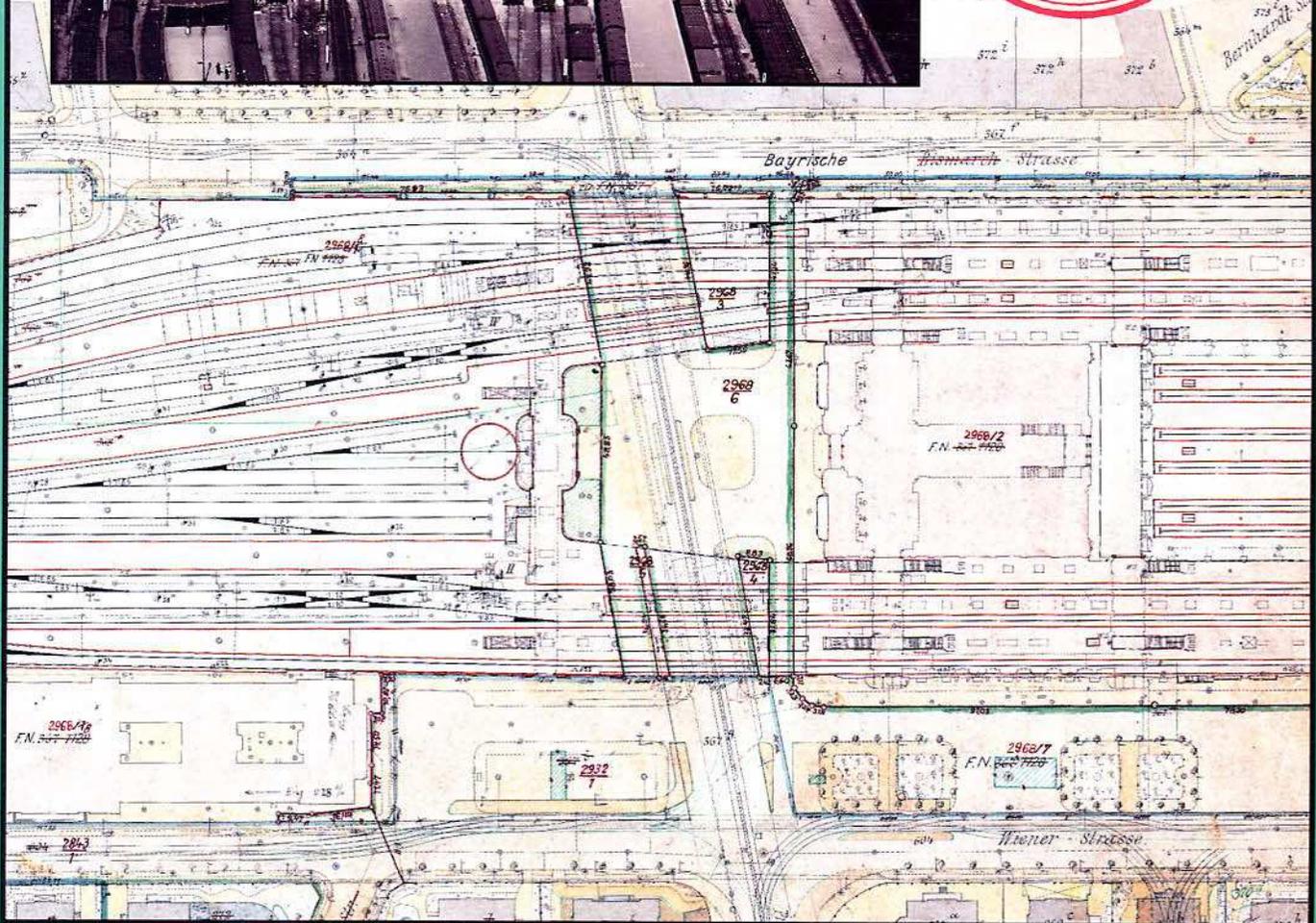
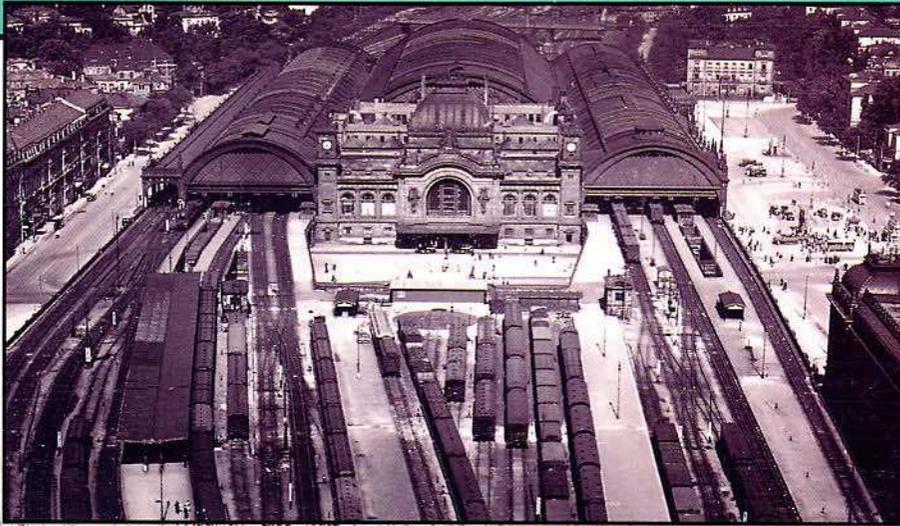


