladene Rollwagen die Schüttrampe. Selten fuhren sie, wegen der ungünstigen Steigungsverhältnisse, auf dem Abschnitt nach Schönfeld-Wiesa, in der Regel nach Wilischthal (siehe Bild S. 15 unten). Der Personenverkehr wurde zwischen Thum und Meinersdorf am 28. September 1974 und am 31. Dezember 1975 der Güterverkehr eingestellt. Eine allerletzte Zugfahrt auf dem geyserschen Streckenteil erfolgte am 13. Juni 1970 über die schon verkrauteten Gleisanlagen. Von Thum aus wurden zwei Wagen für das Museum am geyserschen Heizhaus mit der 99 777 überstellt.

Mehrere Kunstbauten machten die Strecke berühmt. An erster Stelle der Greifenbachtalviadukt. 35 Meter wurden an der höchsten Stelle zwischen Schienenober-



99 1787-3 rollt von Auerbach kommend mit einem Gmp über die Gornsdorfer Brücke Richtung Meinersdorf. Die Pfeiler haben bis zum heutigen Tag überlebt. Die Gornsdorfer Talbrücke war mit 123 Metern Länge und 6 Metern Höhe die zweitlängste Brücke im Thumer Schmalspurnetz.

Oben ein Blick ins Bw Thum. Die Anlagen mit dem großen Heizhaus lagen zwischen den beiden Ausfahrten nach Meinersdorf (links) und Wilischthal. Im aufgestellten Regelspur-Personenwagenkasten befand sich die Lokleitung.

P 3010 nach Schönfeld-Wiesa ist am 4. Oktober 1964 mit 99 780 in Gornsdorf angekommen. Die Hochbauten waren in vielen Stationen des Thumer Netzes zu finden und ein architektonisches Merkmal.



FOTO: GÜNTER MEYER

kante und dem Greifenbach gemessen. Das 180,6 Meter lange Bauwerk blieb noch zehn Jahre nach der Streckeneinstellung stehen. 1977 wurde es mit einer an Stahlseilen ziehenden Planierdrape umgeworfen und vor Ort zur Altmittelgewinnung zerschnitten. Windschutzzäune sicherten die überfahrenden Züge gegen auftretende Böen. Weitere Brückenbauten waren der Viadukt im Ehrenfriedersdorfer Stadtgebiet und die im Bogen liegende mehrfeldrige Gornsdorfer Brücke. Vor Meinersdorf lagen Schmal- und Regelspurgleise auf einigen 100 Metern parallel nebeneinander.

Die Umspurung 1985 hat sich nicht rentiert

Von Schönfeld-Wiesa aus blieb das Streckengleis bis zur Papierfabrik nach der Betriebseinstellung weiter in Nutzung. Bis 1985 wurde der Güterverkehr mit Rollwagen und einer hier stationierten Dampflokomotive der Lokstation Oberwiesenthal aufrechterhalten. Erst die mehrwöchige Produktionsunterbrechung in der Fabrik konnte im Rahmen des Studentensommers 1985 zur Umspurung des 1,45 km langen Streckenstücks genutzt werden. Acht Jahre war die regelspurige Anschlussbahn in Betrieb. 1993 stellte das Werk nach der politischen Wende die Produktion ein. Die schmalspurige Werklokomotive, einen V 10 C, hatte man durch eine Dampfspeicherlokomotive ersetzt.

Der in Geyer aufgestellte Zug mit 99 534 erinnert bis heute an die Linie von Schönfeld über Thum nach Meinersdorf. □



FOTO: HANS-JÖRN FREDBERG

In Meinersdorf begegneten sich Regel- und Schmalspur erneut. Alle Endbahnhöfe waren Spurwechselstationen. Auf der CA-Linie kommt 1967 der 99 785 bei ihrer Rangierfahrt die V 180 228 mit einem Personenzug aus typischen sächsischen Personenzugwagen nach Aue auf der Regelspurstrecke entgegen.

Ein ganz besonderer Blick in eine faszinierende Eisenbahnzeit. Lokführer Günter Meyer kam bei seinem Dienst auf einer 86 des Bw Aue mit dem P 1743 Aue – Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) beim Halt der ausfahrenden Schmalspurzug nach Thum entgegen. In Bildmitte die Einfahrsignale beider Strecken. Erst an der Überführung über die Meinersdorfer Straße/Hauptstraße Gornsdorf trennen sich die vom Spurwechselbahnhof hierher führenden Strecken der beiden Spurweiten von 1435 und 750 Millimetern.



FOTO: GÜNTER MEYER



FOTO: HELGE SCHOLZ

86 1001-6 schnauft am 9. Januar 1991 nach Blauenthal. Gleich passiert sie die alte Lade- und Blockstelle Toelle, auch Aue Süd. Daneben wird sie von der Zwickauer Mulde begleitet.

Schienenweg ins Vogtland

Die rund 115 Kilometer lange CA-Linie verläuft von der Industriemetropole Chemnitz quer durch das Westerzgebirge bis ins vogtländische Adorf. Kurz hinter Zwotental verlässt die Strecke den Naturraum Westerzgebirge, obwohl sie schon weit vorher auf das Gebiet des Vogtlandes gelangt. Die Streckenhistorie ist bis in die Neuzeit interessant.

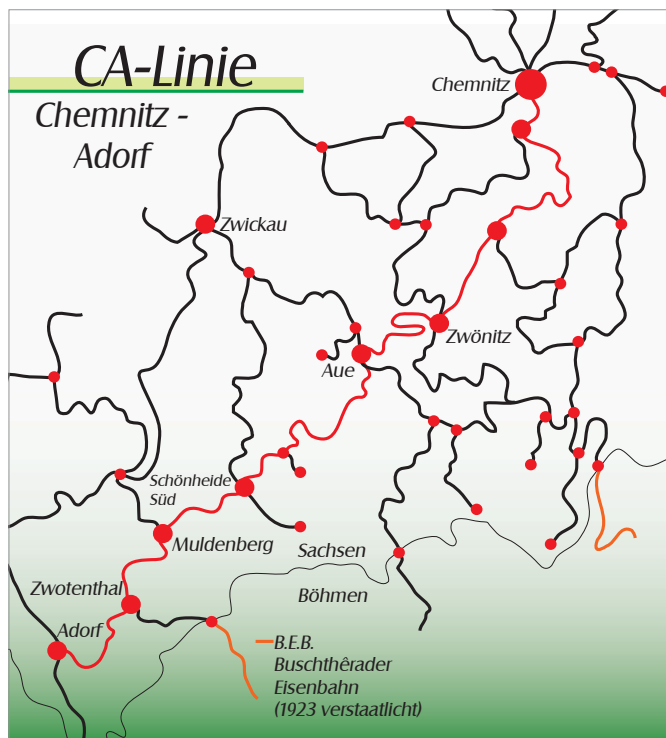
Die ersten Überlegungen und Planungen zum Bau einer eingleisigen Bahnlinie von Chemnitz aus in Richtung Aue gehen auf das Jahr 1872 zurück. Der Euphorie über die Vorteile des neuen Verkehrsmittels folgend, entschloss man sich gleich für ein zweigleisiges Planum. Entlang der Zwönitz sollte die Strecke über Thalheim und Zwönitz in Richtung Aue geführt werden. Eine Weiterführung durch das Muldental über Jägersgrün (heute Tannenbergstal) und Schöneck war ebenso im Gespräch, und enden sollte die Bahn im vogtländischen



FOTO: GÜNTER MEYER

2,47 km nach dem Streckenbeginn im Chemnitzer Hauptbahnhof wurde Chemnitz Süd mit dem Güterbahnhof passiert. Rechts der CA-Gleise die 1965 noch erhaltenen Restanlagen der kleinen Lokeinsatzstelle mit Drehscheibe und Ausschlackgrube für die Rangierlokomotiven des Güterbahnhofs. Vor der Einbindung der Strecke in den Hauptbahnhof lag hier der Bahnsteig der CA-Linie.

Zugkreuzung in Burkhardtsdorf am 6. April 1969. 86 039 ist mit P 1762 nach Adorf unterwegs. Auf dem anderen Gleis steht P 1751 nach Chemnitz. Das Bild wurde aus dem Stellwerk aufgenommen.



KARTE: HS-GRAFIK



FOTO: GÜNTER MEYER

Adorf. Rund 115 Kilometer ist die Strecke durch Flusstäler und an Bergrücken vorbei lang. Am 2. Juli 1872 erhielt die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahngesellschaft die Konzession. Eine private Gesellschaft wurde mit dem Bahnbau beauftragt. Zwangsläufig geriet die „Sächsische Eisenbahngesellschaft“ bei der Ausführung des Projektes in finanzielle Schwierigkeiten. Ganz billig war das Projekt nicht zu realisieren. Der Bau wurde ab Sommer 1874 von der Chemnitz-Aue-Adorfer Bahngesellschaft in eigener Regie weitergeführt.

Größere Umbauarbeiten waren im Bahnhof Aue vonnöten. Die Station bestand seit

Die historische Aufnahme aus dem Jahr 1930 zeigt einen nach Chemnitz fahrenden Personenzug mit einem „Rollwagen“ kurz vor der Station Thalheim. Die 38.2-3 ist leider etwas bewegungsunscharf und dies der damaligen Kameratechnik geschuldet. Der bunte Reigen an Personenzugwagen ist jedoch eine Augenweide, mit denen die Lok hier von Aue kommend an der Kronschen Fabrik am Ortsrand vorbeirollt.

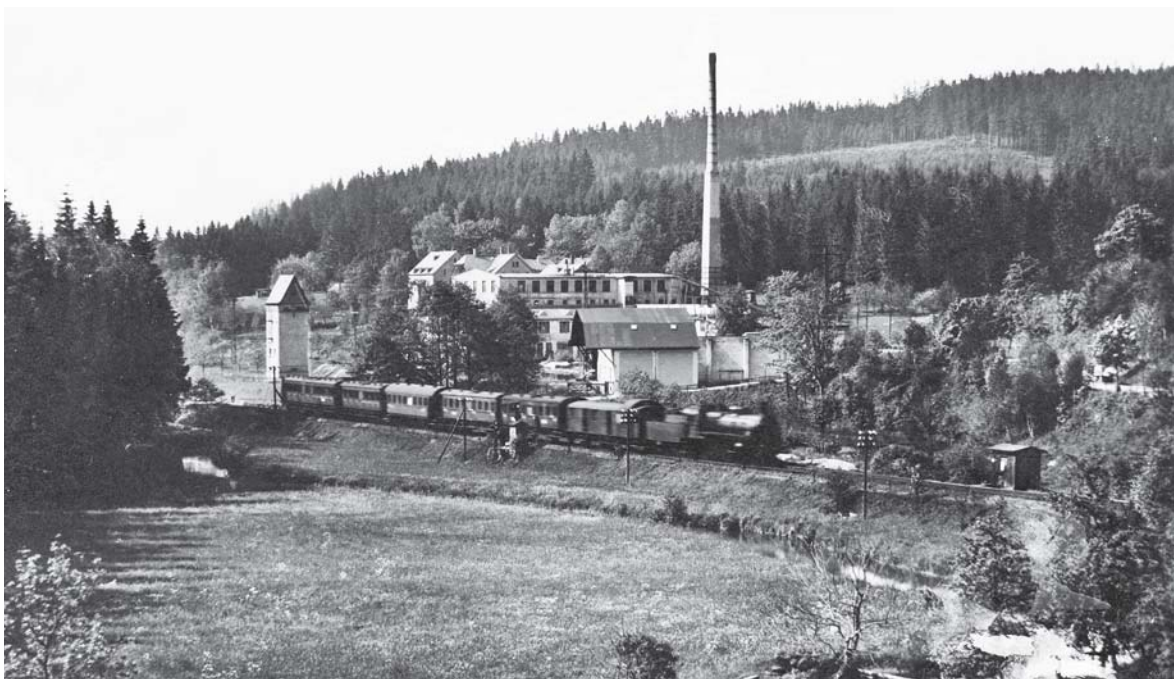


FOTO: SLG. SCHOLZ



FOTO: HELGE SCHOLZ

dem 15. Mai 1858 als Durchgangsbahnhof der Strecke Zwickau – Schwarzenberg. Das Bahnbetriebswerk übernahm wichtige Aufgaben auch für die Strecke und erhielt erst 1885 seinen heutigen Standort.

1875 war der Bau weitestgehend abgeschlossen, und in mehreren Etappen konnte die Magistrale eröffnet werden. 32 Millionen Mark verschlang das Projekt, welches durch die Tunnel und eine aufwendige Trassierung teurer als erwartet ausfiel. Anfang September 1875 schnaufte auf dem Abschnitt von Aue nach Schöneck der Eröffnungszug durch das wildromantische Tal der Zwickauer Mulde. Eine Woche später erfolgte die Betriebseröffnung des 17,2 Kilometer langen Abschnitts hinunter ins Tal zur Endstelle, dem vogtländischen Adorf, und gleichzeitig dampfte erstmals ein Zug von Chemnitz nach Aue.

In Folge des Bahnbaus bildeten sich besonders im Raum Schönheide größere Industriebetriebe. Erst langsam kam der Güterumschlag in Schwung. Der Raum um Eibenstock und Schönheide war nicht dicht besiedelt, der Umsatz aus dem Personenverkehr hielt sich daher in Grenzen. Der finanzielle Ertrag der ersten beiden Betriebsjahre war also nicht vielversprechend, und die Gesellschaft entschloss sich, die Strecke dem Staat zu verkaufen. Der Besitzerwechsel erfolgte am 15. Juli 1876.

Eine Streckenbeschreibung. Im Bahnhof Chemnitz Süd, dem ehemaligen Altchemnitzer Bahnhof, zweigt die Strecke in südlicher Richtung auf eigener Trasse ab. Im Umfeld des Bahnhofs siedelten sich Industriebetriebe an. Sie ließen Altchemnitz zu einem wichtigen Güterumschlagplatz aufblühen. Ein großer Güterschuppen mit acht harfenförmig hineinführenden Stumpfgleisen zeugte von der gewaltigen

Am 16. November 2006 fanden auf der Zwönitztalbahn Messfahrten bis nach Aue statt. Ohne Reisende an Bord stand das Fahrverhalten auf der steigungsreichen und anspruchsvoll trassierten Strecke im Vordergrund sowie eine Bewertung auf Netzzugänglichkeit. Strahlendes Herbstwetter begleitete den „weißen Schwan“ auf seiner Stippvisite im Erzgebirge und sorgte für Aufsehen. „Wir testen die Zukunft“: Mit diesem Slogan an der Front des Hybridfahrzeugs macht die Citybahn Chemnitz auf neue Ideen aufmerksam.



Umschlagkapazität der Station, die durch die Ausweitung des Stadtgebietes immer mehr ins Zentrum rutschte. Über Reichenhain und Erfenschlag wurde Einsiedel erreicht. Dieser Abschnitt erlebte zu DRG-Zeiten ein zweigleisiges Betriebsgeschehen. Ein reger Personenverkehr war hier zu verzeichnen. Weiter führt die Strecke nach Dittersdorf und verläuft vor der nächsten Station, (Eibenberg-)Kemtau durch das „Grüne Tal“.

Burkhardtsdorf ist der nächste große Kreuzungsbahnhof. Die Länge der Gleisanlagen macht hier das Kreuzen recht langer Personenzüge möglich. Der Güterumschlag hielt sich stets in Grenzen und orientierte sich mehr in Richtung des nur vier Kilometer entfernten Meinersdorf. Dort mündete seit dem 1. Oktober 1911 die Schmalspurstrecke von Thum in den Bahnhof und steigerte Umschlag und Personenverkehr erheblich.

100 Jahre durchgehendes Betriebsgeschehen

Im Tal führt die Strecke aufwärts nach Thalheim. Es handelte sich um den dritten größeren Bahnhof in Folge. Speziell durch die Textilindustrie wurde das Güteraufkommen vor der Transportverlagerung auf die Straße hier bestimmt. Nächster Halt ist Dorfchemnitz, ein eher unbedeutender Bahnpunkt. Umso wichtiger die darauffol-



FOTO: GÜNTER MEYER



FOTO: SLG. SCHOLZ

P 1758 Chemnitz – Aue hält auf dem Gleis 3 im Bahnhof Zwönitz. Am 24. Juni 1966 wurde hier wegen Gleisbauarbeiten ein Behelfsbahnsteig eingerichtet. So geht es mit Sack und Pack und Bahnsteigkarre über Stock und Stein zum Zug mit der 86 769. Rechts vom Empfangsgebäude liegen die Bahnsteige der Scheibenerger Strecke, wo nur noch Stollberger Züge fahren.

An „alte Zeiten“ erinnerte diese Situation in Thalheim vor der Sanierung und dem Aufbau einer Schnittstelle zwischen Bus- und Schienenverkehr (Güterschuppen links hinten dafür abgerissen). 58 1111-2 und 50 1849-4 kreuzen sich hier im April 1993.

Es könnte sein, dass Günter Meyer auf der Auer Reko-50 Dienst hat, als diese vom Chemnitz kommend das Auer Bw auf einem Damm umrundet. Unter ihr die zweigleisige SZ-Linie.

gende Station Zwönitz: Hier auf 548 Metern befand sich ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Von Stollberg mündete bis 1971 eine Nebenbahn ein und nach Scheibenberg verließ bis 1945 eine Bahn den großen Bahnhof. Im Umfeld befanden sich Anschlüsse, Ladestraßen und sogar eine Möglichkeit zum Drehen der Maschinen.

Steil windet sich die Strecke nun hinunter von den Höhen der Erzgebirgsausläufer ins Talbecken von Aue. Inmitten der berühmten und heute noch den Zügen im Winter alles abverlangenden Doppelschleifen liegt der obere Bahnhof von Löbnitz. Vor allem Gewerbetreibende nutzten die „Berg“-Station für den Umschlag. Bevor auf rasanter Talfahrt der untere Löbnitzer Bahnhof erreicht wird, passiert die Bahn in der Geraden vor der Station einen nur wenige Jahre bestehenden vorgelagerten Haltepunkt. Der untere Bahnhof war die eigentlich wichtige Station im Ort. Hier im Talgrund wurde der Güterverkehr abgewickelt; Güterschuppen, Nebengleise, Ladestraße und Bockkran zeugten noch viele Jahre nach der Blüte der Strecke vom regen Verkehrsaufkommen.

Von Löbnitz aus braucht die Strecke nur noch vier Kilometer bis hinunter in den Bahnhof Aue. Unterwegs zweigten im Auer Stadtgebiet noch zwei Anschlussgleise ab, Anschluss Schlachthof und Anschluss Konsum. Im großen Bogen um den Schuppen des Bahnbetriebswerks und auf einer Kastenbrücke erreichte man Aue.

Im Durchgangsbahnhof der SZ-Linie (Schwarzenberg – Zwickau) führen die Züge ins Vogtland am Bahnsteig 4 ab. Durch den bekannten Stützmaureinschnitt führt die Strecke parallel zur Hauptbahn durch das Stadtgebiet und schwenkt



FOTO: HELGE SCHOLZ



FOTO: STEFFEN SCHMIDT

Der Bahnhof von Aue hat sein Bild komplett verwandelt. Moderne Triebwagen der Erzgebirgsbahn der Baureihe 642 bestimmen den Betriebsdienst. Anfang April 2016 ist der umfassende Umbau zur barrierefreien Verkehrsstation, mit neuen Bahnsteigen und niveaugleichen Reisendenzugängen, unter Verzicht des großen Personentunnels, begonnen worden. Neben der Verknüpfung mit den Bushaltestellen und Parkplätzen verbessert sich dadurch auch der optische Gesamteindruck des Bahnhofs.

Das große Empfangsgebäude wurde komplett abgetragen. So ist hinter 86 1333-3 am 17. November 2015 freier Himmel zu sehen. An jenem Tag rollte auf Initiative der Pressnitztalbahn GmbH ihre 86 1333-3 mit Wasserkastenanschrift zu Ehren des verstorbenen Günter Meyer am Tag seiner Trauerfeier nach Aue und verabschiedete ihn mit einem langen Pfiff aus dem Anschlussgleis der Nickelhütte unterhalb des Friedhofes. Mit seinen Fotos wird er immer unter uns sein, wie dies Spezial beweist. An Teil 1 dieser MEB-Erzgebirgsreise hatte er noch seine große Freude.

nach dem Ortsteil Auerhammer ab. Dort befand sich ein mehrgleisiger Anschluss. Mit einer Linkskurve ging es hinein ins Muldental, und von hier ab war die Strecke bis zum Endpunkt im noch 64 Kilometer entfernten Adorf eine der wohl landschaftlich bezauberndsten Nebenbahnen der Rbd Dresden. Der Charakter der Bahn hat sich grundlegend gewandelt. Fuhr die Bahn bisher durch Reihendörfer und über Hochebenen, ging es jetzt in Eintracht mit dem Fluss durch Fichtenwälder und tiefe Täler. Block Toelle, später Aue Süd, war eine Ansammlung von Anschlussgleisen. Speziell zu nennen sind die Gleisanlagen des Granitbruches, wo sogar eine Dreiweg-Weiche dem beengten Platzangebot entgegenwirkte. Hinter der Blockstelle verläuft die Trasse in mehreren Kurven immer der Mulde folgend bis zum Bockauer Bahnhof im tiefen Grund. Vor dem Bahnhof Bockau, in Höhe des Einfahrtssignals, befand sich einst der Hp für die Wismut-Schichtarbeiterzüge. Nach dem Niedergang des Bergbaus verlor die Station Bockau immer mehr an Bedeutung. Unmittelbar vor dem Bahnhof weitete sich das Muldental, und Industrie siedelte sich in der Nähe der Bahnstrecke an, beispielsweise beim Anschluss Günther & Richter. Dort waren die Anschlussgleise mittels einer schließbaren Entgleisungsweiche (früher Schienenfrock genannt) gesichert. Im Werk war der Wei-



FOTO: MARKUS BERGELT



86 136 schnauft mit P 1720 aus Aue in Richtung Blauenthal und weiter nach Adorf. Der „Lokführerblick“ auf die noch „EDV-Schild-lose“ Einheitslok gelang am 7. April 1970 von einer Auer 58 herunter. Sie fährt gerade auf der SZ-Linie mit dem „Hosenträger“ im Schwarzenberger Ausfahrbereich.

Hinter der früheren Blockstelle Aue Süd verengt sich das Tal der Zwickauer Mulde. Nur kurz wird hier der Blick auf die tief im Tal liegende Strecke frei. Am Ausgang des langen Bogens wird sich die Linie bis zum Bockauer Tunnel hinter hohen Fichten verstecken.

tertransport der Wagen sehr interessant, aber auch anspruchsvoll. Über ein System von Segment-Wagen-Drehscheiben erreichten die Waggons mit einer Spillanlage das Werksgelände jenseits der Mulde. In die Wagen mit dem enorm kurzen Achsstand musste alles umgeladen werden. Hinter dem Anschluss verengte sich das Tal, mehrmals wechselte die Trasse das Ufer und erreichte Blauenthal. Ab 1975 war hier Endstation im Reiseverkehr. Am 7. Dezember 1990 stellte die Rbd Dresden den Betrieb auf Grund technischer Mängel und

Eisenbahnromantik im Tal der Zwickauer Mulde

vor allem einer gegen Null sinkenden Fahrgastzahl total ein. Aber die DR-Verantwortlichen hatten die Rechnung ohne die junge, forsche Landesregierung gemacht: Am 3. Juni 1991 wurde die Strecke reaktiviert – zu plötzlich, um noch im Kursbuch aufgelistet zu werden. Ein Unwetter machte im September 1995 der Bahn schließlich doch den Garaus. Am Nachmittag des 22. September 1995 rollte der letzte Reisezug. Unterspülungen an einigen Stützmauern waren ein Sicherheitsrisiko geworden. Inzwischen ist die Trasse ab Aue ein gut ausgebauter Radweg. Hinter Blauenthal wurden zweimal mit Schranken gesicherte Bahnübergänge passiert, und man war in



Wolfsgrün. Bis hierher wurden nach 1975 noch Materialtransporte für die Baustelle der Staumauer herangefahren. An mehreren Postenhäusern vorbei schlängelte sich die Bahnstrecke weiter nach Eibenstock. Unterwegs passierte man noch den Anschluss der Papierfabrik Neidhardtstal. Der untere Bahnhof von Eibenstock dürfte, obwohl schon lange Geschichte, deutschlandweit unter Eisenbahnfreunden bekannt sein. Die steile Bergstrecke (gebaut 1904/05) hinauf zur Stadt erbrachte dem Bahnhof große Bedeutung im Personenverkehr. Spezielle Wagenzüge der Bergstrecke mussten in Aue beständigen Bremsrevisionen unterzogen werden. So gab es bis zur Betriebseinstellung keine Gelegenheit, ohne Umsteigen vom oberen Bf von und nach Aue zu gelangen. Schon am 20. Oktober 1970 wurde der Abbau der Strecke Schönheide Ost – Wolfsgrün für den Talsperrenbau beschlossen, und am 27. September 1975 kam das endgültige Aus für den durchgehenden Verkehr. Mit diesem Datum hatte die CA-Linie ihre Bedeutung als überregionale Verbindung eingebüßt. Die gerade Kursbuchnummer 440 kündete später noch davon. Vorbei waren die Jahre, als hier Kurswagen von Chem-

Viele der errichteten Bahnwärterhäuschen wurden nach ihrer Außerdienststellung als Wohnhäuser weiter genutzt. 50 3616-5 don- nert am ehema- ligen Posten 56 vorbei nach Blauenthal.

Am Bockauer Tunnel folgte der nächste Posten, den 38 205 passiert.

Ein Talsperrenprojekt teilte 1975 die Strecke

nitz nach Adorf rollten und Schnellzüge von Fall zu Fall umgeleitet worden waren. Weiter ging es durch das nun wieder breite Muldental durch einen Tunnel bis Schönheide Ost. Hier befand sich ab 1975 das andere Ende der gekappten Verbindung mit einer ganz anderen Entwicklung.

Zum 30. Juli 1978 endete mit dem letzten Tag des planmäßigen Reiseverkehrs der Personenzugverkehr von Schönheide Ost nach Schönheide Süd. Die 110 574-1 hatte



FOTOS: HELGE SCHOLZ (2), SLG. SCHOLZ



Die historische Aufnahme des Postens CA 23, wie am Giebel des Nebengebäudes zu sehen ist, zeigt hinter der Muldenbrücke das Südportal des Bockauer Tunnels und gleichzeitig die für einen zweigleisigen Ausbau vorgesehene Trasse und das weite Tunnelprofil.



FOTO: GOTTHARD PAUL

die Ehre, die letzten Personenzüge in diesem Streckenteil zu befördern. Die Gleisabrucharbeiten im Rahmen des großen Bahnhofsumbaus wegen des Talsperrenbaus hatten bereits begonnen. Fortan endete der Reiseverkehr in „Süd“. Im Güterverkehr behauptete sich die Stichstrecke noch bis zum 10. Januar 1994. Der Ast Muldenberg – Schönheide Ost wurde nach 1990 wochentags durch eine Übergabe bedient. Güterkunden waren zuletzt Kohlenhändler. Das Schwergewicht zur Blütezeit der Strecke stellten aber die Gießerei und das Faserplattenwerk in Schönheidehammer dar. Nach 1992 nahm das Verkehrsaufkommen immer weiter ab, die

Im Sommer 1965 rollt ein Personenzug von Wolfsgrün nach Eibenstock unt. Bf vorbei. Der Talabschnitt steht jetzt unter Wasser.

Eibenstock mit einer sächs. IV T.

P 1780 nach Adorf ist am 12. 2. 1967 in Eibenstock mit der V 180 218 bespannt.



FOTOS: GÜNTER MEYER, SLG. SCHOLZ (OBEN)



Hinter Eibenstock unt. Bf fällt der Blick hinunter ins Tal der Zwickauer Mulde. P 1720 rollt hier am 13. März 1960 aus dem Tunnel Schönheiderhammer nach Schönheide Ost. Es ist Sonntag und da ist der Zug mit vierachsigen Personenwagen verstärkt. Links am Tunnel steht ein Bahnwärterhaus. Die Fläche ist heute das Einlaufgebiet der Zwickauer Mulde zur Eibenstocker Talsperre.

1975 dampft 86 1193-1 aus dem Tunnel an km 70,3. Der Wasserspiegel der Talsperre reicht heute bis oberhalb des Simses.

Firmen schlossen und die Einstellung war logische Konsequenz. Ein weiteres historisches Datum ist der 7. August 1992. Die beiden IVK-Lokomotiven 99 582 und 99 585 der Museumsbahn Schönheide erreichen auf dem Schienenweg noch einmal über die CA-Gleise den Bahnhof Schönheide Ost. Welch Zufall – diesen Güterzug hat dieselbe Lok befördert wie 14 Jahre vorher den letzten Personenzug, 110574-1 am 22. Mai 1982. Auf der Bahn, im Range eines Wilzschhauser Streckenrangiergleises, gelangen am 27. April mit der 232 537

FOTO: JENS WALTER

und Mai 1995 nochmals Transporte für die Museumsbahn Schönheide.

Durch dichten Forst und vorbei an Felsenasen erreichte man Schönheide Süd (vormals Wilzschhaus). Dort kreuzte eine imposante Gitterbrücke der Schmalspurbahn von Wilkau nach Carlsfeld das Muldental und mit einer kleineren Blechträgerbrücke die CA-Linie. „Süd“ entwickelte sich zur größten der einst fünf Schönheider Stationen! Der Ort an sich war mehrere Kilometer entfernt und der Bahnhof mehr ein großer Umschlagsplatz und Umstiegstation zur Schmalspurbahn. Stammholz für die in Schönheide ansässige Bürstenindustrie bildete bis zur Betriebseinstellung eines der wesentlichen Frachtgüter.

Nächste Bahnstation war Rautenkranz. Bedeutung hatte dieser Bahnhof nur in den letzten Betriebsjahren – als eine vorzügliche Möglichkeit, Unmengen an Schadwagen zu deponieren. Schon im Mai 1969 war das Gleis 1 mit den Zweigen zu Ladestraße und Rampe ausgebaut worden. Nur die Formsignale für Gleis 2 und 3 kündeten von besseren Zeiten.

Hier in Rautenkranz verlief die Trasse mitten durch den Ort und schwenkte in drei Kurven weiter nach Tannenbergsthal (früher Jägersgrün). Mit Aufkommen des Schienenverkehrs war wie überall die Zeit der Postkutschen abgelaufen. Die letzte ihrer Art fuhr zwischen Jägersgrün und Auerbach zum Beispiel am 15. November 1892, also noch einige Jahre parallel zum Bahnbetrieb, wo auch auf der CA-Linie fortan Post umgearbeitet worden ist. Tannenbergsthal war größerer Kreuzungsbahnhof. Nicht selten begegneten sich drei

Dampfreise durch Westsachsen ins Vogtland

Züge, und der Güterverkehr war ebenfalls beträchtlich. Kohlenhändler, Forstwirtschaft und Holzverarbeitendes Gewerbe sorgten für reichlich Arbeit.

Über Hammerbrücke wurde Muldenberg erreicht. Hier mündete die Strecke von Zwickau über Falkenstein in die CA-Linie. Der letzte nach Schönheide fahrende Zug verkehrte im Dezember 1995. Lok 202 786 räumte die Strecke mit einem Klimaschneepflug und holte in „Süd“ entladene Flachwagen und einen mit einem KD 4974-360 beladenen Schmalspurtransportwagen ab.

Von Muldenberg aus bis Adorf ist die alte CA-Linie ab 23. November 1997 unter Regie der DB Netz AG in Betrieb. Im Vorfeld der Betriebsübernahme wurde die Strecke nebst Klingenthaler Ast grundlegend saniert und mit einer Geschwindigkeit von bis zu 80 km/h befahrbar. Zwischen Adorf und Muldenberg durchschneidet die Bahnlinie



Wie in alten Zeiten: Kö 4017 rollt mit einem kurzen Güterzug aus Schönheide Süd aus. Am Schmalspurbahnsteig dampft eine IV K.



Der WEX auf der malerischen Strecke zwischen Rautenkranz und „Süd“.



50 1849-4 rollt hinter Tannenbergsthal nach „Süd“.

FOTOS: HOLGER DROSDECK (MITTE), HELGE SCHOLZ (2)

ein klassisches Wander- und Wintersportgebiet. Nur an wenigen Stellen taucht die Strecke aus den dichten Wäldern auf, und vom höchsten Punkt bei Schöneck geht es hinunter Richtung Adorf.

Heutige Situation auf der Reststrecke: Diese ist aus positiven und negativen Gründen hochinteressant! Das „Chemnitzer Modell“ soll in den folgenden Jahren

nach Thalheim ausgeweitet werden. Das heißt, mit Zweisystemfahrzeugen, den Citylinks, soll auf der CA-Linie ein moderner Nahverkehr bis ins Chemnitzer Stadtzentrum aufgenommen werden. Den Abschnitt bis Aue möchten die kühlen Rechner des VMS dagegen aufgeben. Noch verkehren dort die Züge der Erzgebirgsbahn. Auf der Strecke mit der Nummer

KBS 524 rollen von 5 bis 22 Uhr die VT 642 im Stunden-takt. Einige sind auch auf Städte an der Strecke getauft worden. so heißt ein VT 642 „Stadt Zwönitz“. Der Bahnhof an sich, einst Kreuzungs-punkt von CA-Linie und der Strecke von

Stollberg nach Scheibenberg, ist heute zu einem nebegleislosen Haltepunkt mit Glaswartehäuschen herabgestuft geworden. In Thalheim baute man eine moderne Schnittstelle von Bahn-Bus-Verkehr. Viele Stationen haben sich spürbar verändert. Mit dem Haltepunkt Einsiedel Gymnasium

(im Herbst 2003 als Ersatz für den Haltepunkt Einsiedel eröffnet, Baukosten 50 000 Euro), Burkhardtsdorf Mitte (eröffnet wurde die Station nach der Streckensanierung am 27. August 2005) und Niederzwönitz (seit den 1880er-Jahren wünschte sich Niederzwönitz eine Bahnstation, die 2006 eingerichtet wurde) sind sogar drei hinzu-gekommen.

Ein Restbetrieb wird durch die Vogtlandbahn derzeit im Streckenbereich der CA-Linie zwischen Muldenberg und Zwotental realisiert. Auch dort gab es gravierende Veränderungen. So wurde der frühere Bahnhof Muldenberg aufgelöst und ein neuer Betriebshalt in Muldenberg Floß-

Der FHWE e.V. bemüht sich um den Wiederanschluss

platz eingerichtet. Mit der Auflösung des Bahnhofs Muldenberg ist auch so der Wiederanschluss der CA-Linie um ein weiteres Stück blockiert worden. Der Abschnitt von Zwotental bis Adorf hat am 8. Dezember 2012 den ÖPNV verloren, der zuletzt nur noch an Wochenenden stattfand. Den für den Betrieb nach wie vor offenen Streckenabschnitt möchte die Regionaleisenbahn übernehmen und ist in Verhandlungen mit der DB AG.

Von Schönheide Ost bis Muldenberg ist die noch vorhandene DB-eigene Strecke, verpachtet an die Gemeinde Muldenberg,



FOTO: GÜNTHER MEYER

Eine vermeintliche Doppelausfahrt aus Muldenberg? Nein, denn links rollt der Pmg 4031 mit 86 490 nach Falkenstein aus, als 86 551 rechts den N 9051 gerade noch umsetzt. Ganz links am Bildrand das von Hammerbrücke kommende Gleis der CA-Linie.





Als der Abschnitt Zwotental – Adorf noch im Reiseverkehr bedient wurde, flügelten in Zwotental die VT nach Klingenthal und Adorf.

50 3616-6 im Streckenbogen vor dem Haltepunkt Gunzen bei anstrengender Bergfahrt.



FOTOS: HELGE SCHOLZ (3), SLG. SCHOLZ

Die Vogtlandbahn-Regiosprinter bildeten in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit. Neben einer gesteigerten Motorleistung und beheizten Kraftstofftanks verfügen die Fahrzeuge alle über eine nachgerüstete Toilette und eine automatische Mittelpufferkupplung (Typ Scharfenberg). Hier verlässt ein VT den Bahnhof Zwotental in Richtung Adorf vor der Abbestellung der Verkehrsleistungen.



Ein historisches Motiv vom Bahnhof Zwotental. In seiner Blütezeit verfügte der Bahnhof über ein Empfangsgebäude in Insellage, Güterschuppen und eine Drehscheibe. Die Aufnahme aus dem Jahr 1897 zeigt verdeckt einen Zug, der auf der „Klingenthaler Seite“ hinter dem Stationsgebäude steht, und vorn einen langen Güterzug in Richtung Aue.

Begegnung in Muldenberg. Links der Personenzug des FHWE. Vor der V10 1508 liegt die ausgebaute Verbindungsweiche, welche den Rest der CA-Linie vom Streckennetz abschneidet. Wiedereinbau und -anbindung sind das erklärte Ziel des FHWE.

in der Pflege des FHWE. Der führt mit dem WEX (Wernesgrüner Schienenexpress) einen Eisenbahnverkehr zwischen Schönheide Süd und Hammerbrücke durch.

Das Problem für die richtige Belegung der Strecke ist die ausgebaute Anschlussweiche in Muldenberg. Sie liegt, wie zum Hohn, zerschnitten an Ort und Stelle. Der Abtransport war wohl „zu teuer“. Somit ist der Abschnitt Schönheide Süd – Hammerbrücke ein Inselbetrieb.

Das hoffnungsvoll gestartete Projekt „Via Wilzschhaus“ sollte eigentlich als erste Etappe den Wiederanschluss erreichen. Kurzfristige Kommunal- und Landkreispolitik haben das gesamte Projekt mit seinen Potenzialen für die Region zum Stillstand gebracht. Ob es jemals zur erneuten Verbindung der Museumsstrecke kommt, ist höchst ungewiss. Sich aber mit dem derzeitigen Zustand abzufinden, wäre das falscheste Zeichen, das man nur setzen kann! □



Hinauf zum Stadtbahnhof

Die Steilstrecke zwischen dem unteren und oberen Bahnhof von Eibenstock war eine echte Bergbahn. Diesellokomotiven haben die 3,15 Kilometer lange Strecke nie befahren. Der Aufstieg war eine Domäne der VT und zuletzt der Baureihe 94.19-21.

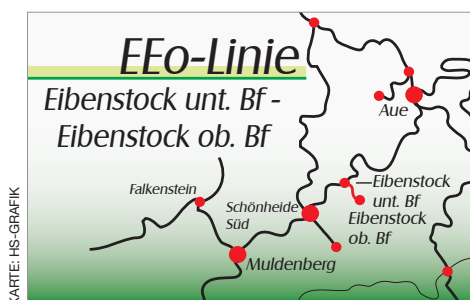


FOTO: GÜNTHER MEYER

Eine der typischen Bahnsteigszenen am Bahnhof Eibenstock unt. Bf: Übergangsreisende sind aus dem Zug der CA-Linie ausgestiegen und wechseln zum am gegenüberliegenden Bahnsteig stehenden Stadtzug. Am 26.8.1958 hat 94 2029 Dienst am P 16866 mit einem Packwagen, drei MCi und Spitzenwagen.

Im unteren Bahnhof an der CA-Linie begann die Strecke hinauf zum oberen Bahnhof der Kleinstadt Eibenstock. Fast der gesamte Streckenverlauf befand sich in einer 1:20-Steigung. Nur die Bahnhofsgleise der beiden Stationen lagen auf ebenem Terrain.

Zum sicheren Betrieb der Steilstrecke wurden von Beginn an für die am 2. Mai 1905 eröffnete EEO-Linie besondere Dienstvorschriften erlassen und eine technische Besonderheit eingebaut. Zuerst zu dieser: Talwärts fahrende Züge erhielten am Einfahrtssignal Hf0 und passierten da-



KARTE: HS-GRAFIK

hinter die erste Weiche des Bahnhofs, die in ein Sandgleis führte. Die Weiche lag in Grundstellung auf Abzweig in das Schutzgleis. Erst wenn sie in gerade Durchfahrt gelegt wurde, konnte das Einfahrsignal aufgezogen werden. Ein schwerer Unfall am 29. Januar 1945 mit fünf Todesopfern führte zu einer strengen Bremsrevision der eingesetzten Personenwagen. Alle zwei Tage mussten sie daher nach Aue überführt werden. Ein vom oberen Bahnhof kommender Zug war wegen versagender Bremsen über das Bahnsteiggleis hinweg in den Giebel des Empfangsgebäudes gerast. Alle eingesetzten Maschinen verfügten über vier unabhängig voneinander wirksame Bremssysteme: Handbremse, Druckluftbremse, Zusatzbremse und Gegendruckbremse. Auf der Steilstrecke wurden alle Züge den Berg hinauf geschoben. Güterwagen standen immer an der Zugspitze. Um die Strecke einsehen zu können, wurde der erste Personenwagen mit einem Zugführerabteil und großen Fenstern zur Streckeneinsicht ausgestattet. Die in der Rbd Dresden einmalige Betriebs-



FOTOS: KARL WOLF (3)

Die Eibenstocker Steilstrecke war das letzte Einsatzgebiet der sächsischen XI HT, der Baureihe 94.19-21. 942105-8 steht hier nach dem Steilstreckendienst im unteren Bahnhof. Minuten vorher ist sie im oberen Bahnhof abgefahren (links oben). Alle Züge wurden den Berg hinauf geschoben. Für Personenzüge gab es Spitzenwagen mit Zugführerabteil zur Streckenbeobachtung. Bei Güterzügen musste die vordere Bremserbühne besetzt werden.

situation endete am 27. September 1975. Ein Talsperrenprojekt führte nach der Fertigstellung der Staumauer zur Flutung des Muldentales. Unweigerlich wurde deshalb die CA-Linie im Bereich Blauenthal – Schönheide Ost getrennt. Der untere Bahnhof wurde nach dem Gleisabbau der EEO- und CA-Strecke aus Sicherheits-

gründen komplett abgerissen. Für die Demontage der Steilstrecke konnten noch einmal zwei Maschinen der Baureihe 94.19-21 gemeinsam vor dem Arbeitszug eingesetzt werden. Am 25. Oktober 1975 hat man das letzte abgebaute Gleisstück verladen, und die EEO-Linie existierte nach einer 70-jährigen Geschichte nicht mehr. □



FOTOS: SILG. SCHOLZ

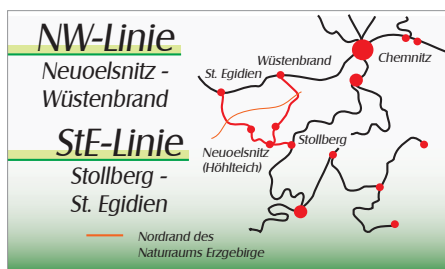
Im Lugau-Oelsnitzer Revier

Am Erzgebirge-Nordrand sorgten recht beachtliche Steinkohlevorkommen für den Bau von Eisenbahnen zum Abtransport des schwarzen Goldes.