Sachsen-Report

Gleispläne und Streckengeschichte



(Füllseite)



Welch eine Aufnahme vom Dresdner Hauptbahnhof um 1910! Sie soll als Einstieg in diesen Band dienen. Abb.: Slg. Grundmann

(Titelbild): Dresden Hauptbahnhof ist sicher eine der bekanntesten Stationen, die im vorliegenden Sachsen-Report Band 5 mit Gleisplänen und Fotos aus der Länderbahnzeit vorgestellt werden. Abb.: Slg. Grundmann

Inhalt

Vorwort		
Nebenbahnknoten und Anschlußbahnhöfe <i>Rochlitz • Dürrröhrsdorf • Limbach • Neustadt (Sachs)</i>	4	Spurwechselbahnhöfe Normal-/Schmalspur 64
Nebenbahn-Durchgangsbahnhöfe <i>Colditz • Waldenburg • Stolpen • Krumhermsdorf • Ziegenhain • Langenhennersdorf • Pirna Süd</i>	6	<i>Mosel • Zittau • Meißen-Triebischtal/Jaspisstraße • Döbeln Nord (Großbauchlitz) • Lommatzsch • Freital-Potschappel • Kohlmühle • Hetzdorf • Wilischthal • Wilzschhaus</i>
Nebenbahn-Endbahnhöfe <i>Großhartmannsdorf • Possendorf • Langenau • Gottleuba • Großcotta • Crottendorf • Altenberg (Normalspur)</i>	12	Schmalspurknoten und Gabelstellen 72 <i>Gärtitz • Mügeln • Wilsdruff • Thum • Garsebach</i>
Hauptbahnknoten <i>Döbeln • Abzweig Gittersee • Schwarzenberg • Aue • Arnsdorf</i>	20	Schmalspur-Durchgangs- und -Endbahnhöfe 78 <i>Mertitz Gabelstelle • Zöthain • Wermisdorf • Moritzburg-Eisenberg • Löthain • Polenz • Rabenau • Oberrittersgrün • Hohnstein • Altenberg (Schmalspur) • Oybin</i>
Hauptbahn-Durchgangsbahnhöfe <i>Crimmitschau • Oederan • Glaubitz • Frankenstein • Radeberg</i>	28	Übergabebahnhöfe Sachsen – Böhmen 86 <i>Klingenthal • Reitzenhain • Johannegeorgenstadt • Sebnitz</i>
Großstadt- und Vorortbahnhöfe <i>Dresden Hbf • Dresden Mitte • Freital-Deuben • Kötzschenbroda • Chemnitz-Hilbersdorf</i>	38	Besonderheiten (Hafenanschlüsse, Kopf-Durchgangsbahnhöfe) 92 <i>Strehla • Riesa Hafen • Dresden Elbkaibahn • Oberreichenbach • Göltzschtalbrücke • Annenplatz</i>

Vorwort

Gleisplanhefte gibt es eigentlich genug. Modellbahnhersteller erfinden Gleispläne, um mit der einzigartigen Geometrie ihrer Modellgleise den Käufer zum Nachbau anzuregen. Modellbahnprofis lassen die Zügel schießen, um weniger phantasiebegabten Modelleisenbahnern auf die Sprünge zu helfen.

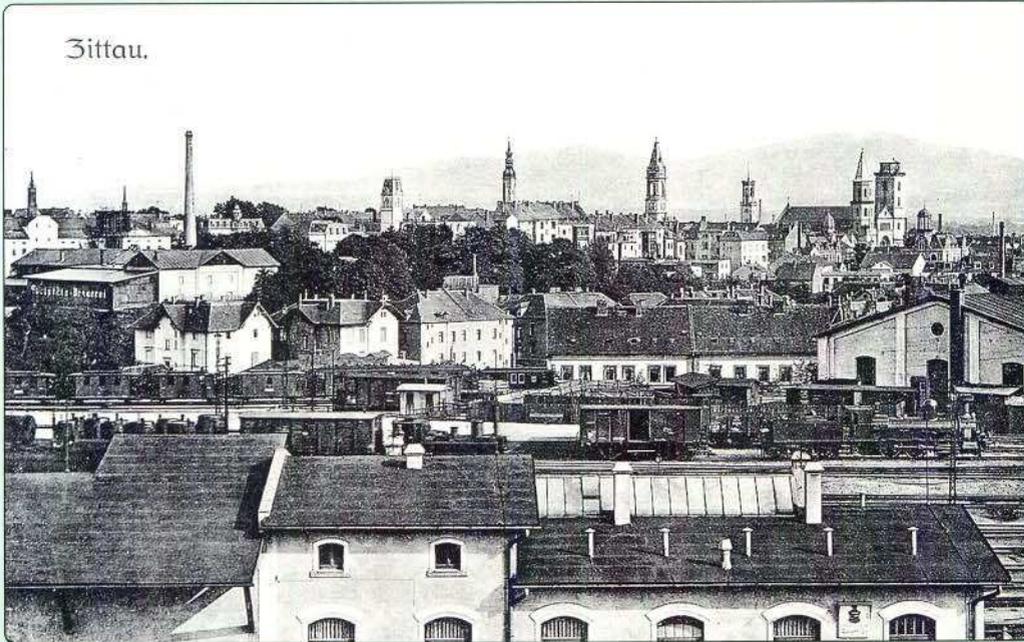
Hiervon ist Band 5 des *Sachsen-Reports* weit entfernt. Er vermittelt Bahnhof-Gleispläne der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn im Original, die im Zeitraum von ca. 1880 bis 1910 aufgenommen worden sind. Diese akribisch handgezeichneten und handkolorierten Pläne sind bibliophile Kostbarkeiten. Glücklicherweise blieben sie vom Bombenhagel im Februar 1945 verschont, und die Archive der ehemaligen Rbd Dresden haben sie über die Jahre behütet und gepflegt.