Blick auf die Zufuhrgleise zum Johannes-Schacht in Lugau. Um 1910 datiert die Aufnahme mit den Kohlewagen der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen.

Nur wenige Kilometer der beiden Nebenstrecken von Stollberg nach St. Egidien und der in Neuwoelsnitz (bis 30.4.1906: Hölhteich) abzweigenden Strecke nach Wüstenbrand liegen noch im Naturraum Erzgebirge, aber mit Sicherheit die Abschnitte mit der interessantesten Geschichte. Am 15. Mai 1879 wurde die Strecke von Höl-



KARTE: HS-GRAFIK

Oben der Vertrauensschacht von Lugau um 1898, als noch mit Pferden rangiert wurde. 1935 wurde der Vertrauensschacht geschlossen.



50 3697-5 dampft im Frühjahr 1982 vor der Kulisse der Oelsnitzer Abraumhalden durch den Streckenbogen am ehemaligen Haltepunkt Mitteloelsnitz. Er ist 2012 wieder eröffnet worden.

teich via Lugau nach Wüstenbrand in Betrieb genommen. Mehrere Schächte erlangten damit Eisenbahnanschluss. Am 31. März 1971 wurde im Karl-Liebke-Schacht (ex. Kaiserin-Augusta-Schacht) der letzte Hunt gefördert und der Abtransport der Steinkohle per Bahn eingestellt. Eine im heutigen Bergbaumuseum aufgestellte 52.80 soll daran erinnern. Rund um Lugau führten weitere Anschlussbahnen zu Schächten, die teilweise sogar durch Ketten- und Hochbahnen miteinander verbunden waren.

Die in Stollberg beginnende Strecke nach St. Egidien führte über die Trennungsbahnstation Höhlteich nach Oelsnitz und verließ bei Hohndorf die Erzgebirgsregion. Im Bahnhof Oelsnitz entstand ein umfangreiches Anschlussbahnsystem zu drei Gruben und ein großer Rangierbahnhof mit Ablaufberg.

Heute sind die Spuren dieser Kohlebahnen und Schachthanlagen bis auf die Anlagen des Bergbaumuseums in Oelsnitz verschwunden. Auch fällt es schwer, alte Trassen der Kohlebahnen zu den Schächten wiedererkennen oder deuten zu können. Mit dem beginnenden Ende der Steinkohleförderung ab den 1920er-Jahren in einigen nicht mehr ergiebigen Schächten verringerte sich der Güterzugbetrieb deutlich.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Zwei Regioshuttle der Citybahn rollen bei einer Sonderfahrt von Lugau kommend in Neuoelsnitz (früher Höhlteich) auf das Streckengleis der StE-Linie. Die NW-Linie ist für Sonderverkehre noch immer bis Lugau befahrbar. Bei diesen Fahrten am 5. Mai 2007 ist für die Gäste einer Festveranstaltung ein Behelfsbahnsteig zwischen dem ehemaligen Anschluss zum Karl-Liebke-Schacht und Lugau eingerichtet worden. Rechts verläuft die Strecke nach Stollberg, wo 1958 eine Erdsenkung das Streckengleis auf 60 Metern einen Meter einsacken ließ und das EG beschädigte.

Februar 2002 hat die Regio Infra Service Sachsen die StE-Linie mit Abzweig nach Lugau gepachtet. Es folgten umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen. Ab 2003 hat dann die Citybahn Chemnitz mit dem Einsatz von Regioshutteln im Stundentakt den Betrieb auf der Strecke Stollberg – St. Egidien übernommen. Der Betrieb vom

Trennungsbahnhof Neuoelsnitz nach Lugau kann zu Sonderfahrten aufgenommen werden. Oberhalb von Lugau wurde die Strecke in Richtung Wüstenbrand demontiert. Gut 80 Meter Gleis hat man im Bereich des Haltepunktes Ursprung für den „Haltestelle zu Ursprung e.V.“ nach großen Bemühungen bestehen lassen. □



Am 12. August 1966 scheint die Eisenbahnwelt im Erzgebirge noch in Ordnung zu sein. Zwei Monate später jedoch war dieses Motiv nicht mehr möglich. Aus dem N 9071 gelang am Posten 35 CA dieser Schnappschuss auf den nach Chemnitz fahrenden Nahgüterzug und gleichzeitig auf den oben nach Stollberg ausfahrenden Güterzug mit einer 75.5.

Alte junge Strecke

Die Strecke führte von Zwönitz über Stollberg und weiter durch das Würschnitztal bis zum Chemnitzer Südbahnhof. Heute ist nur noch der Abschnitt Chemnitz – Stollberg in Betrieb und wird durch das Betriebskonzept „Chemnitzer Modell“ bedient.

Gebaut wurde diese Nebenstrecke in zwei Etappen. Zuerst entstand die Verbindung von Zwönitz mit Stollberg. Die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahngesellschaft (CAAE) wollte mit dem Bau der Strecke die Abfuhr der im Lugau-Oelsnitzer Revier geförderten Steinkohle auch in Richtung Chemnitz ermöglichen. Viele Schächte im Umkreis standen als harte Konkurrenz dem Steinkohlenrevier am Erzgebirgsnordrand im Wege. Kurze Strecken, billige Anfahrten und höchste Verkaufschancen galt es zu nutzen. Der

Streckenteil durch das Würschnitztal folgte aber erstaunlicherweise erst nach der Betriebsaufnahme des Streckenabschnitts nach Zwönitz. Dort begannen die Bauarbeiten schon im November 1887. Zwei Jahre später fuhren die planmäßigen Züge. Mit der neuen Strecke begann sich ein kleines Netz zu bilden. Die ZC-Linie erreichte Stollberg über Affalter und Beutha, wobei man nicht einen Kopfbahnhof anfuhr, sondern die Verbindung zur Linie nach St. Egidien erreichte.

Erst 1894 wurde der Bau der Würschnitztalbahn, so wird der Teil von Stollberg nach

Altchemnitz bezeichnet, aufgenommen. Sogar an den Bau einer schmalspurigen Sekundärbahn dachte man. Schnell verflüchtigte sich der Gedanke. Die zu erwartenden Transportleistungen hätten eine Schmalspurbahn schnell an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gebracht. Auch ohne den Spurweitenwechsel konnte die Einbindung des Streckenteils vor dem Stollberger Bahnhof eine Besonderheit aufweisen. Man errichtete ein Bogendreieck. Von Chemnitz kommende Züge konnten durch den Verbindungsbogen vor dem Stollberger Bahnhof auf die StE-Linie



Kurzer Halt in Affalter. Die Station wurde 1945 abgerissen und kurz darauf wegen des Wismutverkehrs wiedererrichtet. Zweifelsohne eines der Kuriosa auf sächsischen Strecken. 75 508 ist im Herbst 1963 mit einem Personenzug nach Stollberg angekommen. Der Zug ist komplett mit den damals unverzichtbaren MCi-Wagen gebildet.

Der Blick geht nun Richtung Zwönitz von der anderen Stationsseite aus zu einem ebenfalls 75.5-geführten Lzg. Die Situation handelt aber vier Jahre früher, am 15. April 1959. Beim Wiederaufbau der Gleise konnte das alte Planum genutzt werden. Noch standen keine neuen Straßen oder Hochbauten dem Projekt im Wege. Im Gegenteil, die alten Gebäude waren immer noch vorhanden und kamen zur erneuten Nutzung.

abbiegen. Bedeutender war dies natürlich für den Güterverkehr nach Chemnitz. Ein Kopfmachen in Stollberg wurde damit vermieden.

Diese Verbindungskurve mit einer Gleislänge von 480 Metern existierte nur bis 1946. Danach ist das Gleis abgebaut worden. Der Abtransport der Steinkohle orientierte sich danach in nördliche Richtung, zur zweigleisigen Hauptbahn der DW-Linie (Dresden – Werdau). Der Geländeeinschnitt blieb viele Jahre als altes Bahngelände sichtbar.

Der Abschnitt Zwönitz – Stollberg konnte nie die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllen. Affalter als größte Unterwegsstation hatte kein nennenswertes Güterverkehrsgeschäft. Die Landwirtschaft dominierte die örtliche Wirtschaft. Gleiches gilt



FOTOS: GÜNTER MEYER (3)

für Beutha-Oberdorf, den nächsten Halt. So entschloss man sich, die Linie 1947 als Reparationsgut abzubauen. Zwei Jahre später kam der Wendepunkt. Die 16,25 Kilometer lange Strecke erhielt ein zweites Leben! Mit Altmaterial errichtete man die Bahn für den aufkommenden Wismutbergbau und das damit einhergehende höhere Reiseverkehrsaufkommen erneut. Der schlechte Streckenzustand erforderte wegen des schon gebrauchten Gleisbaumaterials hohe Unterhaltungskosten, die sich nicht rentierten. Am 10. Oktober 1966 ist der Personenzugdienst auf Schienener-

Der Südabschnitt wurde zweimal eröffnet

satzverkehr umgestellt und wenige Monate später der Gesamtverkehr zwischen Zwönitz und Stollberg am 17. März 1967 aufgegeben worden.

Der Abschnitt von Stollberg nach Chemnitz Süd schlug eine ganz andere Erfolgsgeschichte ein. Die Verbindung der Kreisstadt zur Bezirkshauptstadt entwickelte



„Reichsbahnrealität im Umbruch“: Eingerahmt von zwei schilderlosen Maschinen der Baureihe 110 steht die Glauchauer 583047-6 in Stollberg. Den Diesellokomotiven wurden mit der Auflösung der DR zum 1. Januar 1994 die Schilder abgenommen. Den Reisenden wird es egal sein, sie finden ihre Züge auch so. Links wartet der Zug nach St. Egidien, der rechte Zug ist aus Chemnitz, damals noch Karl-Marx-Stadt, eingetroffen.



FOTOS: HELGE SCHOLZ (3)

Lokomotivunterhaltung hat in Stollberg lange Tradition. Die historische Aufnahme aus dem Jahr 1966 rechts oben zeigt das beidseitig befahrbare Heizhaus aus der Dampflorenzzeit. Der Neubau der Citybahn steht an gleicher Stelle und verfügt ebenso an beiden Giebelseiten über Einfahrten. Hier werden auch Fahrzeuge der RISS hinterstellt.

Mit dem Pilotprojekt „Chemnitzer Modell“ veränderte sich die Würschnitzalbahn, der Abschnitt Stollberg – Chemnitz, elementar. In Niederdorf hält eine rote Variobahn bei einer Baubesprechung. Der Probebetrieb ist im Gang. Rechts sind zwei Abstellgleise erhaltengeblieben.





FOTO: GÜNTER MEYER

Die Einfahrt in Stollberg aus Richtung Zwönitz. Rechts führt aus dem alten Streckengleis die Zufahrt zu den einst umfangreichen Ladegleisen mit der Bockkrananlage und dem großen Güterschuppen hinaus. Am 18. Oktober 1966, als das Motiv entstand, war der Südabschnitt eine Woche stillgelegt.

sich gut. Dank der sich im Altchemnitzer Stadtgebiet ansiedelnden Industrie pulsierte der Personenverkehr. Ferner haben die Betriebe im Umfeld der Stationen Zwönitzbrücke und Hp Scheffelstraße mit ihren Anschlussgleisen für ein reges Gütergeschäft gesorgt.

Mit der Gründung der City-Bahn Chemnitz als kommunalem Eisenbahnverkehrsunternehmen rückte die Strecke Chemnitz – Stollberg in den Fokus der Verkehrsplaner. Sie wurde zum Pilotprojekt des „Chemnitzer Modells“ auserkoren. Der Personenzugbetrieb ist nach 1990 mit VT 98 der Karsdorfer Eisenbahngesellschaft abgewickelt worden. Als neue Betriebsführung wurde eine Verbindung zum Chemnitzer Straßenbahnnetz vorbereitet. So können Variobahn-6NGT-LDZ auf der elektrifizierten Strecke aus dem Stadtzentrum seit dem 15. Dezember 2002 bis nach Stollberg fahren. Die wesentlichen Unterschiede zur herkömmlichen Ausstattung für das Straßenbahnnetz sind ein neues Radprofil, Voraussetzung für ruhigen Lauf

Ein Sonderzug von Glauchau nach Stollberg verlässt nach dem Kopfmachen Stollberg. An der Zugspitze steht die Glauchauer 86 1737-5. Lok 75515 schiebt den Zug nach. Für die 75515 war es die vorletzte Fahrt vor dem Ablauf der Kesselfrist Ende 1977. Weiter geht es auf der StE-Linie bis Neuwolesnitz (Höhlteich) und weiter nach dem Fahrtrichtungswechsel auf der NW-Linie über Lugau nach Wüstenbrand. Wer möchte hier nicht noch einmal mitfahren, mit diesen Maschinen, diesem Zug und auf diesen Strecken!

FOTO: KARL WOLFF





Die Würschnitztalbahn verwöhnt die Eisenbahnfreunde nicht unbedingt mit grandiosen Motiven. Durch die weite Niederung zieht hier 503616-6 ihre Bahn nach Adorf. Hinter der langen Dampffahne versteckt sich das bekannte Wasserschloss Klaffenbach, dessen Turm leider auch nicht zu sehen ist.

FOTO: GÜNTER MEYER



und hohe Entgleisungssicherheit der Bahnen auf beiden Gleisstrecken, eine aufgrund der höheren Geschwindigkeit und der eingleisigen Strecke vorgeschriebene Zugbeeinflussung (Indusi I60R), Zugbahnfunk und ein Signalhorn. Alle schon aus dem innerstädtischen Einsatz bekannten Komfortmerkmale wie ebener Einstieg durch vier breite Türen beiderseits, gute Sicht nach außen durch große Fenster, optische und akustische Fahrgastinformation, klimatisierter Innenraum und ein Fahrscheinautomat sind natürlich auch in den Regiofahrzeugen vorhanden. Insgesamt verfügt die City-Bahn Chemnitz über sechs Triebwagen dieser Bauart (411-416), die im Straßenbahnbetriebshof Adelsberg der CVAG gewartet werden.

Vor der Station Zwönitzbrücke fahren die Straßenbahnen aus dem Streckengleis hinaus zur neuen Endstelle Altchemnitz.

75 508 steht mit P 2340 in Neukirchen-Klaffenbach. Noch wenige Tage nach dem hier zu sehenden 26. 8. 1966 kann der Zug bis Zwönitz durchfahren. Der gleiche Foto-platz 38 Jahre später mit einem Regioshuttle und der neuen Würschnitzbrücke in Hartau.



FOTOS (3): HELGE SCHOLZ



FOTOS: HELGE SCHOLZ

Zur Steuerung ist in Stollberg ein elektronisches Stellwerk gebaut worden. Im Zuge der Bahnhofsumgestaltung und Strecken elektrifizierung errichtete die Citybahn in Stollberg auch eine moderne Fahrzeughalle. Vier neue Haltepunkte verbessern gegenüber der alten Betriebssituation die Nutzungsmöglichkeiten spürbar.

Das „Chemnitzer Modell“ ist ein „Erfolgs-Modell“

Das Gleis bis nach Chemnitz Süd besteht ab der Aus-/Einfädelungsstelle Altchemnitz weiterhin und wird zur Bedienung der Anschlusskunden in Chemnitz und Neukirchen-Klaffenbach mit Diesellokomotiven befahren. Vom 27. bis 29. Februar 2004 kam es zu einer außergewöhnlichen Betriebssituation. Wegen einer zu überprüfenden Türschlusausrüstung an allen roten Straßenbahnzügen, schon rein optisch als die Züge des „Chemnitzer Modells“ auszumachen, wurde die Strecke an diesen Tagen komplett von den Regio-shuttlen der Citybahn befahren. Dazu wurde der Haltepunkt Chemnitz-Zwönitzbrücke zur Umsteigestelle gegenüber der neuen Abzweigstelle und hatte noch einmal die Ehre als Personenzug-Hp.

Neukirchen-Klaffenbach wurde in letzter Zeit Anlaufpunkt für Dampf- und Dieselloks. Selbst die große 18201 war schon hier. Die Gleisanlage des ehemaligen Anschlusses Mineralölraffinerie in Neukirchen-Klaffenbach wird gegenwärtig zum Abstellen von Reisezugwagen eines Sonderzugveranstalters genutzt. □

Wenige Wochen vor Streckensanierung und Aufbau der Fahrleitungsanlage konnte hier noch einmal die Dampflokzeit zurückkehren. 50 3616-6 passiert an der Würschnitz die Stützmauer, wo später der Hp Riemenschneiderstraße eingerichtet wurde (Bild rechts).

Chemnitz Süd im Winter 1962, wo die ZC-Linie endet.

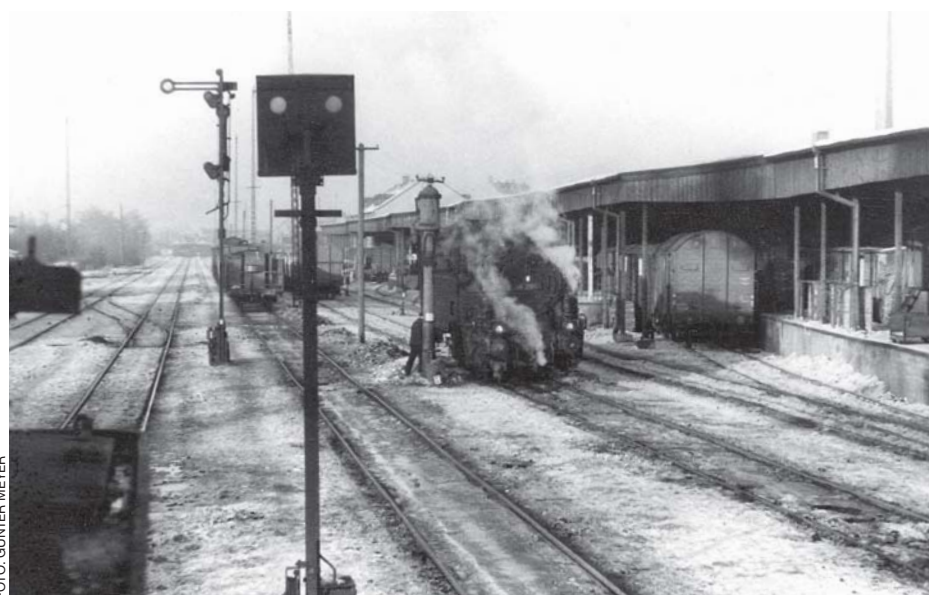


FOTO: GÜNTER MEYER



FOTO: GÜNTER MEYER

Die Ober- Erzgebirgische Aussichtsbahn

Nur 45 Jahre schnauften die Züge auf der Ober-Erzgebirgischen Aussichtsbahn von Zwönitz bis Scheibenberg. Ein Teilstück von Elterlein bis zum Streckenende blieb bis 1966 in Betrieb. Faszinierende Kunstbauten zeugen noch heute vom Bahnbetrieb.

75561 ist mit einem Gmp aus Stollberg in Zwönitz eingetroffen. Als reiner Güterzug wäre der gegenüberliegende Bahnhofsbereich angefahren worden. Hier steht die Maschine nun auf der Scheibener Seite, wo der Zug endet. Eine Weiterfahrt nach Scheibenberg ist seit 1947 nicht mehr möglich.



Die zur Zeit letzte Befahrung der Scheibener Gleise im Bahnhof Zwönitz erfolgte am 15. 11. 2014. An diesem Tag wurden von den Maschinen 261 062 und 016 die hier seit dem 4. 12. 2010 abgestellten Car-Rail-Logistics-Wagen zur Verschrottung abgeholt. Um den langen Zug zusammenzustellen, musste sogar ans Streckenende, bis kurz vor dem Bahnübergang Dittersbacher Straße, hinausgezogen werden.



KARTE: HS-GRAFIK



FOTOS: MIRKO RIEDEL (2)

Mit der Verlängerung der Abfuhrwege der Lugau-Oelsnitzer Steinkohle über Zwönitz hinaus konnte der begehrte Brennstoff auch zu den Unternehmen der im Annaberger Raum aufkommenden Industrie gelangen. Steinkohle hatte Ende des 19. Jahrhunderts bei der Entwicklung der Wirtschaft den selben Stellenwert wie heute Öl. So wollte man die Zulieferung der böhmischen Kohle in die Region über Weipert zurückdrängen.

Der Bau der Strecke von Zwönitz nach Scheibenberg stellte Planer und Ingenieure vor große Probleme. Einmal stand eine alte Abraumhalde der ausgesteckten Trasse im Wege. Desweiteren waren einige Täler mit kostspielig zu errichtenden Brücken zu überwinden. Für den Bau der sieben Brücken hatten sich zwei Unternehmen beworben. Fast eine Million Mark sollten die Bauten kosten. Der Auftrag wurde letztlich zwischen beiden Anbietern geteilt. Weiterhin war die Wahl der Linienführung von den Wünschen der Gemeinden Bernsbach, Beierfeld und Oberpfannstiel beeinflusst. Damit war die kürzeste Verbindung der Ausgangspunkte Zwönitz und Scheibenberg nicht zu realisieren.