Diese Pläne geben uns heute Einblick in die Anlage einiger sächsischer Bahnhöfe um die Jahrhundertwende, in ihre Gleislage, ihre Hochbauten, informieren auch über Umfeld und Anschließer. Bei der Auswahl haben wir uns bemüht, typische Betriebsstellen abzubilden, ohne bei der Zahl von 60 Plänen Anspruch auf Vollständigkeit oder einen repräsentativen Querschnitt zu erheben.

Der verehrte Leser wird einige bekannte Bahnhöfe vermissen,



Die Dresdner Elbkai- und Hafenbahn vor der prächtigen Kulisse der Stadt. Abb.: Slg. Scholz



Blick über Bahnhof und Stadt Zittau. Im Hintergrund Wagen der ZOJE. Abb.: Slg. Schlegel



Wilzschhaus, das spätere Schönheide Süd, mit Normal- und Schmalspurzug. Abb.: Slg. Veith

Streckenabkürzungen

AF	Annaberg – Flöha
BC	Borsdorf – Coswig
BD	Bodenbach – Dresden
BGh	Berthelsdorf – Großhartmannsdorf
BL	Brand – Langenau
BS	Bautzen – Schandau
DEH	Dresdner Elbkai- und Hafenbahn
DW	Dresden – Werdau
GD	Görlitz – Dresden
GR	Grünstädtel – Oberrittersgrün
GW	Glauchau – Wurzen
HA	Heidenau – Altenberg
HG	Hetzdorf – Großwaltersdorf
HK	Hainsberg – Kipsdorf
JS	Johanngeorgenstadt – Schwarzenberg
KH	Kohlmühle – Hohnstein
KP	Kamenz – Pirna
LD	Leipzig – Dresden
LH	Leipzig – Hof
LW	Limbach – Wittgensdorf ob. Bf.
MN	Mügel – Nerchau
MO	Mosel – Ortmannsdorf
NW	Neustadt (Sachs) – Weißig

dafür aber die Pläne anderer Bahnhöfe oder Haltepunkte finden, die ihm wenig oder kaum bekannt sind. Sachsen war das Land der Schmalspurbahnen. Deshalb nehmen Pläne dieser liebenswerten und heute fast völlig verschwundenen Bahnhöfe, Halte- und Gabelstellen einen angemessenen Platz ein, denn über die meisten von ihnen ist – im wörtlichen Sinne – schon lange Gras gewachsen.

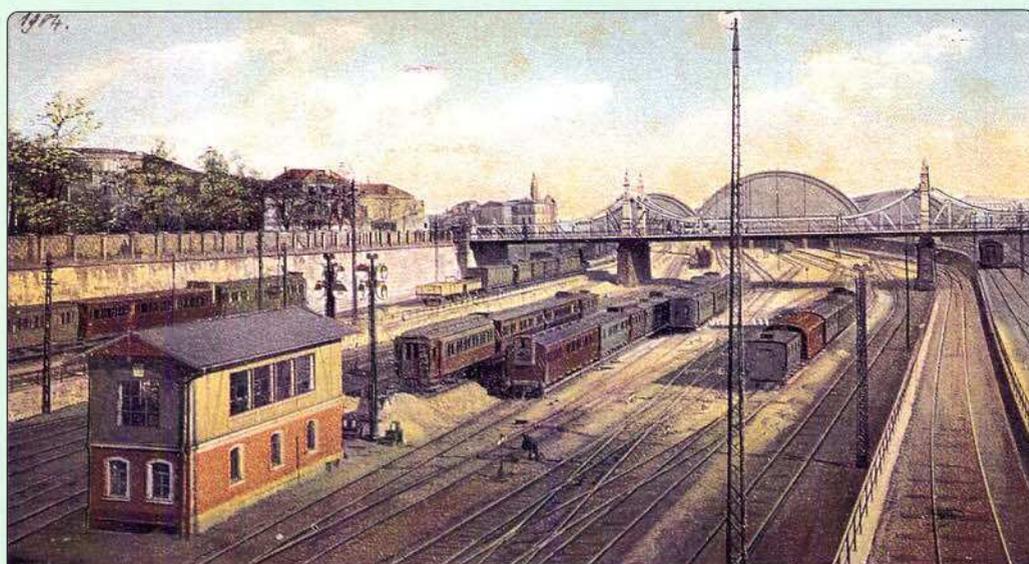
Der Bahnhof Dresden Hbf wird sicher nur wenige inspirieren, ihn im Modell nachzugestalten; aber vielen, die in bescheideneren Dimensionen arbeiten, gibt diese Ausgabe sicher manche Anregung zum Anlagenbau oder zur Dioramengestaltung. Wir hoffen, damit sowohl den Eisenbahnhistorikern als auch den Modelleisenbahnern Anregungen und Informationen vermitteln zu können.