FOTO: SLG. SCHOLZ

Jubel und Trubel am Tag der Streckeneröffnung, dem 1. Mai 1900, im Bahnhof Bernsbach. Wunderschöne alte sächsische Abteilwagen sind hier hinter einer unbekannt bleibenden Maschine zu sehen. Soeben ist der Eröffnungszug aus Zwönitz eingefahren und die Feierlichkeiten mit Reden und Begrüßungsprogramm werden gleich beginnen. Das Bild ist von Paul Hauke aufgenommen. Vorn ist Hans Neubauer zu sehen, der kleine Junge mit dem großen Hut.

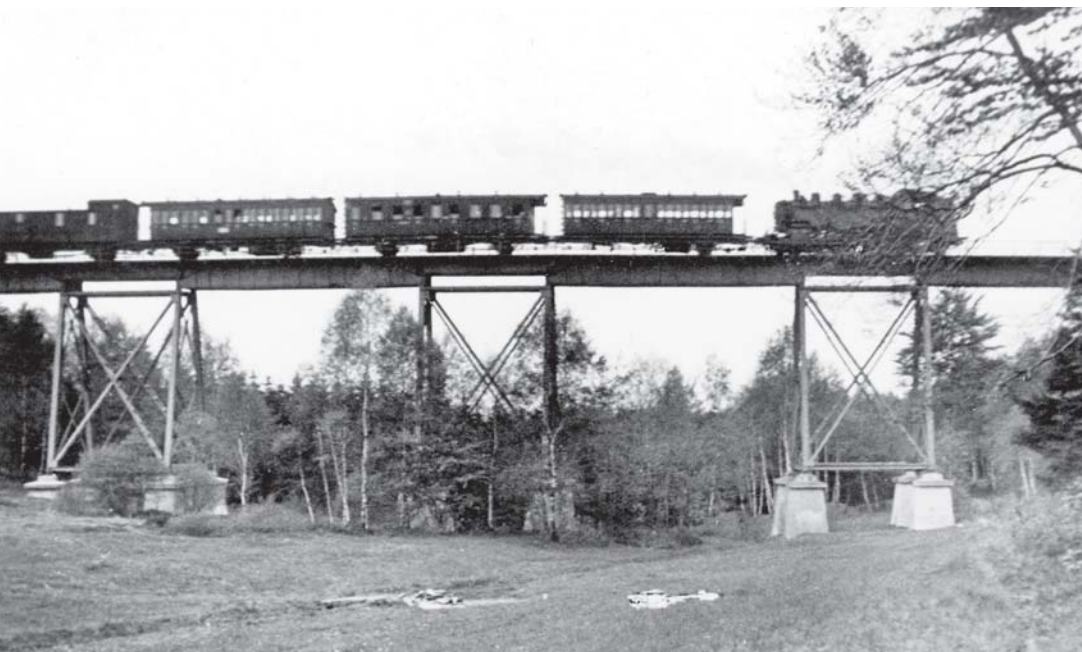


FOTO: SLG. SCHOLZ

Von den sieben Gitterbrücken sind nicht mehr alle vorhanden. Das Bild mit einem Personenzug nach Zwönitz und einer 86 an der Zugspitze zeigt die am km 5,78 stehende Kuttenbachtalbrücke.

Bahnhof Elterlein am Abend der Betriebseinstellung des Reiseverkehrs zwischen Scheibenberg und Elterlein. Unter Mithilfe von Günter Meyer, seine Handschrift ist an der Rauchkammer unübersehbar, wurde 86 126 festlich dekoriert. Hier steht sie mit P 1996 zur vorletzten Abfahrt am 21. November 1965 in Elterlein bereit.

Mit einer „Verspätung“ von einem halben Jahr wurde am 1. Mai 1900 die Strecke eröffnet. Die sieben Gerüstpfelerviadukte prägten den Streckencharakter und machten sie wirklich zu einer Gebirgsbahn. Von den Höhen, mit dem höchsten Streckenpunkt auf 672,86 Metern über NN am Streckenkilometer 11,192 zwischen Beierfeld und dem Viadukt Grünhain, ergaben sich viele schöne Blicke in die Erzgebirgslandschaft. Das trifft auch für den Abschnitt ab Elterlein zu. Hier verließ die Strecke den sonst dichten Erzgebirgswald.

Im August 1947 wurde das Schicksal der Ober-Erzgebirgischen Aussichtsbahn be-

siegelt. Im Zuge der Reparationsleistungen wählte man auch diese Strecke zum Abbau aus. Das Streckengleis von Scheibenberg bis Elterlein konnte nach großen Bemühungen um seinen Erhalt in Betrieb bleiben. In Elterlein bereits abgebaute Gleise wurden wieder montiert. So konnte ein Reststück der Strecke nach 1947 weiter genutzt werden. Hauptsächlich ist die erhaltene Strecke für den Personentransport benötigt worden. Der geringfügige Güterverkehr konnte auch durch eine neu geschaffene Ladestelle in Elterlein nicht gestärkt werden.

In Zwönitz blieben nach dem Abbau 1947 einige wenige hundert Meter Streckengleis bis etwa in Höhe des früheren Einfahrsignals erhalten. Die Anschlusskunden Umspannwerk, die BHG und Kisten-Walter konnten damit ihren Eisenbahnanchluss weiterhin nutzen.

Hohe Brücken, traumhaft schöne Ausblicke

Das endgültige Aus für die als Ober-Erzgebirgische Aussichtsbahn gepriesene Linie kam am 21. November 1965. Der P 1988 verließ um 22.22 Uhr als letzter Personenzug den Bahnhof Elterlein. Lok-, Zug- und Bahnhofspersonal hatten sich im Empfangsgebäude zu einer kleinen Feierstunde mit Zylinder und Akkordeon eingefunden. An diesem Tag erfolgte die Einstellung des Personenverkehrs auf der KBS 171g. Alle Personenzüge verkehrten auf der Reststrecke über Scheibenberg hinaus bis Schlettau. Güterverkehr konnte noch

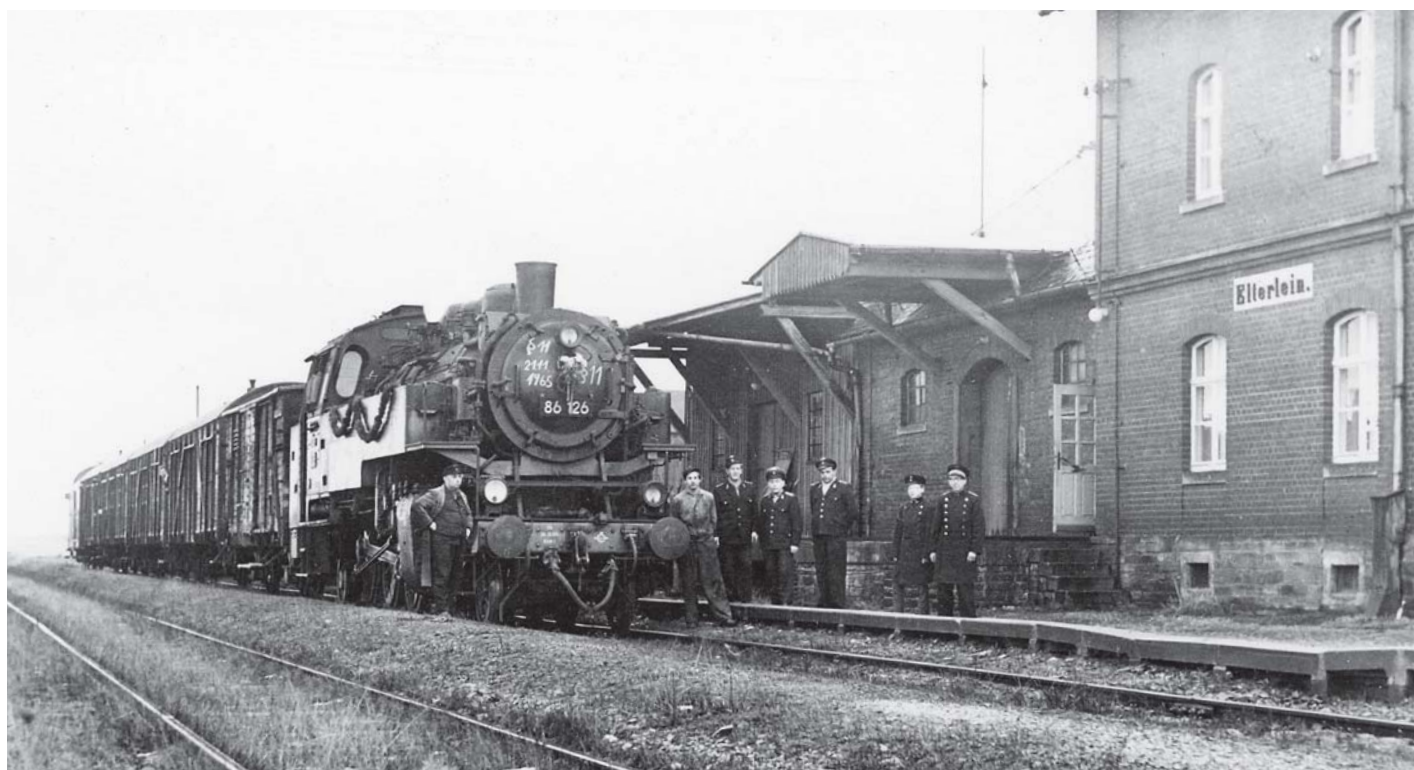


FOTO: GÜNTER MEYER (2)



P 1996 befährt, von Elterlein geblickt, den Schlangenbachtalviadukt. Markant war die verschiebbare Plattform für Wartungs- und Messarbeiten.

38 205 dampft vor der Kulisse des Scheibensbergs nach Markersbach. Links das Planum der ZS-Linie.

bis zum 24. September 1966 abgewickelt werden. Nur wenige Wagenladungen erreichten Elterlein mit seiner Ladestraße und dem Güterschuppen. Die Demontage erfolgte erst Jahre später. Bis 1968 nutzte man das stillgelegte Streckengleis vor Elterlein zum Abstellen von Schadwagen. Auf gut einem Kilometer, wo BSG- und ZS-Linie in Richtung Schwarzenberg parallel aus Scheibenberg hinausführten, blieb das Streckengleis als Scheibenerger Bahnhofsgleis noch Jahre liegen.

Am Streckenanfang, in Zwönitz, ein ähnliches Bild: Zwei noch erhaltene Bahnhofsgleise auf der Scheibenerger Seite werden in Zwönitz für Abstellzwecke noch in Betrieb gehalten. Das Streckengleis bis zum ehemaligen Einfahrsignal ist ebenfalls noch für eventuellen Bedarf des Umspannwerkes in Betrieb. □



FOTO: HELGE SCHOLZ

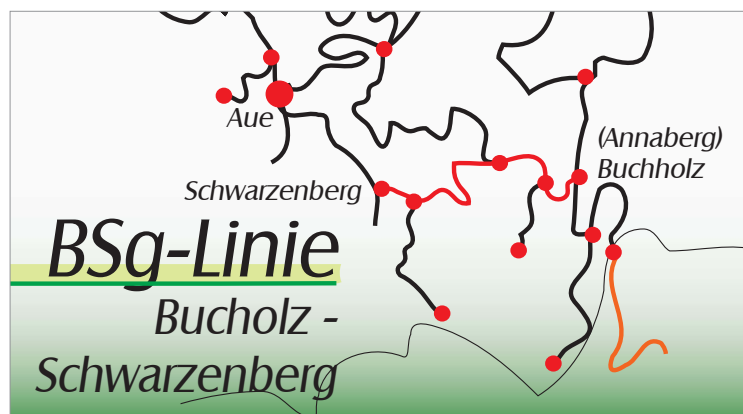


FOTO: ULRICH GRAUNITZ

Doppelausfahrt aus Annaberg-Buchholz
Süd: Die 86 1001-6 befährt die BSg-Linie.

Verbindungsbahn mit Viadukt

Als Verbindungsbahn zweier wichtiger Nebenstrecken hatte die BSg-Linie große Bedeutung. Nach Einstellung im Jahr 1997 konnte mit dem Projekt der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ 2009 ein wichtiger Schritt zur Erhaltung der Gebirgsbahn getan werden.



KARTE: HS-GRAFIK

Die Energiekrise Ende der 1970er-, Anfang der 1980er-Jahre ließ die Buchholz-Schwarzenberg-Linie in den Fokus der Eisenbahnfreunde rücken. Gerade einmal 90 Jahre war die BSg-Linie damals alt. Was ihren Bekanntheitsgrad plötzlich aufwertete, waren die Wiederinbetriebnahme der Dampflokomotiven im Bw Aue und die damit verbundenen Güterzugleistungen von Schwarzenberg nach Annaberg im Schlepp einer Reko- oder Altbau-50. Dazu konnte am Empfangsgebäude Markersbach ein heute nicht mehr denkbarer Service genutzt werden. Ein Fahrdienstleiter informierte die Eisenbahnfreunde auf einer kleinen Kreidetafel: „N61971 Güterzug nach Annaberg mit Dampflokk verkehrt heute“.

Zu den Anfängen: Die ersten Züge rollten am 1. Dezember 1889 über die Strecke. Gerade einmal mit 30 km/h, aber gegenüber der Postkutsche mit einem deutlichen Zeitgewinn. Aus den täglichen vier Zugpaaren gemischter Züge entwickelte sich schnell ein getrennter Personen- und Güterverkehr. Kohle war das



Der Bahnhof Buchholz im Jahr 1910. Mehrere Veränderungen der Gleislage hat die Station seit ihrer Eröffnung erlebt. Rechts des Empfangsgebäudes zu sehen sind einige Abstellgleise mit Verstärkungswagen. Das Streckengleis der BSg-Linie verlässt den Bahnhof in der Steigung am gerade noch erkennbaren Stellwerk. Am linken Bildrand schließen sich weitere Gütergleise an, wo es Anfang der 1980er-Jahre sogar zum Aufbau einer Containerverladung gekommen war.



Gleich hinter der Buchholzer Ausfahrt windet sich das Streckengleis zum höchsten Punkt der BSg-Linie hinauf. 50 3600-9 ist mit dem legendären N 61971 hier hinter Walthersdorf, heutzutage ein reizender, privat betriebener Museumsbahnhof mit mehreren Ausstellungsstücken und Übernachtungsmöglichkeiten, nach Annaberg-Buchholz Süd unterwegs.

Ein Zug der Erzgebirgischen Aussichtsbahn auf gleichem Streckenabschnitt.



Haupttransportgut. Von Annaberg aus rollten die Züge Richtung Walthersdorf und weiter nach Schlettau. Diese Station entwickelte sich zu einem Betriebsmittelpunkt; einmal durch die hier zeitgleich eröffnete Strecke nach Crottendorf. Diese begann bahnamtlich in Walthersdorf, die Züge begannen aber in Schlettau. Ebenso verkehrten die Personenzüge auf der ZS-Linie ab hier, obwohl diese bahnamtlich in Scheibenberg, der nächsten Station in Richtung Schwarzenberg, begann. Als „Anfangsbahnhof“ zweier Nebenbahnen plante und errichtete man in Schlettau ein zweistöndiges, zweigleisiges Heizhaus. Heute ist dies nicht mehr vorhanden. Seine letzte Aufgabe erhielt das Haus zum Unterstellen von Museumslokomotiven. 24 004 und 64 007 hatten hier einen wettergeschützten Standort.



Bis Scheibenberg verläuft die Strecke auf Höhenzügen weiter in westlicher Richtung. In diesem Streckenabschnitt rahmt auf zwei Kilometern der Erzgebirgswald die Trasse. Hinter der Station, heute nur noch im Rang eines Haltepunkts, steigt die BSg-Linie bis in Höhe des früheren ZS-Abzweigs noch leicht weiter an. Der höchste Streckenpunkt wurde aber schon zwei Kilometer nach dem Anfangsbahnhof Buchholz (ab 1. 1. 1949 Annaberg-Buchholz Süd) auf 648 Metern ü. NN passiert.

Hinter dem Scheitelpunkt, wo die ZS-Strecke in Richtung Norden abschwengte, beginnt der lange Abstieg ins Tal der Großen Mittweida. Von den Höhenzügen geht es mit mehreren Bögen talwärts. Kurz vor dem Markersbacher Viadukt schwenkt die Trasse in südliche Richtung und steuert auf das berühmte Brückenbauwerk zu.

Der Markersbacher Gerüstpfeilerviadukt ist das Wahrzeichen der Strecke. „Die große Brücke“ steht am Nordhang des Mittweidatal. Von weitem ist der Kunstbau zu sehen. Die Strecke verläuft auf der Brücke in einer 1:40-Steigung. Wenn man sich die Dimension des Kunstbaus vor Augen führt

Markenzeichen Markersbacher Viadukt

und seinen eigentlichen Zweck, nur den kleinen Maibach, einen Zufluss der Mittweida, zu überbrücken, kann man sich vorstellen, wie kostspielig Gebirgsbahnen zu errichten sind. In diese Kategorie kann man die BSg-Linie durchaus einordnen. Die Brücke ist 236,5 Meter lang und 36,5 Meter hoch. Acht Gerüstpfeiler wurden errichtet. Auf großen Betonfundamenten sind diese

gegründet. An einem dieser Pfeiler hat man zu Ehren des Bauleiters Claus Köpcke und Konstrukteurs Hans Manfred Krüger eine gusseiserne Gedenktafel angebracht. Die Überbauten zwischen den Pfeilern sind als Fischbauchträger ausgeführt. Rund 250 000 Mark hat die Brücke mit einem Gesamtgewicht von 507 Tonnen gekostet. Der 1. Mai 1888 steht als Tag ihrer Betriebsfreigabe in den Geschichtsbüchern. Nach 37 Jahren Betriebszeit machten sich erste Veränderungen notwendig. Mit dem Einsatz schwererer Maschinen und im Zuge des gesteigerten Frachtaufkommens musste die Konstruktion verstärkt werden. Dabei verblendete man die Fundamentblöcke, die Gerüstpfeiler erhielten zusätzliche Verstrebungen und mittels zusätzlicher Fischbauchträger wurden die Überbauten den neuen Achslasten angepasst.

Die Überführung des Markersbacher Viaduktes ist das Highlight bei der Reise auf der BSG-Linie.

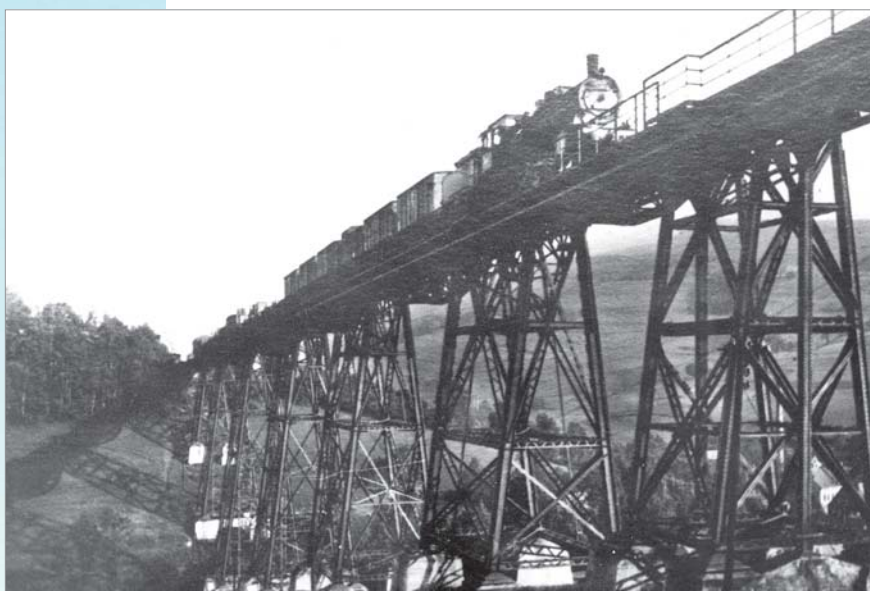


FOTO: S.G. SCHOLZ

Eine pr. G 10 rollt nach der Verstärkung der Brückenkonstruktion in Richtung Buchholz über den Viadukt.

Auf zwei Kilometern windet sich die Strecke vom Bahnhof Markersbach über eine große Schleife hinauf zum Viadukt.



FOTO: GÜNTER MEYER



Beim Brückengleis wurden die hier üblicherweise eingebauten Holzschwellen gegen Stahlschwellen getauscht. Die neuen Werte mit einer Meterlast von 6,4 t/m und einer zulässigen Achslast von 18 Tonnen erlaubten es nun, größere Schleppender-Maschinen über das Bauwerk fahren zu können. Laut DR-Dienstvorschrift war für die Auer G 12-Maschinen die Brücke nicht freigegeben. So wurden die dampfgeführten Nahgüterzüge der BSG-Linie eine Dömane von Loks der Baureihen 50 und 86. In den Jahren von 2003 bis 2009 erhielt der Kunstbau eine Sanierung.

Unterhalb des Gerüstpfeilviaduktes liegt Markersbach mit seiner Bahnstation. Eine große Schleife über zwei kleinere Blechträgerbrücken führt die Strecke zum Durchgangsbahnhof hinunter. Vom gegenüberliegenden Hang, dort, wo die Bundes-



FOTOS: HELGE SCHOLZ (2)

Der Bahnhof Schlettau mit den erst vor wenigen Jahren nachgerüsteten Formhauptsignalen trägt wieder das unverfälschte DR-Flair in sich.



FOTO: HELGE SCHOLZ

1983 dampft 50 3704-9 mit dem berühmten N 61917 über die BSG-Linie nach Annaberg-Buchholz Süd, hier auf einem nicht oft gezeigten Abschnitt bei Raschau.



FOTO: GÜNTER MEYER

Der Bahnhof Raschau am 3. September 1964. Mit der „Jugendlok“ 86 727 ist P 1940 angekommen. Der Zug läuft von Werdau bis zum unteren Bahnhof von Annaberg durch.

straße oberhalb des Mittweidatalles entlangführt, erhält man einen Blick wie auf eine Modellbahnanlage. Bei Dampfsonderfahrten oder den Betriebstagen der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn“ unter Regie des VSE e.V. in Zusammenarbeit mit Anliegerstädten und -gemeinden sowie der Tourismuswirtschaft bieten die Plätze einen Blick auf eine einmalige Inszenierung der guten alten Eisenbahn. Ob 50 3616-6 oder eine VT-Garnitur, eine ehemalige

V 100 der DR oder nun wieder die 86 1333-3 der Pressnitztalbahn GmbH, man wird an die Zeit der planmäßigen Befahrung der Strecke erinnert.

Hier ein Blick in die jüngere Geschichte der BSG-Linie: Am 27. September 1997 endete der planmäßige Reiseverkehr zwischen Schwarzenberg und Annaberg-Buchholz Süd. Sogar gerichtliche Schritte gegen diese Entscheidung wurden unternommen und waren letztlich „noch“ erfolg-

los. Eine Gesamteinstellung wurde noch nicht verfügt. Die BSG-Linie musste als wichtige Verbindung zweier Wirtschaftszentren und als Ausweichmöglichkeit für die AF-Linie (siehe MEB-Spezial 19) bestehen bleiben. Unmittelbar nach dem Aus der KBS 536 transportierte man Schotterladungen über die Strecke zu einer Gleisbaustelle nach Zschopau. Eine Spurerweiterung bei Raschau und die folgende Streckenspernung Ende März 1998 hätte das Schicksal der Strecke besiegeln können. Der in Schwarzenberg ansässige VSE e.V. machte sich um eine Übernahme der „Hausstrecke“ sehr verdient. Im Jahr 2002 pachtete die Erzgebirgsbahn die Strecke. An einen Personenverkehr wurde aber nicht gedacht. Dem Unternehmen steht damit die Möglichkeit offen, zwischen den beiden von ihr betriebenen Strecken von Annaberg nach Flöha (-Chemnitz) und Zwickau – Johanngeorgenstadt über die BSG-Linie Fahrzeuge auszutauschen. Diese Möglichkeit wurde beispielsweise in den Jahren der Streckensanierung der Zschopautalbahn (2006/07) genutzt.

Durch eine beispiellose Initiative und Zusammenrücken vieler Partner ist das Projekt der „Erzgebirgischen Aussichtsbahn (EAB)“ ins Leben gerufen worden. Das sind im einzelnen einerseits die Städte und Gemeinden Schwarzenberg, Raschau-Markersbach, Scheibenberg, Schlettau, Crottendorf und Annaberg-Buchholz sowie andererseits die DB RegioNetz Erz-



FOTO: GÜNTER MEYER

gebirgsbahn, der Tourismusverband Erzgebirge e.V. und der Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.. Die Partner organisierten ab 2008 einen Ausflugsverkehr, der 2009 an fünf Wochenenden begann. Bereits mehr als 35 000 gezählte Fahrgäste in den zurückliegenden Jahren geben den Bemühungen Recht. Für die neue Fahrtsaison der Erzgebirgischen Aussichtsbahn gilt das Motto: „Steigen Sie bitte ein und genießen Sie die einzigartigen Aussichten! Entdecken Sie mit uns Bekanntes oder vielleicht auch weniger Bekanntes im oberen Erzgebirge!“ Die Zukunft dieser Aktion hängt von den weiteren Besitz- und Pachtverhältnissen ab. Zu den Verkehrstagen der EAB werden VT der „Eisenbahnnostalgische Vogtland“ auf der Strecke der Erzgebirgischen Aussichtsbahn eingesetzt. Unterstützend und für Sonderfahrten stehen u.a. die VSE-eigene 50 3616-6 und 112 565-7 der Eisenbahn-Bau- und -Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbh zur Verfügung. 86 1333-3 befuhr am 17. November 2015 als erste 86 seit 18,5 Jahren wieder die BSg-Linie. Weitere werden folgen!

Im Tal der Mittweida angekommen, geht es dann weiter über Raschau nach Grünstädtel. Bis 25. September 1971 dampfte hier eine reizende Schmalspurbahn durchs Pöhlwassertal hinauf nach Rittersgrün.

Heute ist der einstige Trennungsbahnhof kaum wiederzuerkennen. Ein Teil der regelspurigen Bahnhofsgleise ist ausgebaut. Das freie Terrain hat sich in ein Birkenwäld-

chen verwandelt. Dennoch hat Grünstädtel seine Bedeutung nicht verloren. Entgegen dem Streckenrest wird über Schwarzenberg für Anschlusskunden ein Güterzugbetrieb ermöglicht. Von der Ladestraße aus verlässt Holz die Region. In größeren Abständen werden Ganzzüge abgefahren. 2013 verkehrten zweimal wöchentlich DB-SchenkerRail-Übergabezüge von Zwickau nach Grünstädtel. Dem Anschluss von Scholz Recycling wurden durch die „Gravitas“ der Baureihe 261 Ea-Wagen zur Beladung zugestellt. □

Bis zum 25. September 1971 kam es in Grünstädtel zur Begegnung von Regel- und Schmalspur. Die Pöhlwassertalbahn hat immer auf die Anschlussreisenden nach Oberittersgrün gewartet. 86 193 bespannte am 25. Mai 1967 den P 1940. 99 582 hingegen beförderte den P 2606 nach Rittersgrün.

293 046-7 der Pressnitztalbahn GmbH drückt Leerwagen zur Holzbeladung an die Grünstädtler Ladestraße. Der Wagen hinter der Lok steht in etwa auf einer früheren Kreuzung der beiden Spurweiten.

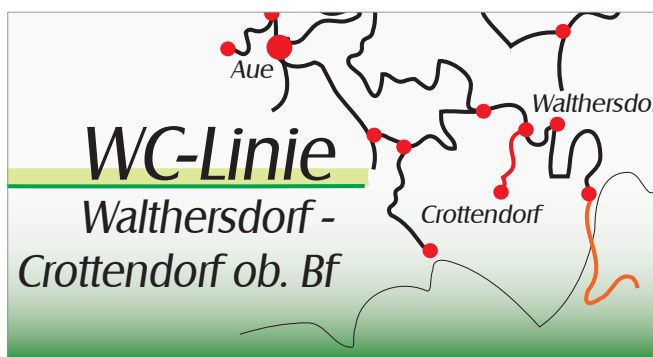


FOTO: MIRKO RIEDEL



FOTO: HELGE SCHOLZ

86 1001-6 steht für diese stimmungsvolle Winteraufnahme einmal anders herum im Dienst.



KARTE: HS-GRAFIK

Ortsstraße und Eisenbahntrasse in direkter „Zweisamkeit“.

Abzweigbahnhof Waltherdsdorf. 38 5205-0 fährt von Schlettau ein, die Weiche ist gestellt.





FOTO: HELGE SCHOLZ

Dampfbahn ins Räucherkerzenland

Die Nebenbahn von Walthersdorf hinauf zum und durch das romantische Reihendorf Crottendorf war abschnittsweise unter sehr ungünstigen Bedingungen zu trassieren. Dicht an den Häusern vorbei schlängelte sich diese Bahn am Rand der Ortsstraße bergauf. Die Einwohner wussten: „Vor dem Heraustreten aus der Haustür – Bahnbetrieb beachten!“

Parallel zum Bau der BSG-Linie wurde die nur 5,1 Kilometer lange Nebenstrecke im Bahnhof Walthersdorf durch das obere Zschopautal nach Crottendorf begonnen. Die kurze Zweigstrecke neben der Verbindungsbahn zwischen den großen Erzgebirgsstädten Annaberg und Schwarzenberg hatte für den wirtschaftlichen Aufschwung der Region wie überall eine hohe Bedeutung.

In Walthersdorf zweigte das Gleis gleich hinter dem beschränkten Bahnübergang in den leicht tiefer liegenden Ort ab. In mehre-

ren Bögen gelangten die Züge zum ersten Halt, der Station Waltherdsdorf Hp. Nach der Betriebseinstellung am 1. Juni 1999 wurde das kleine Stationshäuschen zum Eisenbahnmuseum des VSE e.V. nach Schwarzenberg gebracht und erinnert dort an die inzwischen abgebaute Strecke.

Weiter ging die Linie nach einem weiteren Bahnübergang in das noch weite Zschopautal hinein. Unterwegs passierte das Gleis einige freistehende Güter, näherte sich der noch als großer Bach dahinsprudelnden Zschopau und erreichte vor dem unteren Bahnhof der Erzbergsgemeinde die Bebauung. Ab dort hatte die

Stichbahn schrammte an den Haustüren vorbei

Bahn ihr Markenzeichen bekommen. Sprichwörtlich vor den Haustüren rollten die Züge im engen Tal zum Endbahnhof weiter. Den Bewohnern der Häuser war die Situation klar, erst auf den Bahnbetrieb zu achten, bevor man den Fußweg oder die Straße erreichen konnte.

Im eng bebauten Crottendorf lag der Endbahnhof im Kilometer 5,1. Eine letzte Zschopaubrücke galt es zu passieren und anschließend in eine kurze Steigung hinauf zum oberen Bahnhof zu kommen. Damit war die Fahrt beendet. Ein großes Empfangsgebäude, vier Bahnhofsgleise, viele



FOTO: HELGE SCHOLZ

Die Crottendorfer Strecke war eine Domäne der Baureihe 86. Sie soll diesmal nicht so im Vordergrund stehen. Der Einsatz des Chemnitzer Rollwagens mit der passenden EDV-Nummer war 1992 eine Überraschung, die für neue Eindrücke sorgte. 38 5205-0 rollt hier hinter Waltherdsdorf Hp entlang der noch als Bach sprudelnden Zschopau.



FOTO: ULRICH GRAUNITZ

Der Wiedereinsatz von Lokomotiven der Baureihe 86 auf einer ihrer Stammstrecken lockte die Eisenbahnfans ins obere Zschopautal. Das Bw Aue setzte ab dem 23. Mai 1982 bis zum 26. Mai 1988 wieder eine Lok auf der Stichstrecke ein. 86 1056-0 schnauft mit zwei Reko-Wagen die Hauptstraße hinauf. Vor Crottendorf unt. Bf kamen sich Bahn und Straße sehr nahe.

Rampen und Ladeplätze kündeten von der einstigen Bedeutung des hier abgewinkelten Güterumschlags.

Ab dem 1. Januar 1995 erreichten keine Güterwagen mehr den Endbahnhof. Reisezugverkehr gab es noch bis zum 31. Dezember 1996. Erst der 1. Juni 1999 war das offizielle Stilllegungsdatum.

Ab Frühjahr 1982 rollte die 86 1001-6 erneut im Plandienst auf der Nebenbahn nach Crottendorf hinauf. Der planmäßige Einsatz dieser Baureihe war 1976 beendet worden. Die Lokeinsatzstelle Annaberg-Buchholz des Bw Aue nahm mit der Traditionslok 86 1001-6 und weiteren Maschinen die Bedienung der Nebenstrecke erneut in den Plan als rein dampfgeführte Leistung auf. Der Umlauf hatte einige Besonderheiten. Einmal die morgendliche Ankunft der 86 in Schlettau. Nachdem sie den N 61922 von Crottendorf nach Schlettau gebracht hatte, fuhr die Planlok zur Mit-



tagspause über die BSg-Linie zur Lokeinsatzstelle Annaberg-Buchholz und am Nachmittag zurück „zum Dienst“. Erst im Mai 1988 war dieses Intermezzo mit den letzten Fahrten der 86 1501-5 beendet. Diesellokomotiven übernahmen in den letzten Jahren den Dienst, gewürzt mit einigen Sonder- und Plandampfkationen, wobei sogar 38 5205-0 auf die Strecke gelangte. Lokmangel im Betriebshof Chemnitz führte Maschinen der Baureihe 219 im Herbst 1995 ebenso als Gastlokomotiven hier hinauf. Das letzte Großereignis auf der Crottendorfer Schiene war am 28. Januar 1996 der kurze Besuch des VT 601 vom „Arbeitskreis Eifelbahn“. □

*38 5205-0 passiert vor dem Endbahnhof die Hauptstraße. Es folgt eine Zschopau-
brücke. Im Endbahnhof hat die Lokomotive im Januar 1992 trotz aller Nostalgie ihre Rangieraufgaben zu erfüllen.*



FOTOS: HELGE SCHOLZ (2)

Hauptbahn im Zeichen des Bergbaus

Von einer Kohlebahn über eine zweigleisig ausgebaute Magistrale und die Abfuhrroute von Uranerz spannt sich der Bogen bis zur Gründung eines Eisenbahnmuseums.

Die Strecke von Schwarzenberg nach Zwickau ist im Gegensatz zu allen anderen Linien im westlichen Erzgebirge eine Hauptbahn. Aus diesem Grund erfolgte ein zweigleisiger Ausbau. Im Laufe der Streckengeschichte ist dies aber Schritt für Schritt minimiert worden. Heute besteht nur noch im Abschnitt von Bad Schlema bis Zwickau die Zweigleisigkeit.

Die Streckenbezeichnung Schwarzenberg – Zwickau widerspricht etwas der Geschichte. Seinen Ursprung hatte die heute noch wichtige Verkehrsmagistrale in der Kohlebahn von Zwickau nach Bockwa. Diese wurde 1854 auf dem linken Ufer der Zwickauer Mulde eröffnet und ging 1859 in der Strecke Zwickau – Schwarzenberg auf. Um kurz abzuschweifen, aber dennoch einen Teil der Streckengeschichte zu be-

trachten: Eine Lokomotive der Kohlebahn wurde berühmt. Es ist die MULDENTHAL, die für den Betrieb 1861 von Hartmann in Chemnitz gekauft wurde. Sie hat nach ihrer Ausmusterung im Jahr 1952 im Verkehrsmuseum Dresden einen würdevollen Platz gefunden.

Von Zwickau aus benutzte die erst eingeleisig gebaute Strecke die Linie der Kohlebahn bis Cainsdorf und verlief dann wei-



KARTE: HS-GRAFIK

Der Eisenbahnknotenpunkt Zwickau ist das nördliche Ende der SZ-Linie. 58 3047-6 erwartet am 27. 2. 1992 die Abfahrt nach Aue. 219 067-6 wird ihr folgen. Die Zeit bis dahin wird noch mit der Pflege der Führerstandsfenster überbrückt.

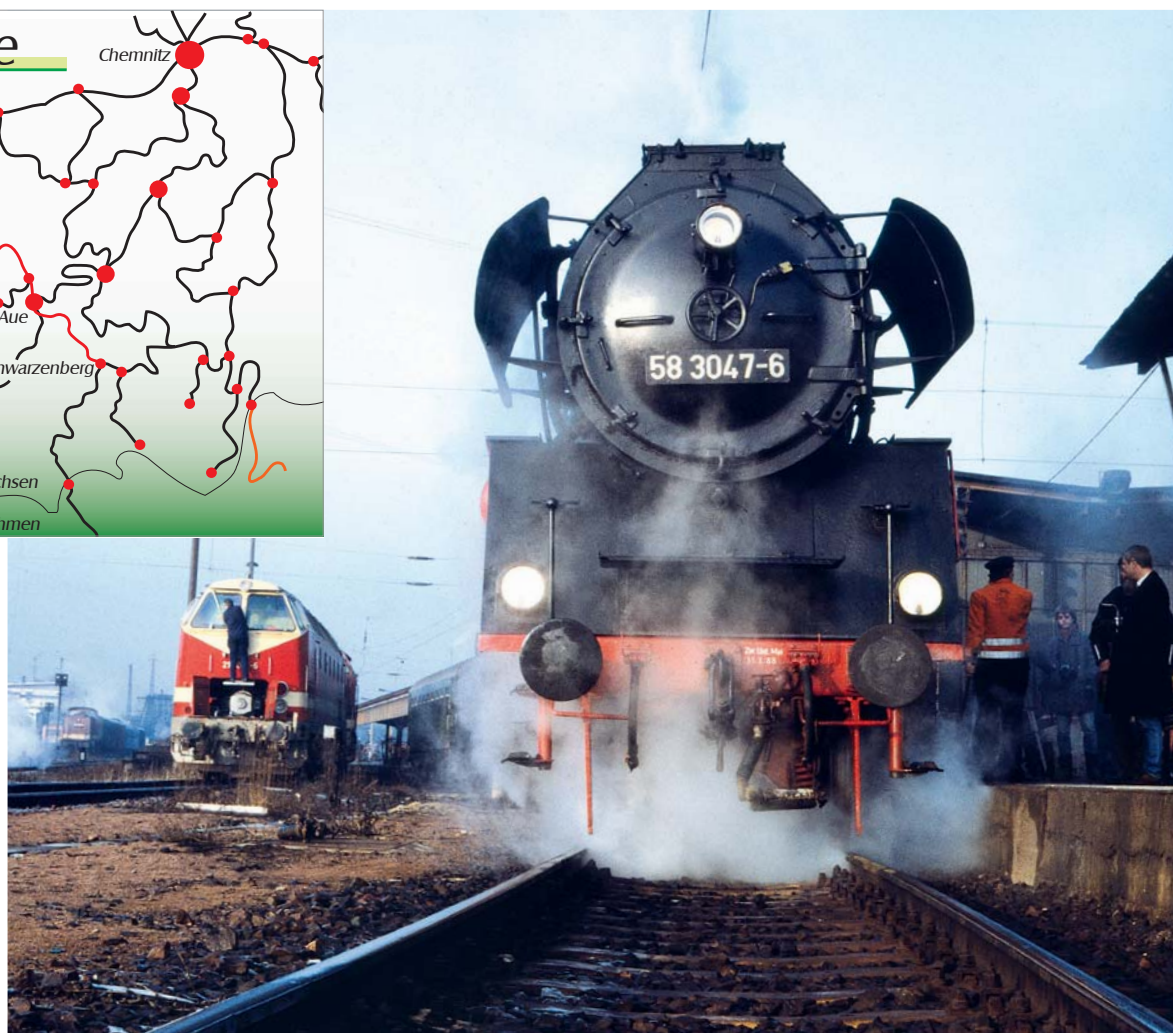


FOTO: HELGE SCHOLZ



Wiesenburg erlangte wegen der hier bis zur Streckensanierung 1999 stehenden kleinen Signalbrücke Berühmtheit unter den Eisenbahnfans. Viel früher, am 15. Juli 1964, steht 58 2097 am Wasserhaus und stillt den Durst. Hinter der Maschine neben der Wasserstation ist die Eisenkonstruktion des hochgestellten Ausfahrtsignals noch zu erkennen.

ter im Mulden- und Schwarzwassertal in südöstliche Richtung über Wilkau-Haßlau, Wiesenburg, Hartenstein, Schlema und Aue bis nach Schwarzenberg. Dem Verkehrsaufkommen entsprechend sind zur Jahrhundertwende einige Abschnitte mit einem zweiten Streckengleis ausgebaut worden. Eine Streckenbegradigung durch diesen Ausbau führte durch die Auflösung einiger Bögen zu einer Verkürzung von 1,6 Kilometern.

In Schlema unt. Bf zweigte noch eine Nebenstrecke von der SZ-Linie ab. Eine von Wiesenburg geforderte Nebenstrecke nach Wildenfels wurde nicht genehmigt. Anzumerken wäre noch die 1881 in Wilkau-Haßlau eröffnete erste sächsische schmalspurige Sekundärbahn. Mit der Anwendung dieser neuen Betriebsform wurde der Bahnhof umgebaut. Als technische Besonderheit war dann bis zur Betriebseinstellung der Schmalspurbahn 1973 die Kreuzung der beiden Spurweiten im südlichen Bahnhofskopf zu nennen.

Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf der SZ-Linie gestaltete sich nach dem 8. Mai 1945 kompliziert. Einmal hatten Sprengungen den durchgehenden Betrieb unterbrochen, andererseits wurde Schwarzenberg nicht besetzt und die Gesamtstrecke lag in unterschiedlichen Besatzungszonen bzw. einem neutralen Gebiet. Nach der Festlegung der Besatzungszonen ist das zweite Streckengleis im Ab-



50 2146-4 donnert am 8. Mai 1984 mit beeindruckender Rauchentwicklung über die Muldenbrücke vor der Kulisse des Hartensteiner Schachtes 371 in Richtung Aue.

FOTO: ULRICH GRAUNITZ



FOTO: HELGE SCHOLZ

Die Südausfahrt von Wilkau-Haßlau: 86 1001-6 passiert hinter der Weichenlaterne die einstige Kreuzung der regelspurigen SZ- mit der schmalspurigen WCd-Linie. Diese verlief bis 1973 rechts und querte nach der Brücke beide Streckengleise nach links.

Ein Blick von der Schlemaer Halde am 2. 5. 1986 ins Tal der Zwickauer Mulde. 503551-4 rollt mit einem für die Zeit langen Güterzug in Richtung Zwickau. Hinter der erkennbaren Gitterbrücke verschwindet die Trasse im 357 Meter langen Schlemaer Tunnel.



FOTO: ULRICH GRAUNITZ

schnitt Aue–Zwickau 1946 abgebaut worden. Durch den beginnenden Uranerzabbau durch die Wismut ließ sich ein Wiederaufbau des zweiten Gleises nicht umgehen und Ende der 1940er-Jahre wurde wieder von Aue bis Zwickau zweigleisig gefahren. Unmittelbar darauf folgte die Errichtung des zweiten Gleises bis Schwarzenberg-Neuwelt und weiter in den Bahnhof.