Das größtenteils aus historischen Postkarten bestehende Bildmaterial wurde in Originalgröße abgebildet und kommt so entsprechenden Wünschen der Sammler entgegen.

Besonderer Dank gilt Herrn Nietschmann, Herrn Herforth und Herrn Neidhardt für das Zustandekommen dieser Ausgabe. Ferner sei vielmals für die Unterstützung seitens der DB AG gedankt, vor allem durch Herrn Vesely, Frau Ullmann, Frau Pokorny, Frau Gerber, Frau Petsch und Frau Henisch.

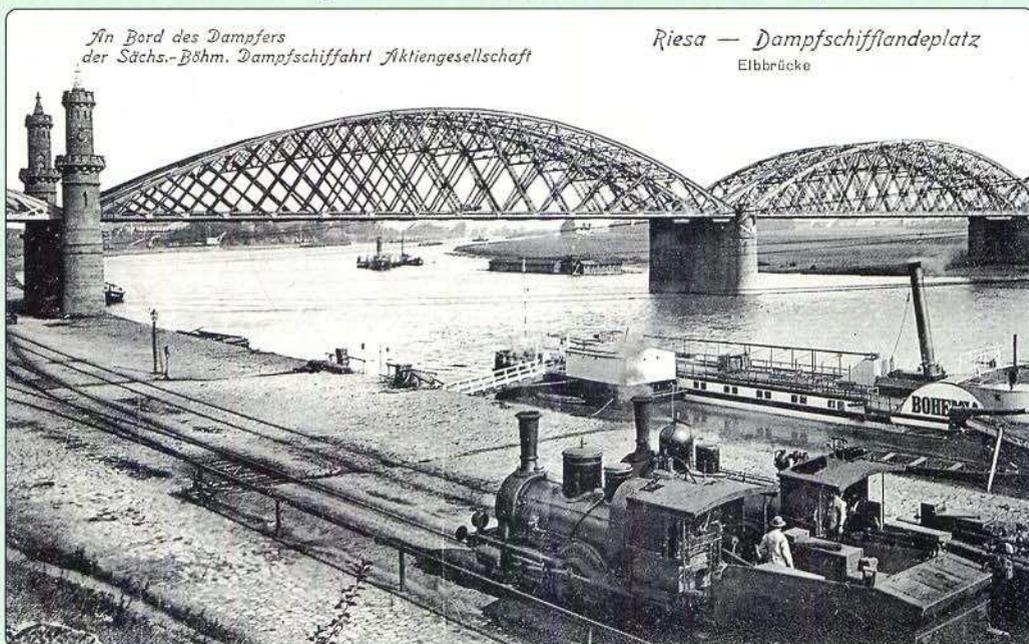
Manfred Weisbrod für den Hermann Merker Verlag GmbH

OD	Oschatz – Döbeln
OS	Oschatz – Strehla
PGc	Pirna – Großcotta
PGI	Pirna – Gottleuba
PNo	Potschappel – Nossen
PP	Potschappel – Possendorf
RC	Riesa – Chemnitz
RF	Reitzenhain – Flöha
RH	Reichenbach – (Ober)heinsdorf
RKE	Riesaer Elbkai- und Hafengeb.
RM	Reichenbach – Mylau
RN	Riesa – Nossen
RRg	Radebeul-Ost – Radeburg
SM	Schönfeld-Wiesa – Meinersdorf
SZ	Schwarzenberg – Zwickau
WC	Walthersdorf – Crottendorf
Wcd	Wilkau-Wilzschhausen – Carlsfeld
WE	Wilischthal – Ehrenfriedersdorf
WG	Wilsdruff – Gärtitz
WT	Wilischthal – Thum
ZK	Zwota – Klingenthal
ZL	Zittau – Löbau
ZO	Zittau – Oybin/Jonsdorf

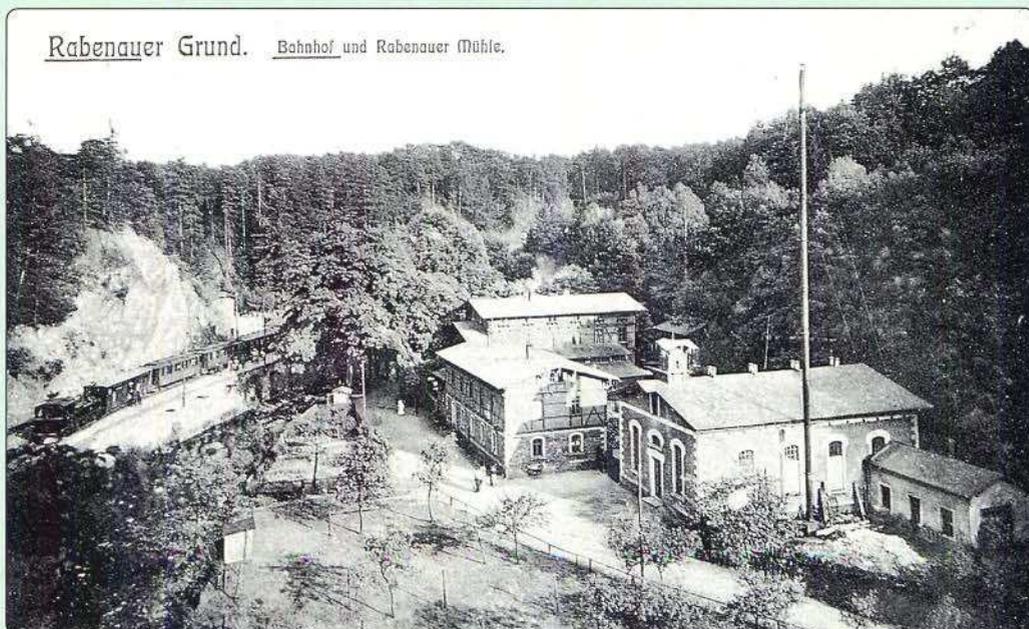


DRESDEN Bahnstrecke v. d. Hauptbahnhof
 Dr. Treukler Co., Leipzig. 1908. 29815

Ostausfahrt des Dresdner Hauptbahnhofs um die Jahrhundertwende. Abb.: Slg. Grundmann



Güter- und Personenumschlagplatz Riesa, hier Bahn und Schiff am Elbkai. Abb.: Slg. Grundmann



Eingebettet im Rabenauer Grund liegt die gleichnamige Mühle mit Bahnstation. Abb.: Slg. Grundmann

Nebenbahn- knoten und Anschluß- bahnhöfe

Es ist nicht immer eindeutig definierbar, ob es sich um einen Kreuzungs- oder einen Knotenbahnhof handelt. Die Deutsche Bundesbahn (DB) verwendete den Begriff Knotenbahnhof nicht, wohl aber die Deutsche Reichsbahn (DR). Die hier vorgestellten Bahnhöfe Dürrröhrsdorf und Neustadt (Sachs) sind im eigentlichen Sinne schienengleiche Kreuzungsbahnhöfe. Hier treffen zwei Nebenbahnen aufeinander, wobei aber der Übergang der Züge von einer Linie auf die andere nicht vorgesehen ist. Die Strecke Pirna – Dürrröhrsdorf – Arnsdorf – Kamenz ist von der Sächsischen Staatsbahn als PK-Linie erbaut und auch betrieben worden. Nach der Demontage der Strecke Dürrröhrsdorf – Weißig als Reparationsleistung änderte sich der Verkehrsfluß. Der durchgehende Zugverkehr fand auf der Linie Pirna – Neustadt (Sachs) statt, die Strecke nach Arnsdorf wurde Anschlußbahn, und wer nach Kamenz wollte, mußte in Arnsdorf nochmals umsteigen. Daran hat sich bis heute nichts geändert.

Neustadt (Sachs), auch ein Kreuzungsbahnhof ohne Übergang von Personenzügen, wurde außer von Dürrröhrsdorf auch von Bad Schandau erreicht. Die sächsische Semmeringbahn führte weiter nach Bautzen. Wer von Bad Schandau über Neustadt (Sachs) nach Dürrröhrsdorf wollte, mußte in Neustadt (Sachs) umsteigen. Der Bahnhof Rochlitz übte zeitweise die Funktion eines Anschlußbahnhofs und die eines Kreuzungsbahnhofs aus. Die durchgehende Bahnstrecke war die der Muldenthal-Eisenbahn von Glauchau über Penig nach Großbothen (anfangs weiter über Grimma unt. Bf bis Wurzen).

Charakteristisch für den Anschlußbahnhof war, daß die Reisenden der Anschlußbahn



Rochlitz an der Muldentalbahn weist ein gewaltiges Empfangsgebäude auf. Abb.: Slg. Veith



Übersichtsaufnahme von Dürrröhrsdorf Mitte der zwanziger Jahre. Abb.: Slg. Grundmann



Dürrröhrsdorf zur Staatsbahnzeit mit einer Lokomotive der Gattung III b T. Abb.: Slg. Veith

umsteigen mußten. Gepäck, Eilgut und Post wurden umgeladen, nur Güterwagen gingen von einer Linie auf die andere über.

Rochlitz war Anschlußbahnhof für die Strecke nach Waldheim, aber auch Anschlußbahnhof für die Chemnitztalbahn über Wechselburg nach Chemnitz und für die Strecke Rochlitz – Neustadt – Chemnitz. Die DB AG hat für die Chemnitztalbahn Wechselburg zum Anschlußbahnhof erklärt und bietet dort für den Reiseverkehr Anschluß- und Umsteigemöglichkeiten zwischen Chemnitz und Rochlitz. Güterverkehr findet nicht mehr statt. Ende der achtziger Jahre gab es an den Wochenenden eine LVT-Verbindung von Waldheim über Rochlitz nach Altenburg. Der von Waldheim kommende Triebwagen wechselte in Rochlitz auf die Strecke Rochlitz – Narsdorf – Chemnitz und im Anschlußbahnhof Narsdorf auf die Strecke Narsdorf – Altenburg. Kurzzeitig gab es für einige Zugläufe auch einen Ringverkehr Waldheim – Chemnitz (auf der RC-Linie) und Chemnitz – Narsdorf – Rochlitz – Waldheim.