Hochwertige Personenzugleistungen unterstrichen den Hauptbahnrang. Mit den letzten in Aue stationierten Loks der Baurei-

Bis 1976 die Bastion der letzten Auer 58.10-21

he 58.10-21 wurde bis zu deren Außerdienststellung 1976 der D560/D565 Berlin–Leipzig–Aue auf der SZ-Linie mit Dampf geführt. Letzte Planlok war die 58 1800-0. Sie beendete am 25. September 1976 den G12-Einsatz auf der SZ-Linie und in Aue.

Das Stichwort, um auf das Bahnbetriebswerk Aue einzugehen: Neben den Lokbehandlungsanlagen in Zwickau und Schwarzenberg war das Auer Bw neben Maschinen auf der SZ-Linie die Heimat von Dampf- und Diesellokomotiven der JS-, BSg-, CA- und EEo-Linie. Erste hier stationierte Maschinen waren IIIb (BR 34.76), IIIb T (BR 98.72), V (BR 53.82), V V (BR 53.6), V T (BR 89.2/89.82) und IV T (BR 71.3). 1936 kam mit der BR 86 die Erzgebirgslök in den Bestand. Nach 1945 wurde der Lokpark um

weitere Baureihen ergänzt. Maschinen der Baureihen 56 und 58 wurden zum Bewältigen der gestiegenen Transportaufgaben, maßgeblich durch den Wismutbergbau, beheimatet. Die Lokomotiven der Baureihe 75.5 rückten in den Nebenbahndienst, die 94.20 bespannten Güterzüge. Mit der Beheimatung von Maschinen der Baureihe 84 nach der Eingliederung des aufgelösten Bw Schwarzenberg in das Bw Aue bereicherte die nächste Baureihe kurzzeitig die Baureihenplatte. Der Traktionswechsel setzte Mitte der 1930er-Jahre mit der Indienststellung erster Kö ein, erlebte 1963 mit der V 15 die nächste Verdieselung, um 1970 mit den ersten V 100 und setzte sich mit der V 180 fort, was am 28. November 1976 mit der letzten G 12-Leistung abgeschlossen wurde. Die ab 1982 nur kurzzeitigen Einsätze der 86 und 50 im Güterzugdienst um Aue waren nur ein Intermezzo in Folge des Dieselpasses bei der DR.

Ab 2001 ist die SZ-Linie umfangreich saniert worden. Dabei entfiel zwischen Schwarzenberg und Aue das zweite Streckengleis und eine moderne Infrastruktur wurde geschaffen. Der Personenzugbetrieb auf der SZ-Linie wird heute durch die Erzgebirgsbahn mit VT 642 im Einstundentakt durchgeführt.

Schwarzenberg wurde mit der Niederlassung des VSE e.V. im früheren Bahnbetriebswerk zu einem europaweit bekannten Standort eines hochklassigen Eisenbahnmuseums. In den Jahren 1992 bis 1998 haben die Vereinsmitglieder hauptsächlich an der Instandsetzung der Gleisanlagen, des Lokschuppens und dessen Umfelds gearbeitet. Heute stehen hier Museumslokomotiven aller Traktionen und die einsatzfähige vereinseigene 50 3616-6. Schwarzenberg ist Ausgangspunkt vieler Sonder- und Plandampfaktionen, beliebtes Reiseziel für Sonderzüge mit Gastlokomotiven und Gastgeber von Eisenbahnfesten. □



FOTO: VSE

Die Bw an der Linie nahmen eine völlig unterschiedliche Entwicklung. Das Gelände des am 31. Dezember 1955 aufgelösten Bw Schwarzenberg verwandelte der VSE e.V. in ein Museum, das Bw Aue wurde nach seiner Auflösung 1994 letztlich im August 2007 komplett abgerissen. Es blieben nur Erinnerungen wie diese.

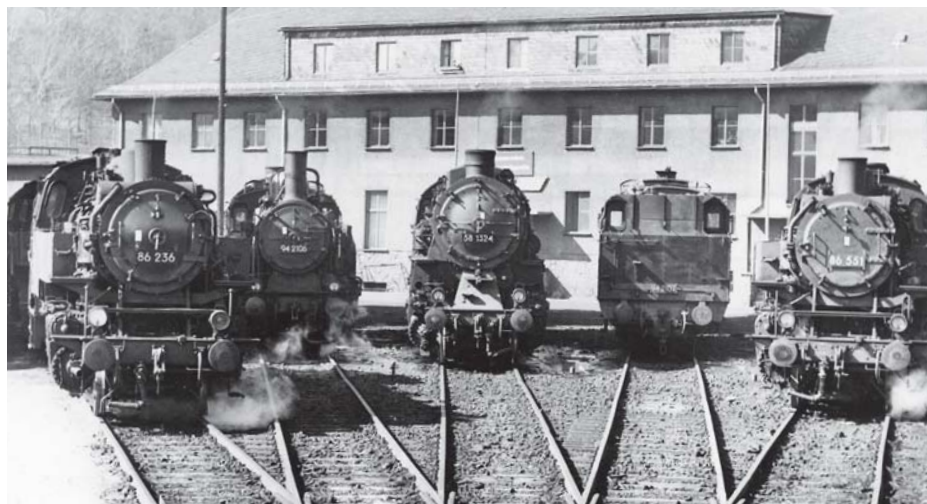


FOTO: GÜNTHER MEYER



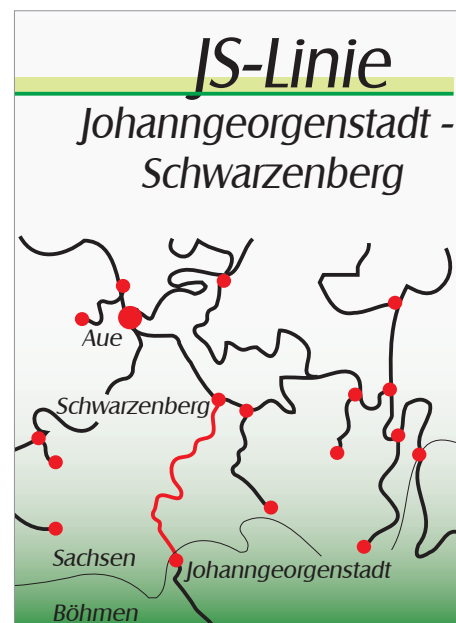
FOTO: HELGE SCHOLZ

Vor Wiesenburg rollt 219 111-2 durch den Abend in Richtung Zwickau. Die Baureihe übernahm lange den Personenzugdienst.



FOTO: ROLF DAUNDERER

An der Burg Stein rollt ein 642 der Erzgebirgsbahn auf dem zweigleisigen Abschnitt bei Hartenstein vorbei.



KARTE: HS-GRAFIK

Eine Lokomotive der sächs. Gattung VT verlässt den Schwarzenberger Schlossbergertunnel auf dem Weg nach Johanngeorgenstadt. Der Tunnel ist heute ein Kulturzentrum, wo der MEC Schwarzenberg seit 1995 Ausstellungen organisiert.

Nach Böhmen

Von der Nebenstrecke zur Hauptbahn und wieder zurückgestuft – die Geschichte der „Johannstädter Schiene“ ist ein Musterbeispiel, wie politische und wirtschaftliche Umwälzungen den Betrieb einer Eisenbahnlinie beeinflussen.

Die Fortsetzung der von Schwarzenberg nach Zwickau verlaufenden Hauptbahn in südliche Richtung war schon zu deren Bau eine ins Auge gefasste Option. Den Schienenweg durch das Schwarzwassertal zur Landesgrenze zu führen, brachte die nächste Verbindung mit dem damals österreich-ungarischen Streckennetz. Hier erreichte man aber nicht wie in Reitzenhain den Anschluss mit der Buschterader Eisenbahn. Am 13. November 1872 wurde der Eisenbahn Pilsen–Priesen(–Komotau) (EPPK) durch die österreichische Regierung die Konzession für eine Hauptbahnlinie von Pilsen über Karlsbad zum sächsischen Johanngeorgenstadt erteilt.

Entsprechend der Geologie des Erzgebirges als Pultschollengebirge bereitete der Bahnbau auf sächsischer Seite weniger Schwierigkeiten als auf der steil aufsteigenden Südseite.

Der Bahnhof Johanngeorgenstadt wurde als Grenzbahnhof ausgebaut. Einen durchgehenden Reisezugverkehr nach Karlsbad gab es aber erst kurzzeitig vor Kriegsende.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm die Linie eine völlig neue Entwicklung. Einmal ruhte der Grenzverkehr vollständig. Durch den Uranerzabbau der Wismut im Gebiet Johanngeorgenstadt wurde der zweigleisige Ausbau der Strecke ab 1948 vorangetrieben. Damit ging nicht nur eine Neutras-

sierung einher. In Georgenthal wurde eine Abzweigstrecke zu den Schächten gebaut und in Breitenbrunn ein Güterbahnhof. Der zweigleisige Ausbau hatte ein Tunnelbauprojekt zur Folge. Durch den alten Schwarzenberger Schlossbergertunnel ließ sich kein zweites Gleis legen. So wechselte die Trasse hinter der Schwarzenberg-Ausfahrt bis Erla auf ein neues Gelände. Für den anspruchsvollen Güterverkehr setzte man die im Müglitztal entbehrlich gewordenen letzten Maschinen der Baureihe 84 zum Bw Schwarzenberg um. Kesselschäden an den Einheitslokomotiven brachten aber ein frühes Abstellen dieser Kraftpakete. Darauf hin übernahmen die 58.10-21 die Hauptlast im Güterverkehr und Personen-

*Volldampf am Antonsthaler Felsen mit
der 58 1111-2. Genau zum Zeitpunkt der
Durchfahrt strich ein Sonnenstreif zum
Jubel der Fotografen an einem sonst
trüben Tag über Fels und Streckenpunkt.*





FOTO: ULRICH GRAUNITZ

zugdienst bis zum Traktionswechsel zu Beginn der 1970er-Jahre. Bereits Mitte der 1960er-Jahre ging der Bergbau zurück. Damit sanken die Transportleistungen, die zur Hauptbahn hochgestufte Linie wechselte wieder in den Rang einer Nebenbahn. Der Abbau des zweiten Streckengleises ab Erla bis zum Endbahnhof verdeutlicht das. Eine Besonderheit gibt es in Johanngeorgenstadt. Die Kilometrierung beginnt vor dem Empfangsgebäude. Die 750 Meter Strecke in Richtung Landesgrenze trägt daher auf den Kilometersteinen negative Angaben. Zwischen Bahnhof und Landesgrenze gab es noch zwei Anschlüsse.

Wäre Johanngeorgenstadt nicht als Grenzbahnhof gebaut worden, so wäre die Bedeutung der Strecke heute kaum noch darstellbar. Die Stadt am Erzgebirgskamm hat seit der politischen Wende mit einem dramatischen Bevölkerungsrückgang von 40 Prozent (Tendenz steigend) zu kämpfen. Eine kaum spürbare Belebung hat der aufgenommene Grenzverkehr mit Personenzügen nach Karlsbad gebracht. Am 17. April 1992 wurde dieser begonnen.

Höhere Reisegeschwindigkeiten haben die im Jahr 2000 erfolgten Erneuerungsarbeiten an der Strecke ermöglicht. Der verbliebene zweigleisige Abschnitt Schwarzenberg – Erla ist in Folge der Sanierungsarbeiten abgebaut worden. Heute verkehren hier die VT 642 der Erzgebirgsbahn im Einstundentakt. Die Züge rollen dabei bis Zwickau. Täglich erreichen sechs Züge der Tschechischen Bahn aus Karlovy Vary den Bahnhof Johanngeorgenstadt, in dem bahnsteiggleiche Umsteigemöglichkeiten zu den Zügen der Erzgebirgsbahn aus bzw. in Richtung Zwickau besteht. Ein planmäßiger Güterverkehr, letzters hauptsächlich Holztransporte, wurde 1999 eingestellt. Die Tore des Lokschuppens Bauart Pirna blieben ab 1976 geschlossen und 1978 verschwand die Drehscheibe. □

50 3690-0 ist am 2. Mai 1986 bei Erlabrunn auf Bergfahrt.

Gut vier Jahre später rollt hier 86 1501-5 aus Johanngeorgenstadt aus. Oben im Dunst die Bergstadt. Neben der Maschine erkennt man noch die letzten Spuren des ehemaligen zweiten Streckengleises.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Täglich erreichen sechs Züge der Tschechischen Bahn aus Karlovy Vary den Bahnhof Johanngeorgenstadt, in dem bahnsteiggleiche Umsteigemöglichkeiten zu den Zügen der Erzgebirgsbahn aus bzw. in Richtung Zwickau bestehen.



FOTO: STEFFEN SCHMIDT



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 „Vollampf im Erzgebirge“ mit fantastischen Filmszenen vom planmäßigen Dampflokeinsatz im Erzgebirge, überwiegend mit Maschinen der Baureihen 50 und 86.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 160 Abbildungen, inklusive Video-DVD mit ca. 50 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 701501

€ 15,-

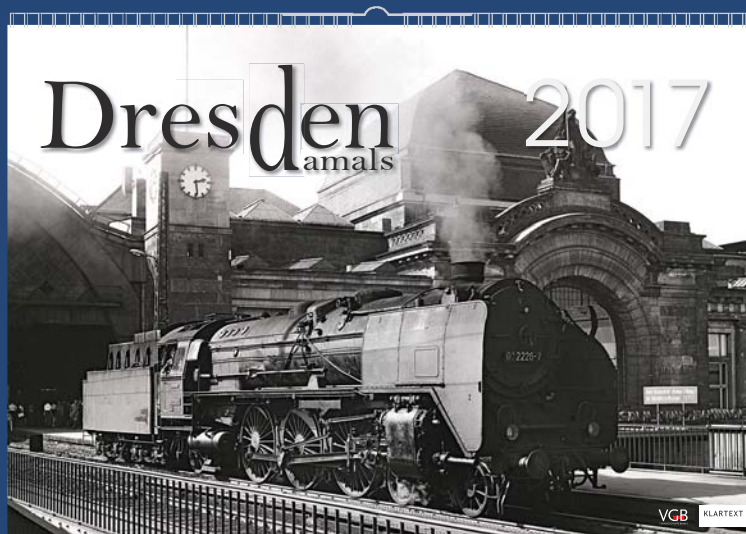
Best.-Nr.
701501

**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]

DDR-VERKEHRSGESCHICHTE IN GROSSFORMATIGEN KALENDERN



Dresden damals

Eine faszinierenden Reise mit Tram und Bahn in frühen DDR-Jahren
Best.-Nr. 581620 · € 9,95



Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den
RioGrande-Filmprofis: Faszina-
tion Schnellzugdampflok
(55 Minuten)
Best.-Nr. 581609 · € 19,95



Berlin Ost-West

13 äußerst interessante Mo-
tive aus der geteilten Stadt zu
Dampfzeiten
Best.-Nr. 581619 · € 9,95

Alle Kalender
im Format 49 x 34 cm
(wenn nicht anders angegeben),
mit 12 Monatsmotiven plus
Titel- und Legendenblatt,
Wire-O-Bindung
mit Aufhänger

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

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 · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



Am Pöhlwasser entlang

Die erste Stilllegungswelle der frühen 1960er-Jahre hat die Linie im Pöhlwassertal gerade noch einmal überlebt. 1971 kam dann doch der Abschied von dieser liebenswerten Bahn ohne Rollwagenbetrieb.

Ihren Ausgangspunkt hatte die 9,3 Kilometer lange Strecke im Bahnhof Grünstädtel an der BSG-Linie. Zeit ihres Bestehens vom 30. Juni 1889 bis zum 25. September 1971 war kein Rollwagenbetrieb möglich. So gestaltete sich der Güterumschlag sehr schwierig und vor allem kostenintensiv.

So ganz einfach konnte man aber in den späten 1960er-Jahren noch nicht auf die Bahn durch das Pöhlwassertal verzichten. Schlecht ausgebaute Straßen für den Busverkehr als Personenzugersatz und mangelnder Lkw-Bestand für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße führten zu einem Fortbestand der Strecke über das geplante Rationalisierungsdatum hinaus. Die malerische Strecke hatte einige Highlights zu bieten. Angefangen mit dem kurzen Parallelabschnitt mit der BSG-Linie über eine reizende Durchfahrt des Örtchens Pöhl bis zur für sächsische Schmalspurbahnen einmaligen doppelten Linksweiche im Anschluss Breitfeld und einem Endbahnhof mit Heizhaus, Güterschuppen und Ladestraßen.

Zwei Höhepunkte in der Betriebszeit der Linie waren das 25- und 75-jährige Betriebsjubiläum. Die 75-Jahr-Feier war ein unvergessliches Erlebnis. Fritz Hager war es zu verdanken, der für den am 5. Juli 1964

eingesetzten Festzug mehrere zweiachsige Güter-, Personen-, Pack- und Postwagen nach Grünstädtel bringen ließ. Geschmückt und mit viel Liebe gestaltete Wagen rollten zur Ehre der Bahn durchs Tal.

Der Personenverkehr war durch die in der Umgebung von Grünstädtel aufgeschlossenen Schächte so erfolgreich, dass sogar „Arbeiterzüge“ verkehrten. Im Güterverkehr brachte man neben Kohle für den Hausbrand und die Kesselhäuser der angrenzenden Firmen in Mengen Stamm- und Schnittholz zu den Holzschleifereien, Papier- und Kartonfabriken und Holzverarbeitenden Firmen. Die „Bretterzüge“ waren ein tägliches Bild.

Gleich nach der Stilllegung fasste man den Plan zum Aufbau eines Eisenbahnmuseums auf dem Gelände des Bahnhofs Oberittersgrün. Noch vor dem Abbau der Gleisanlagen konnten die dafür schnell von der Gemeinde Rittersgrün erworbenen Wagen und die in Kirchberg frei gewordene 99 1579-4 nach Rittersgrün überführt werden. Das Spektakel am 15. Januar 1972 war die allerletzte Fahrt einer Dampflokomotive auf



KARTE: HS-GRAFIK



Es war ein Augenschmaus, die Züge der Pöhlwasserbahn in Pöhla und Rittersgrün durch die Ortslagen schnaufen zu sehen. Hier verlässt gerade ein Personenzug den Endbahnhof. An den Grundstücksgrenzen entlang geht es zum nächsten Halt in Unterrittersgrün.

Pöhla ist der andere Ort mit einer langen Ortsdurchfahrt. Die Station, links oben zu sehen, befand sich gleich am Ortseingang. Die Szene kurz vor der Betriebseinstellung verdeutlicht die vergangene Romantik und Bindung der Bahn ans örtliche Leben.

Am letzten Betriebstag verlässt der Vormittagszug Unterrittersgrün. Lokführer Gerhard Grätzner ließ es sich nicht nehmen, seine letzte Fahrt mit einem Zylinder zu absolvieren.

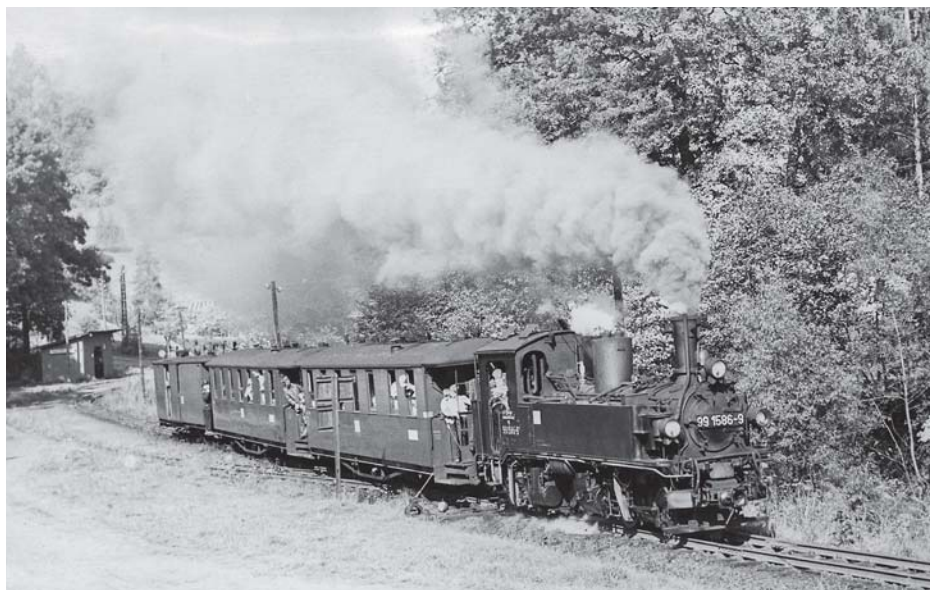


FOTO: HEINZ FINZEL/SLG. SCHOLZ (2)



FOTO: HELGE SCHOLZ

der Strecke. Für die Überführung musste eine schon existierende Gleislücke geschlossen werden. Nach Ankauf weiterer Exponate wurde das Museum am 18. Juni 1977 als erstes Eisenbahnmuseum in der DDR eröffnet. Mit dem privat organisierten und finanzierten Fototag gelingt es regelmäßig, für einen Tag die liebevolle Schmalspurbahn herrlichkeit auf die Grünstädtler Gleise zurückzuholen. □

Beim alljährlichen Fototag werden klassische Betriebsszenen nachgestellt. Die 99 1579-4 ist hier als 99 1604-0 beschildert und schiebt sozusagen mit der künstlichen Qualmentwicklung in der Rauchkammer wie früher eine Schnittholzladung zur Ladestraße.