Im Fahrplan 1996/97 läßt die DB AG die Regionalbahn Waldheim – Rochlitz 15 Minuten vor Ankunft des aus Rostock nach Chemnitz verkehrenden InterRegio in Waldheim abfahren.

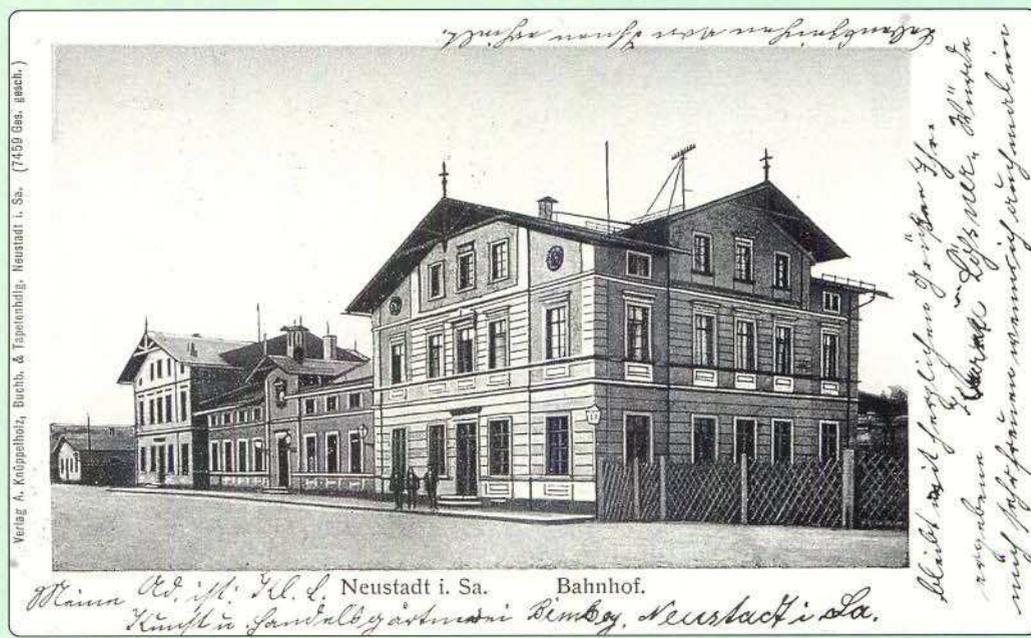
Limbach, das nur durch eine 6,4 km lange Zweigbahn von Wittgensdorf ob. Bf an der Strecke Chemnitz – Burgstadt – Leipzig erreicht wurde, erhielt erst 1897 den Status eines Anschlußbahnhofs, als die 12,14 km lange Verbindungsbahn nach Wüstenbrand an der DW-Linie entstand. Als 1951 der Abschnitt Kändler – Gröna abgebaut wurde, war die Funktion Limbachs als Anschlußbahnhof erheblich reduziert.



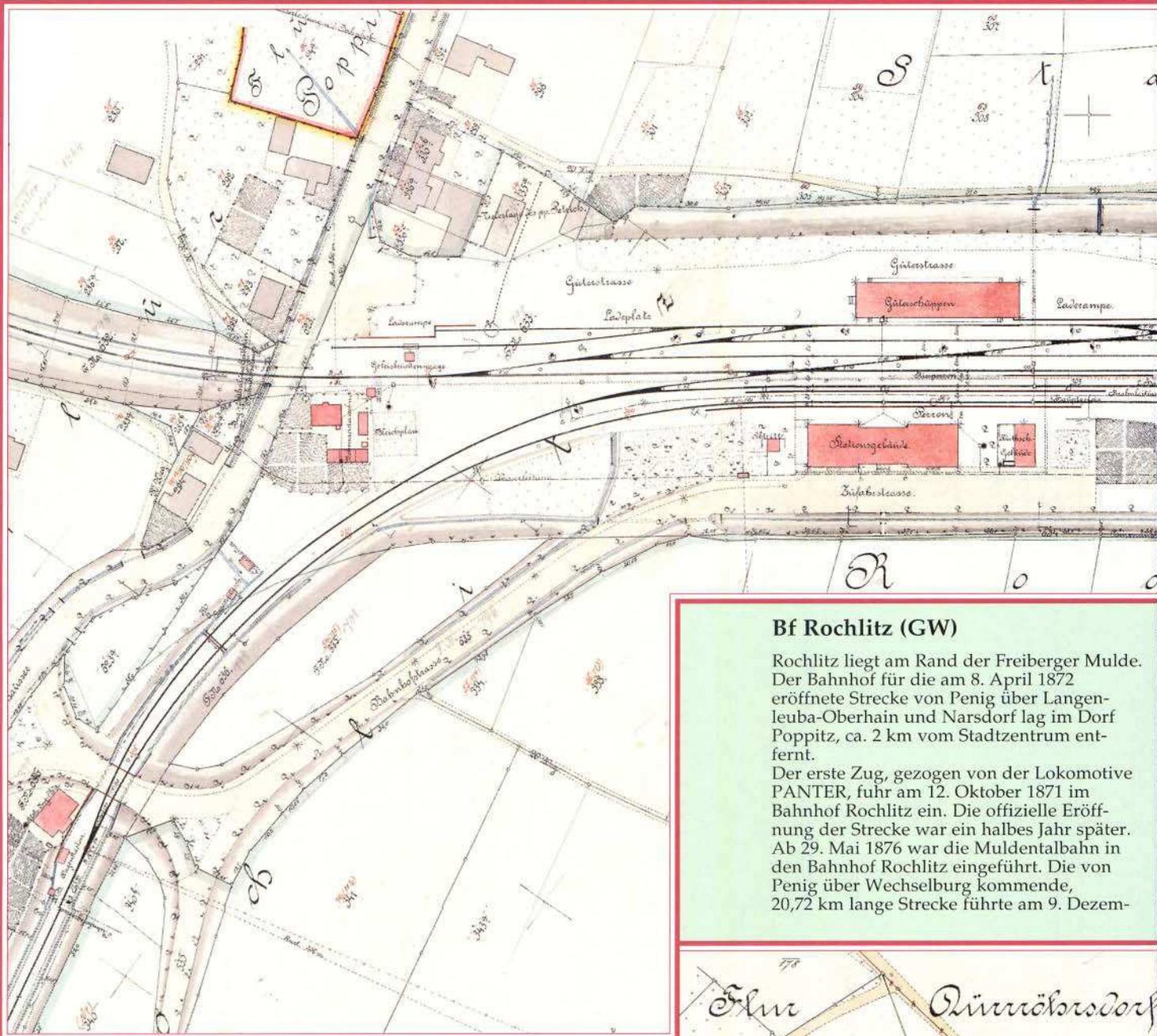
Viel Betrieb herrschte am Bahnhof Limbach noch um die Jahrhundertwende. Abb.: Slg. Schlegel



Bahnhof Neustadt in Sachsen um 1900 mit Blick aus Richtung Bad Schandau. Abb.: Slg. Scholz



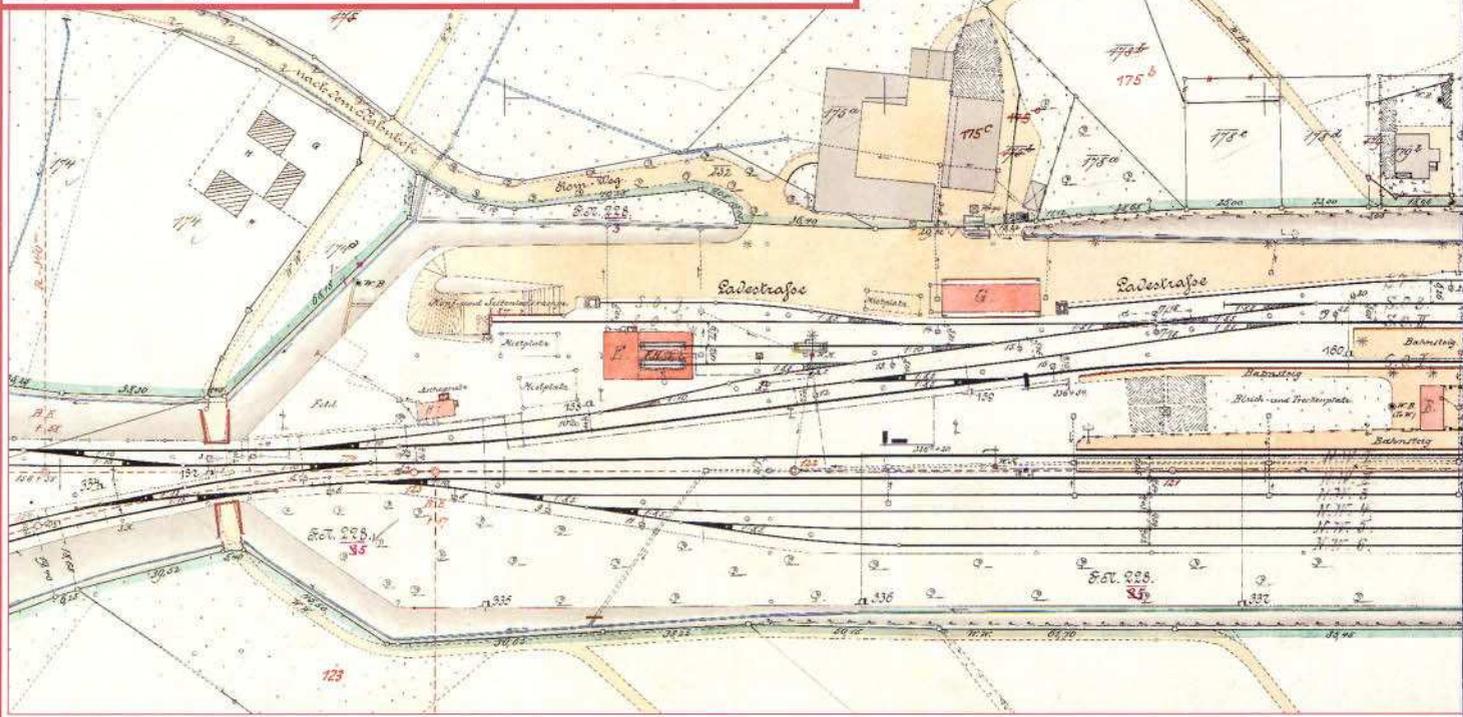
Ansichtskarte eines ortsansässigen Verlags (Buchbinderei & Tapetenhandlung). Abb.: Slg. Schlegel