FOTO: STEFFEN TAUTZ

86 1001-6 rollt als letzter Zug auf der Strecke im April 1993 nach Schlema ob. Bf, hier kurz vor der Endstelle.



KARTE: HS-GRAFIK

Bahn zum Radiumbad

Über die Strecke erreichten Anfang des letzten Jahrhunderts Kurgäste die Radium-Heilbäder, doch das sollte sich nach 1945 völlig ändern.

Eine 5,4 Kilometer lange Nebenstrecke verband bis zum 12. Juni 1952 die beiden Bergstädte Schneeberg und das später eingemeindete Neustädtel mit der SN-Linie in Schlema unt. Bf. Der intensive Bergbau in der Region hinterließ nach 1945 seine Spuren. Starke Geländesenkungen ließen im Bereich Oberschlema-Schneeberg keinen sicheren Bahnbetrieb mehr zu. So existierte ab 1952 nur noch der Streckenrest zwischen Schlema unt. und ob. Bf. Aber was hätte diese Nebenbahn für Perspektiven gehabt! Rekordverdächtige 14 Verlängerungsprojekte wurden von 1862 bis 1951 auf die Tagesordnung gesetzt. Zu keiner Realisierung ist es gekommen.

In den 20er- bis 40er-Jahren des letzten Jahrhunderts hatte die Bahn eine hohe Bedeutung für den hier eröffneten Kurbetrieb der Radiumbäder erlangt. Kurswagen und von den Metropolen direkt hierher fahrende Züge gab es. Sogar mit dem Einsatz von Triebwagen hat man auf den Kurbetrieb Rücksicht genommen. Doch ab Oberschlema (später Schlema ob. Bf) mussten nach wie vor Dampflokomotiven bis Schneeberg eingesetzt werden. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verwandelte sich die Kur- in eine Bergbauregion. Für

den Transport der Arbeitskräfte setzte man auf der Strecke sogar neue Doppelstockzüge ein. Der Bergbau verlagerte sich aber nach Hartenstein und der Personenverkehr endete damit 1959. Ein Güterverkehr wurde somit nur noch bis Schlema ob. Bf durchgeführt. So bedeutend, dass die Strecke 1972 saniert wurde. Das Bahnhofsgelände von Schlema ob. Bf diente um 1982 als Lagerplatz für die Betonteile. Danach vollzog sich der Niedergang. Am 6. Juni 1996 wurde die Strecke Schlema unt. Bf – Schlema ob. Bf stillgelegt, zwei Jahre

später abgebaut. Was bleibt von der Schlemaalbahn in Erinnerung? Einiges, denn die Trasse wurde 2008 in einen Eisenbahnlehrpfad umgewandelt. Weiterhin ist die letzte Befahrung der Strecke mit einer Dampflokomotive den Dabeigewesenen in bleibender Erinnerung. Mit einem unverfälschten Blick in die Vergangenheit wird dieser Moment in Verbindung gebracht. Im April 1993 rollte 86 1001-6 bei einer Plandampfabktion mit zwei Güterwagen einmal nach Schlema ob. Bf. Es war die überhaupt letzte Zugfahrt auf der Strecke. □

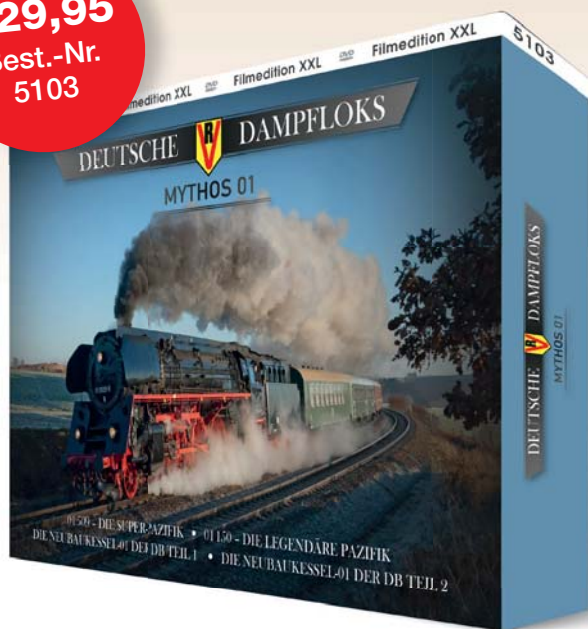
Der Endbahnhof Schneeberg-Neustädtel wurde 1952 stillgelegt. Links erkennt man ein Heizhaus und es folgt das große Empfangsgebäude. Die umfangreichen Anlagen dokumentieren, dass immer an eine Fortsetzung der Strecke gedacht wurde.



FOTO: SLG, SCHOLZ

Null-Eins – Mythos auf deutschen Gleisen

€ 29,95
Best.-Nr.
5103



Null-Eins – diese Zahlenkombination steht für einen Mythos auf deutschen Schienen. 01 – so nannte 1924 die junge Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre erste Einheits-Schnellzuglokomotive. Diese DVD-Box stellt alle Varianten der berühmten 01 vor: 01 150, 01 509 und die Neubaukessel-01 der DB. Ausführliche technische Schilderungen sind ebenso selbstverständlich wie herrliche Einsatzbilder und seltene historische Szenen. Mitreißende Geschichten von alten 01-Lokführern runden das ausgiebige Filmserlebnis ab.

Gesamtlauzeit 295 Minuten



VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de
www.vgbahn.de/kalender



Sie finden uns:
www.facebook.de/vgbahn



Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 139. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Diese Zeitschrift: Bochum-Dahlhausen: Lebendige Geschichte • Bester Balkandampf: Nur noch in einem sehr überschaubaren Gebiet lassen sich in Bosnien-Herzegowina Dampflokomotiven hautnah erleben • Auf sehr kleiner Spur: In Altbeken zeigte die Spur-Z-Gemeinde herrliche Anlagen

Diese DVD: E 10-Planeinsätze • Rheingold-Fahrt • Mottenkiste: Dampf in Köln mit 01, 03, 38, 39 • Circus Roncalli mit 38 2267 • 225 001, Lollo V 160 002, NOHAB 1142 • 103 197 in Altbeken • 01 509/519 • Dresdener Dampfloktfest • Bonus: VE 69

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8139 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)



Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · ER-Video-Express · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100 · bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



www.facebook.de/vgbahn

Sachsens erste, längste Schmale



FOTO: SLG, STADT WILKAU

Ihren Ausgangspunkt nahm die WCd-Linie in der Station Wilkau der SZ-Linie. Am 17. Oktober 1881 musste man noch eine Baulokomotive vor den Eröffnungszug spannen, so wichtig war eine schnelle Inbetriebnahme der ersten Schmalspurbahn Sachsens zu den Tuchfabriken und Steinbrüchen von Kirchberg und Umgebung.

Mit der Eröffnung der Bahnlinie von Wilkau nach Kirchberg wurde am 17. Oktober 1881 eine bis heute erfolgreiche Betriebsform ins Leben gerufen – die Schmalspurbahn auf 750-mm-Spurweite.

Die aufstrebende Textilindustrie der Stadt Kirchberg war hungrig nach Steinkohle. Die gab es sprichwörtlich vor der Haustür, im kaum zehn km entfernten Zwickau. Mit Pferdefuhrwerken waren die benötigten Mengen nicht heranzuschaffen. So wurde der Ruf nach einer Bahnstrecke ins Rödelbachtal immer lauter. Erst

dachte man an eine Regelspurbahn. Als zu teuer abgeschmettert baute man eine Chaussee. Das königliche Dekret vom 5. November 1877 erlaubte den Bau von schmalspurigen Sekundärbahnen. Das war die Geburtsstunde der sächsischen Schmalspurbahnen. Billiger zu bauen, leichter zu trassieren, näher an und im Falle Kirchbergs sogar in die Orte zu bringen, war diese Betriebsform die Lösung. Obwohl man in den Regionen diesen „Schmalspurbahnen“ nicht die nötige Leistungsfähigkeit zutraute, erwies sich der Bau, so auch der WCd-Linie, als Erfolgskonzept.

Der Eröffnungszug musste noch von der Baulokomotive gezogen werden. Bilder davon gibt es keine, doch die ersten für die schmalspurige Bahn bestellten LK sind bei Hartmann in Chemnitz nachweislich nicht pünktlich fertig geworden.

Schon bei den Planungen war die spätere Verlängerung nach Saupersdorf festgelegt. So kam es zu der legendären Kirchberger Stadtdurchfahrt. Zehn Anschlusskunden fanden bei der Trassierung der Strecke am Rand des Rödelbachs und durch die enge Industriebebauung am Hammerhof einen Zugang zum sächsi-

WCd-Linie

Wilkau -
Carlsfeld



KARTE: HS-GRAFIK

Der alte Bahnhof von Wilkau. Im Hintergrund ist der Beginn des Umbaus zu erkennen, mit dem u.a. das Geflecht der beiden Spurweiten optimiert wurde.

Am 2. Juni 1973 wurde der untere Abschnitt der bereits geteilten Strecke zwischen Wilkau-Haßlau und Kirchberg eingestellt.

Mit einem Güterzug schnauft 99 577 durch die dicht bebaute Kirchberger Innenstadt direkt an den Mauern der vielen Fabriken vorbei.

FOTO: GÜNTHER MEYER



FOTO: SLG, SCHOLZ

Über 40 Anschlusskunden hatte die Strecke in der Hochzeit des Güterverkehrs zu bedienen. Die dichte Folge der Anschlussgleise verlangte nach effektiver Rangierarbeit. So kam es auch zur Mitteltraktion. Hier eine Aufnahme von der Bedienung des Anschlusses Gaswerk Kirchberg. Der Lokführer verfolgt die Signale gleich zweier Rangierer. Einer steht vorn auf dem GGW, der andere sitzt auf dem Kohlekasten der IV K. Über eine 600-mm-Feldbahn wurden die angelieferten Kohleladungen zu den Lagern gebracht.

schen Schienennetz. Hauptsächlich der Steinbruch an der Kirchberg-Saupersdorfer Ortsgrenze war Triebkraft der Streckenverlängerung in südliche Richtung.

Ende 1882 war die 6,3 km lange Strecke so auf 8,5 km angewachsen. Das sollte aber bei weitem nicht das Ende sein. Stolze 41,5 km wurde die gesamte WCd-Linie dann bei ihrem Gesamtausbau bis zum Endbahnhof Carlsfeld im Juni 1897 lang. Die WCd-Linie hat in jeder Beziehung einen gewissen Einmaligkeitsstatus. Die schon erwähnte Stadtdurchfahrt von Kirchberg war ein Meisterwerk. Es folgten im oberen Verlauf beeindruckende Gitterviadukte bei Stützengrün und Wilzschhaus (später Schönheide Süd). Über 40 Anschlüsse wurden errichtet. In Saupersdorf wurden „Personen-“ und „Güterbahnhof“ getrennt von einander aufgebaut. Im Abschnitt zwischen Schönheide Süd und Carlsfeld hatten die Züge auf der „Himmelsleiter“ beim Hp Blechhammer mit die größte aller Steigungen auf sächsischen Schmalspurstrecken zu bewältigen. Der Anschluss Glaswerk Carlsfeld war nur mittels einer Spitzkehre zu erreichen.

Zwei Hemmnisse standen jedoch dem absoluten Erfolg der Strecke im Wege. Das war einmal das zu enge Lichtraumprofil zweier Gitterbogenbrücken im Kirchberger Stadtgebiet. So konnte kein durchgängi-

FOTO: SLG, SCHOLZ





FOTO: KARL WOLF



FOTO: SLG. SCHOLZ

Der letzte Reisezug von Rothenkirchen nach Schönheide Süd auf dem Stützengrüner Viadukt.

I K Nr. 41 beim Restaurieren in Kirchberg.

Eine besondere Betriebssituation Winter 1964 in Saupersdorf ob Bf.

ger Rollwagenbetrieb aufgenommen werden. Rollwagen verkehrten somit bis Kirchberg und von Wilzschhaus bis Saupersdorf und in Gegenrichtung nur bis Wilzschmühle. Von da an war die Strecke für den Rollwagenbetrieb zu steil. Zweitens: Die Trassierung mit engen Bögen und starken Steigungen verhinderte den Einsatz leistungsfähiger Lokomotiven. So übernahmen die IV K den Betrieb von den hier angelieferten I K sehr schnell und für immer. Versuch macht klug. So testete man um 1934 eine VI K auf der WCd-Linie von Wilkau nach Kirchberg. In einem engen Streckenbogen vor Kirchberg drohte das Fahrwerk einzu-

Die WCd-Linie war und ist die Domäne der IV K

klemmen und aufzuklettern. Der Beweis war erbracht, dass man hier mit E-Kuppeln nicht fahren konnte. So blieb es bis zur Betriebseinstellung beim Einsatz der IV K. 1961/62 hätte sich das ändern können. Wären die Versuchslokomotiven der Baureihe V36k erfolgreiche Konstruktionen gewesen, hätten die hier für das Bw Kirchberg veranschlagten zehn Maschinen so schnell wie möglich den Betriebsmaschinendienst komplett übernommen. Die Segmentdrehscheibe in Wilkau-Haßlau am Streckenanfang ist dafür vorbereitet worden. Es kam aber anders und blieb bei dem reinen IV K-Einsatz.



FOTO: BERND COLDITZ



FOTO: HELGE SCHOLZ

In mehreren Etappen wurde die Linie eingestellt. Zuerst der letztgebaute Abschnitt von Schönheide Süd nach Carlsfeld. Entlang der Landstraße schlängelte sich die Trasse bis Wilzschmühle. Dann folgte ein kurzer Waldabschnitt und ab Hp Blechhammer die Fahrt neben der Straße, die „Himmelsleiter“, bis zum Endbahnhof.

Saupersdorf bis Kirchberg mit der Rollwagenengstelle folgte und weiter dann der Abschnitt bis Rothenkirchen. Die Strecke war in den letzten Jahren ihres Bestehens zweigeteilt. Der Abschied von Wilkau nach Kirchberg am 2. Juni 1973 wurde ein Volks-

Ein Personenzug der Museumsbahn Schönheide auf der langen Geraden am Fuchsstein vor dem Bahnhof Schönheide. Die Strecke führt hier in einem großen Bogen durch ein Seitental. Eisenbahnfreunde haben hier die Gelegenheit, den Zug während der gesamten Fahrt bis Stützengrün zu orten.

Es war ein regnerischer Tag, als dieses Motiv der 99 601 mit einem Personenzug von Schönheide Süd nach Saupersdorf in Obercrinitz aufgenommen wurde. Betriebsalltag im Jahr 1968.



FOTO: HELGE SCHOLZ

Bei den Fahrtagen der Museumsbahn Schönheide kann man sich in die alte Zeit der WCd-Linie zurückversetzt fühlen. Dabei unterstützen die Anwohner die Fotografen sogar und so kann dann eben einmal das Arrangement mit einem Wartburg Coupé mit einem typischen Detail der 1970er-Jahre wie der Alu-Tonne jener Epoche untermalt werden.



FOTO: HANS JORN FREDBERG



FOTO: GÜNTER MEYER (2 S.W.), HELGE SCHOLZ (2)

Impressionen aus Schönheide Süd. Die obere Aufnahme zeigt einen nach Stützengrün ausfahrenden Güterzug im Jahr 1968. Mit dem Viadukt überbrückt die Trasse das hier breite Tal der Zwickauer Mulde. Die Initiative „Via Wilzschhaus“ wollte den Wiederaufbau des Bauwerkes in einer großen Spendenaktion, ähnlich dem Neubau der I K Nr. 54, erreichen. Rechts eine weitere kleine Muldenbrücke.

Ein perfekter Damals-Heute-Vergleich. Die von Günter Meyer 1966 eingefangene Begegnung von zwei IV K, hier der 99 607 und 99 591, konnte beim FHWE-Fototag im Rahmen des WCd-Festivals 2015 mit zwei Jöhstädter Gastlokomotiven nachgestellt werden.

In Schönheide sind alle drei der ehemaligen Schmalspurbahnhöfe wieder in Teilen aufgebaut. Schönheide (Mitte) im Bereich um das Heizhaus, Schönheide Nord (heute Neuheide) sogar um die Überladerampe ergänzt und Schönheide Süd mit der Rollwagengrube, wo hier zwei Maschinen ebenfalls eine frühere Betriebssituation nachstellen.

fest. Es blieb der Restbetrieb zwischen Schönheide Süd und Rothenkirchen. Die Bürstenfabrik als größter Güterkunde sicherte noch das Überleben der Strecke mit einem bescheidenen Reiseverkehr. Letzterer wurde am 27. September 1975 aufgegeben. Fortan fuhren nur noch Güterzüge aus dem Tal der Zwickauer Mulde hinauf zu den Höhen um den Fuchsstein bei Stützengrün. Das unweigerliche Ende kam am 30. April 1977. Die WCd-Linie hatte komplett den Betrieb verloren. Der Abbau verzögerte sich. Mit der 99 1590-1 des Abbauzuges verließ am 3. September 1979 die letzte Lok die Strecke. Für immer?

Nein. Die WCd-Linie kann sich über ein zweites Leben freuen. Unvergesslich wurde sie schon mit dem Aufstellen der 99 516 auf dem ehemaligen Bahnhof Rothenkirchen. 1976 hatte die Gemeinde die Lok gekauft und als Denkmal aufgestellt. Am 5. April 1991 wurde ein Verein gegründet, der sich vornahm, eine Museumsbahn nach Jöhstädter Vorbild aufzubauen. Man wollte den Südabschnitt von Schönheide Süd nach Carlsfeld reaktivieren. Die weitere Entwicklung über die Folgejahre führte zu den beiden Vereinen Museumsbahn Schönheide und Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V.. Die Mitglieder der Museumsbahn Schönheide haben eine Strecke vom Heizhaus des früheren Bahnhofs Schönheide Mitte über Neuheide bis zur Stützengrüner Bürstenfabrik inklusive eines Ausziehgleises zum neu geschaffenen Haltepunkt Neulehn in Betrieb genommen. Mit den beiden betriebsfähigen Maschinen 99 1516-6 und 99 1582-8 rollen die Züge über die rund 4,5 km lange Museumsstrecke. 99 1585-1 ist als rollfähige Museumslok in Schönheide zu sehen. Der FHWE e.V. hat in Carlsfeld und Schönheide Süd einen Teil der Gleisanlagen wiedererrichtet und befährt sie bei den beliebten WCd-Festivals mit Gastloks. Mit „Via Wilzschhaus“ sollte ein Tourismusprojekt für die Region ins Leben gerufen werden. Dabei hatte man sich u.a. den Wiederaufbau der Viadukte vorgenommen, die Wilzschthalbahn von Schönheide Süd nach Carlsfeld wiederzubeleben und mit einem Streckenwiederaufbau zwischen Schönheide und Schönheide Süd beide Museumsaktivitäten zu verbinden. Es ist gescheitert. Standen dem eine dafür noch nicht reife Zeit, Mutlosigkeit, Unwillen, Desinteresse oder Ablehnung in der Region entgegen? „Via Wilzschhaus“ hätte ein Eisenbahnnetz entstehen lassen, aber in erster Linie der strukturschwachen Region und dem Tourismus an der Grenze von Erzgebirge und Vogtland gut getan. Beiden Vereinen ist für ihre Leistungen Respekt und Anerkennung zu zollen, die WCd-Linie in Teilen leben zu lassen. □



Der Abschnitt nach Carlsfeld, die Wilzschthalbahn, war das „Sahnestück“ der WCd-Linie. 99 591 fährt im Hp Wiesenhaus ab.

Das Carlsfelder Heizhaus und Teile des Bahnhofs sind wieder aufgebaut bzw. restauriert.

99 592 ist 1964 in Carlsfeld angekommen.



FOTOS: GÜNTER MEYER (OB.), GOTTFRIED PAUL (UN.), HELGE SCHOLZ





FOTO: S.L.G. SCHOLZ

Zweigbahn zur Grenze

Zeitgleich mit der CA-Linie wurde die Nebenstrecke nach Klingenthal eröffnet.
Es dauerte aber Jahre, bis man sich über die Wahl des Grenzbahnhofs einig wurde.

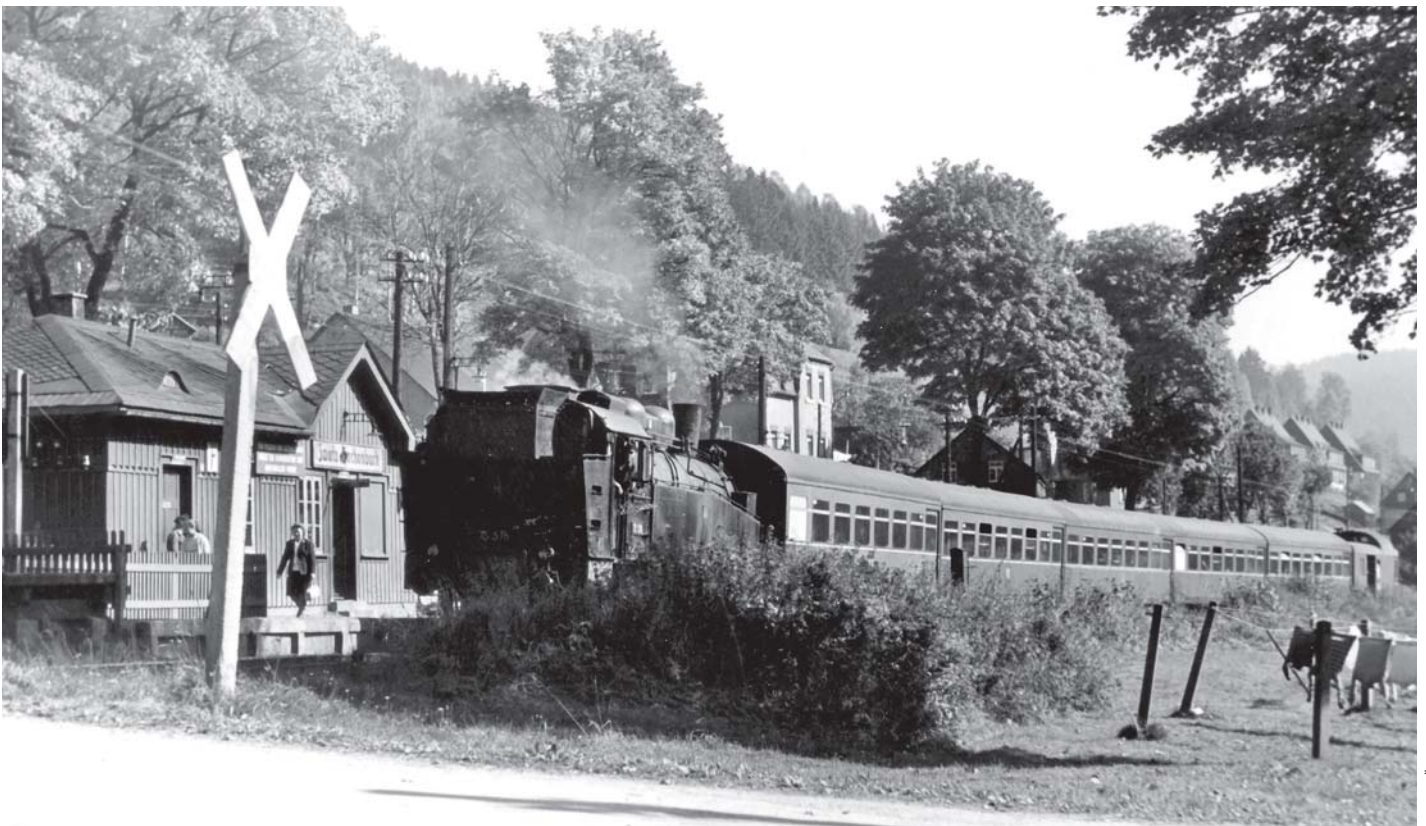


FOTO: GÜNTER MEYER

Genau am Heiligen Abend 1875 nahm man die in Zwotental an der CA-Linie beginnende Nebenstrecke nach Klingenthal in Betrieb. Endpunkt der 8,8 Kilometer langen Strecke ist ein erst nach langem Ringen eingerichteter Grenzbahnhof. Sachsen und Österreich haben lange hart verhandelt, ob das sächsische Klingenthal oder das österreichisch-ungarische Graslitz diese Aufwertung erhalten sollte.

Bis 1945 wurde ein grenzüberschreitender Betrieb abgewickelt. Das 120 Meter lange Empfangsgebäude von Klingenthal beherbergte, wie vergleichsweise in Weipert, Zollstationen der angrenzenden Länder und die Betriebsleitungen von Sächsischer Staatsbahn, später DRG, und ab 1919 der Tschechoslowakischen Staatsbahn. Maschinen der ČSD-Direktion Prag-Nord fuhren bis Klingenthal. Hier gab es für sie eine kleine Lokstation mit Heizhaus und Drehscheibe.

FOTO: GÜNTER MEYER



Der Bahnhof Klingenthal im Zustand der 1960er-Jahre. Am 6. Oktober 1964 steht ein mit 75 576 bespannter Personenzug zur Abfahrt bereit. Links hinter den abgestellten Wagen das sächsische Heizhaus.

Mit zwei sächsischen XI HT bespannt, Baureihe 94.19-21, rollt ein Güterzug in der Ortslage Zwota-Zechenbach in Richtung Zwotental in eine Steigung. Der Dampflokeinsatz auf der Strecke war von dieser Baureihe für den Güterzugdienst und der 75.5 für den Personenverkehr bis 1966 geprägt. Es kam danach zum Traktionswechsel auf LVT und 1970 zur 110.

Unter DR-Regie rollten die Dampfloks (auch 86 und 64 aus Falkenstein) in der Regel Rauchkammer voraus nach Klingenthal. 75 576 hat am 6. 10. 1964 mit dem P 4043 Klingenthal – Wolfpütz den Haltepunkt Zwota-Zechenbach erreicht.



KARTE: HS-GRAFIK

Nach 1945 kam der Grenzverkehr zum Erliegen. Der Personen- und Güterverkehr konnte auf der DR-Seite stabil bleiben. Die hier im Musikwinkel ansässige Industrie und der aufkommende Tourismus hatten daran einen nicht unwesentlichen Anteil.

Die politische Wende brachte nach 1989 für die Nebenstrecke einen Wandel. Einmal wurde sie im Rahmen eines Pilotprojektes grundhaft saniert. Andererseits ging das Transportaufkommen rapide zurück. So erfolgte ein radikaler Rückbau der Klingenthaler Gleisanlagen. Die neuen Voraussetzungen brachten die Bestrebungen zur Wiederaufnahme des Grenzverkehrs in Gang. Es dauert noch einige Jahre, bis die Züge erneut über eine Grenzbrücke rollen konnten. Diese war 1976 demontiert worden. Am 28. Mai 2000 wurde der grenzüberschreitende Verkehr durch die Vogtlandbahn im Rahmen des Expo-Projektes Egronet wiedereröffnet. Die ersten Züge rollten noch über eine Behelfsbrücke. Der heutige Grenzverkehr ist ein Musterbeispiel europäischer Zusammenarbeit in Form grenzüberschreitend gültiger Tickets und auch so tätigen Personals. □

Ein VT der Vogtlandbahn passiert von Klingenthal aus die am 27. 9. 2000 in Betrieb genommene neue Stabbogenbrücke über der Grenze. Sie hat eine Spannweite von 46,5 m und wird mit den Kerzen (graue Stäbe) im Dezember ein Lichterbogen. Die VT verkehren stündlich zwischen Zwickau und Kraslice (Graslitz).

FOTO: NORMAN TIMPE





An der Ostseite des Klingenthaler Empfangsgebäudes begann die Reise auf Sachsens einziger elektrisch betriebener Schmalspurbahn. Im Normalfall reichte die Kombination von Triebwagen und Beiwagen völlig aus, anders bei großen Skisprung-Wettkämpfen auf der nahen Aschbergschanze. Dann rollten verstärkte Züge nach Sachsenberg-Georgenthal.

FOTO: SLG, SCHOLZ

Eine elektrische Schmalspurbahn

Die einzige elektrische Schmalspurbahn Sachsens rollte bis 1964 auf gut vier Kilometern durch die Straßen von Klingenthal.



FOTO: RAINER, HEINRICH

Im Klingenthaler Güterbahnhof konnte 1963 das Motiv mit den beiden Güterzuglokomotiven E 191 01 und E 191 02, einem ET 197 nebst Beiwagen EB 197 und dahinter einem der 1956 hinzugekommenen ET 198 abgelichtet werden.

Im ersten Gedanken meint man, es handle sich um eine Straßenbahn, doch die Sache ist anders. Die elektrifizierte Verbindung von Klingenthal mit Brunn-
döbra und weiter nach Sachsenberg-Georgenthal ist mit der Linienbezeichnung KUG, ab 1933 KSG, als eine Strecke der Staatsbahn eröffnet worden.

Ideen für einen Bahnanschluss von Sachsenberg reichten vom Vorschlag einer regelspurigen Nebenstrecke von Klingenthal nach Muldenberg über eine gleislose elektrische Strecke bis zur Einrichtung einer Automobilverbindung. In Dresden hatte man die Vorstellung, mit einer 750-mm-Schmalspurbahn das offensichtliche Transportbedürfnis zu stillen. Was in den Amtsstuben der Landeshauptstadt geplant wurde, traf in der Provinz nicht auf Begeisterung. Man wollte im Musikwinkel lieber „eine richtige Eisenbahn“. Der Ge-



FOTOS (3): SLG. HEINRICH

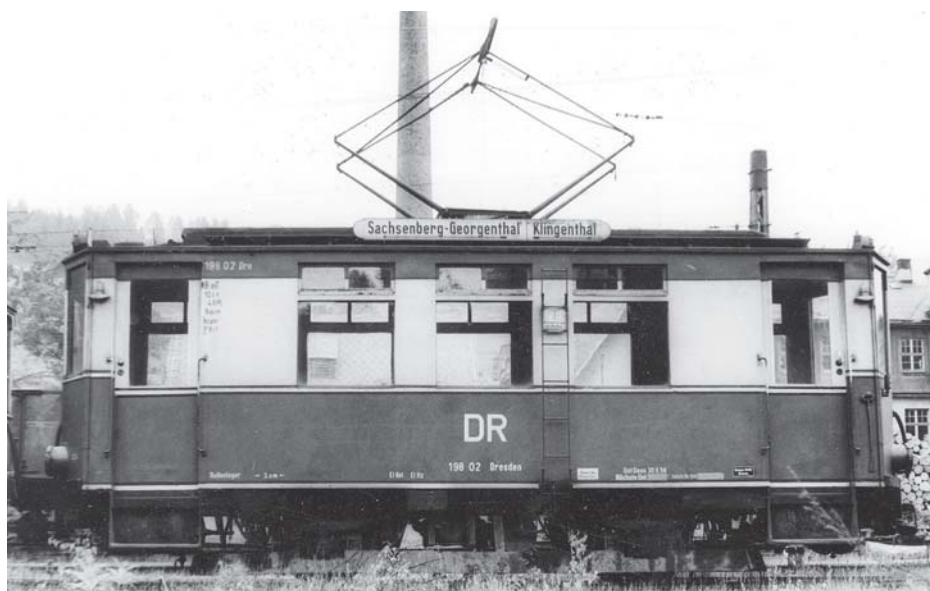
danke, eine elektrische Strecke zu bauen, auf der ein gemischter Personen- und Güterverkehr möglich wäre, die von den Klingenthaler und Brunnöbraer Elektrizitätswerken versorgt werden könnte, löste den Gordischen Knoten zwischen Landesregierung und örtlichen Interessen. Entsprechende Fahrmotoren waren nur in Fahrzeugen mit einer Spurweite von über 750 mm unterzubringen, die ohnehin auf einer Strecke „im Inselbetrieb“ unterwegs wären. So kam es zu Sachsens einziger elektrischer Schmalspurbahn. Als Spurweite wurden 1000 mm gewählt.

Ohne große Feierlichkeiten, aber mit regem Interesse seitens der Bevölkerung begann trotz des Krieges am 14. Mai 1917 der Bahnbetrieb. Zur Grundausstattung zählten zwei Triebwagen und Beiwagen,

In der Endstelle Sachsenberg-Georgenthal steht ein Triebwagenzug zur Abfahrt nach Klingenthal bereit.

Kurzer Halt im Hp Mittelberg.

Der ET 198 02 kam aus Österreich anno 1939 nach Sachsen. Mit der Indienststellung der Neubauwagen wanderten die Altbaufahrzeuge in den Reservepark.



die noch um einen weiteren Beiwagen ergänzt wurden. Das reichte nicht aus. So gelangten 1939 zwei ET/EB-Pärchen aus Österreich nach Sachsen. 1956/58 wurde der Wagenpark nochmals mit jeweils zwei ET/BW-Neubaupärchen aus Gotha aufgestockt. Die beiden Güterzug-Lokomotiven der Gattung IME waren von der Eröffnung bis zur Betriebseinstellung im Dienst. 1976 sind sie in ihrem Heimat-Raw Dessau verschrottet worden.

Am 4. Mai 1964 zuckelte „die Elektrische“, wie die Bahn liebevoll von den Anwohnern genannt wurde, das letzte Mal durch die Klingenthaler Straßen nach Sachsenberg-Georgenthal und zurück. Ein am Klingenthaler Bahnhof aufgestellter Straßenbahnzug mit dem ET 198 06 erinnert seit dem 24. November 1992 als Denkmal an diese einzigartige Bahn. □

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

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
b.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

Funk direkt GmbH, Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985, Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkdirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.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) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.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]

QUELLEN:

Manfred Weisbrod: Sachsen-Report,
Merker-Verlag Fürstenfeldbruck 1996
Der Modelleisenbahner: verschiedene Jahrgänge,
Transpress-Verlag

Autorenkollektiv:

Die Schmaslpurbahn Wilkau-Haßlau - Carlsfeld, 2007
Siegfried Bergelt: Von Buchholz nach Schwarzenberg, 2014
www.sachsenschiene.de
www.wikipedia.de

Pressemitteilungen DB AG

Pressemitteilungen VMS
Pressemitteilungen Tourismusverband Erzgebirge
Privataufzeichnungen 1982-2016



PENSION AN DER ERZGEBIRGSBAHN
PENSION & GASTSTÄTTE

Pension „An der Erzgebirgsbahn“
Inhaberin Frances Fitzner
Oberwiesenthaler Str. 8b
09484 Kurort Oberwiesenthal
OT Hammerunterwiesenthal
Tel.: 037348/7217 • Fax: 037348/7218
info@pension-erzgebirgsbahn.de

www.pension-erzgebirgsbahn.de






Aktuelle Stellenangebote

-Triebfahrzeugführer
(m/w) im Schienengüter-
nah- und -fernverkehr

-Wagenmeister
(m/w) im Schienengüter-
verkehr

Kontakt über

03 73 43 / 80 80 22
personal@pressnitztalbahn.com
http://pressnitztalbahn.com/jobs.html

Triebfahrzeugführer bei der Pressnitztalbahn

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir Triebfahrzeugführer und
Wagenmeister für den Schienengüternah- und -fernverkehr. Wir bieten
Ihnen eine Vielzahl von Einsatzmöglichkeiten auf modernen und
modernisierten leistungsstarken Diesel- und Elektrolokomotiven.

Als Triebfahrzeugführer besitzen Sie die Führerscheinklasse 3 (VDV) bzw.
B (TfV)? Als Wagenmeister bringen Sie Erfahrungen im Containerverkehr
und Erfahrungen mit sensiblen Ladungen mit? Für Sie ist es interessant in
einem erfahrenen und motivierten Team Ihre Leistungsfähigkeit einzubringen
und dabei eine leistungsgerechte Entlohnung mit Sonderzahlungen und
vielfältigen Entwicklungsmöglichkeiten zu erhalten? Dann bewerben Sie sich
bei uns. Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Pressnitztalbahn



Elektrisch ins Gebirge



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 Versuchsloks E 18 01, E 16 101, E 21

Vor über 100 Jahren begann man im damals preußischen Schlesien, eine Reihe von Bahnlinien zu elektrifizieren. Die gebirgigen Strecken stellten erhöhte Anforderungen an das Rollmaterial, sodass speziell für das schlesische Netz eigene Wechselstrom-Elloks bestellt wurden. Bei den Fahrzeugbeschreibungen in diesem neuen Standardwerk spannt sich der Bogen von den ersten Konstruktionen aus preußischer Zeit über die aus ihnen weiterentwickelten Bauarten bis zu den Schnellzug-Versuchslokomotiven mit Einzelradsatzantrieb der 1920er-Jahre.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kehrten viele dieser Loks in die junge DDR zurück. Auf ihre Einsätze wird ebenso eingegangen wie auf jene Lokomotiven, die von Schlesien aus direkt nach Süddeutschland gelangten. Dabei werden die Baureihen E 21, E 215, E 421-2, E 503-4, E 918-9, E 927 und E 95 ausführlich betrachtet. Zahlreiche Skizzen, Detailzeichnungen und teils ungewöhnliche Perspektivansichten der Lokomotiven sind auch für den Modelleisenbahner von Interesse und bieten wertvolle Anregungen.

**256 Seiten, Format 22,0 x 29,7 cm, Hardcover,
mit über 300 Fotos und Zeichnungen**

€39,95

Best-Nr. 581525

Weitere Bände in dieser Reihe



Elektrische Triebwagen in Mitteldeutschland

Von den Anfängen bis zur
Baureihe 280

128 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hardcover-
einband, über 170 Fotos, Skizzen und
Zeichnungen

Best.-Nr. 581405 | € 24,95



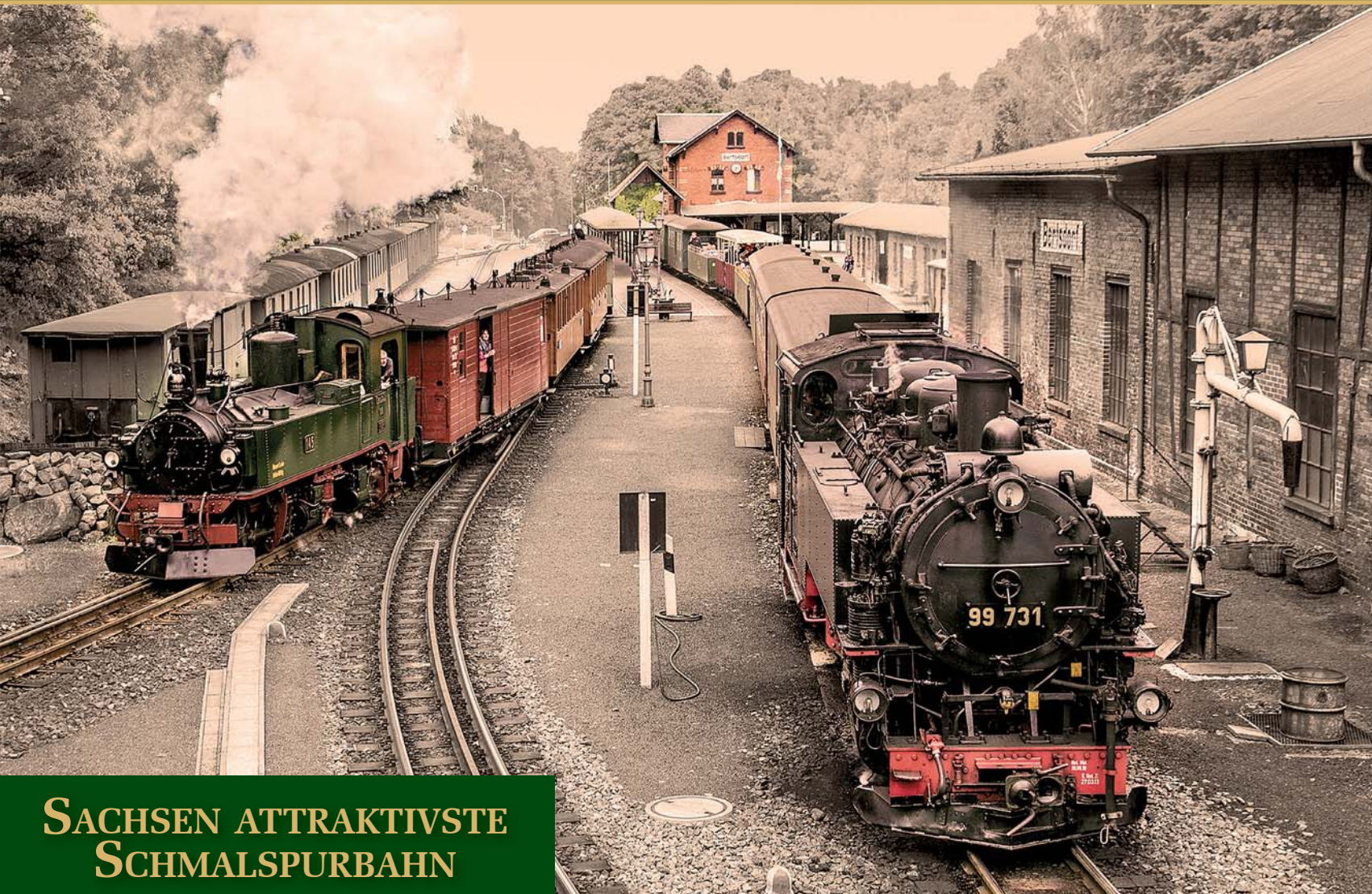
Die Ellok-Baureihen E 01 und E 71.1

Entwicklung, Einsatz und Verbleib
der E 9-19 und EG 511-537

192 Seiten, 22,0 x 29,7 cm, Hard-
cover-einband, über 180 Fotos und 64
Zeichnungen

Best.-Nr. 581419 | € 39,95

ZITTAUER SCHMALSPURBAHN



**SACHSEN ATTRAKTIVSTE
SCHMALSPURBAHN**

**HISTORIK MOBIL
AM 1. AUGUSTWOCHENENDE**

DER SCHÖNSTE ZUG DER WELT - REISEN ANNO 1900
IK-ZUG - PREMIERE AM FREITAG, 5. AUGUST 2016
IM BAHNHOF BERTSDORF

LIMITIERTE SONDERFAHRTEN BEI DER ZITTAUER SCHMALSPURBAHN

• AM WOCHENENDE 6. UND 7. AUGUST 2016 JEWEILS ALS VORMITTAGS-FAHRT UND NACHMITTAGS-FAHRT

ALLE INFORMATIONEN IM INTERNET UNTER WWW.SOEG-ZITTAU.DE



Bahnhofstraße 41 • 02763 Zittau
Telefon: 03583 540540 • Internet: www.soeg-zittau.de

Partner der **DAMPFBAHN-ROUTE** Sachsen