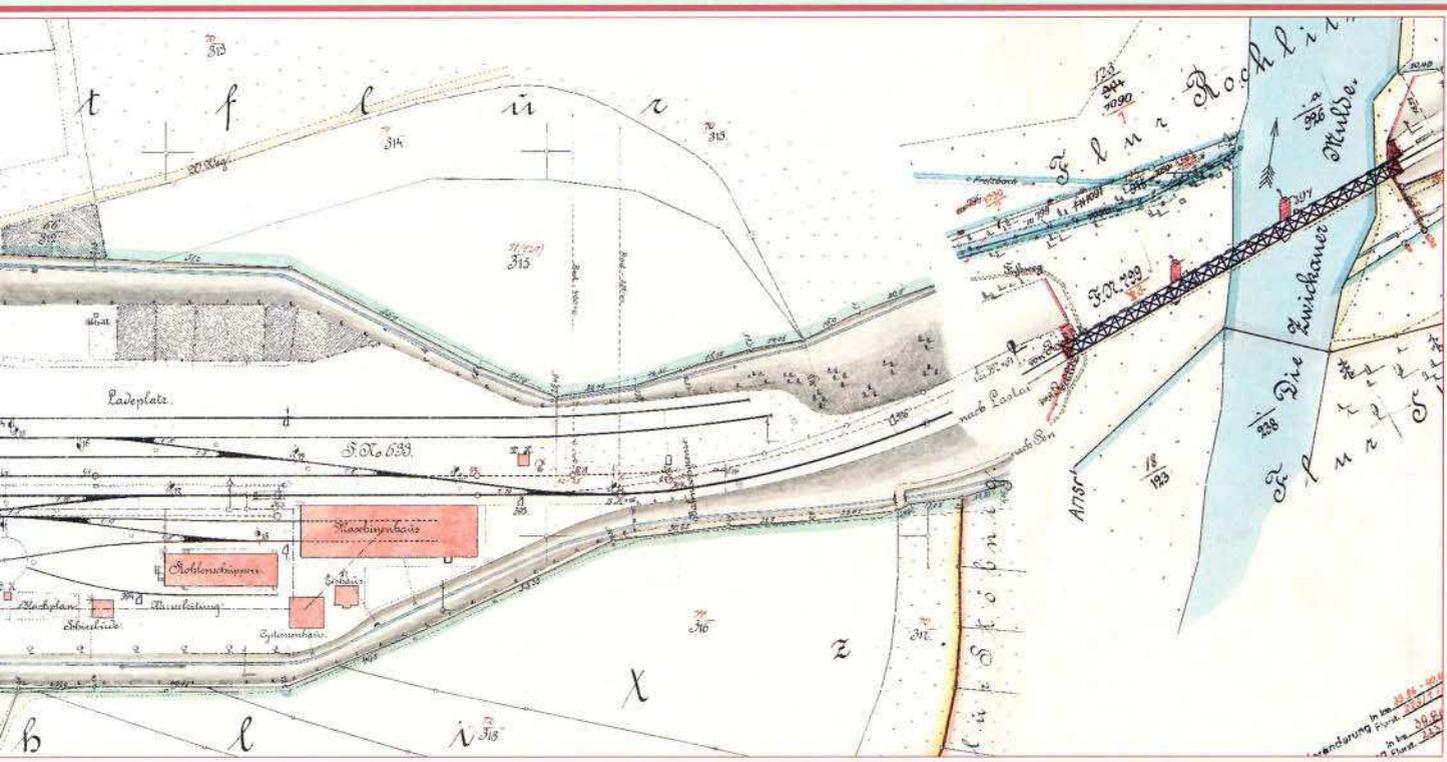


Bf Rochlitz (GW)

Rochlitz liegt am Rand der Freiburger Mulde. Der Bahnhof für die am 8. April 1872 eröffnete Strecke von Penig über Langenleuba-Oberhain und Narsdorf lag im Dorf Poppitz, ca. 2 km vom Stadtzentrum entfernt.

Der erste Zug, gezogen von der Lokomotive PANTER, fuhr am 12. Oktober 1871 im Bahnhof Rochlitz ein. Die offizielle Eröffnung der Strecke war ein halbes Jahr später. Ab 29. Mai 1876 war die Muldentalbahn in den Bahnhof Rochlitz eingeführt. Die von Penig über Wechselburg kommende, 20,72 km lange Strecke führte am 9. Dezem-





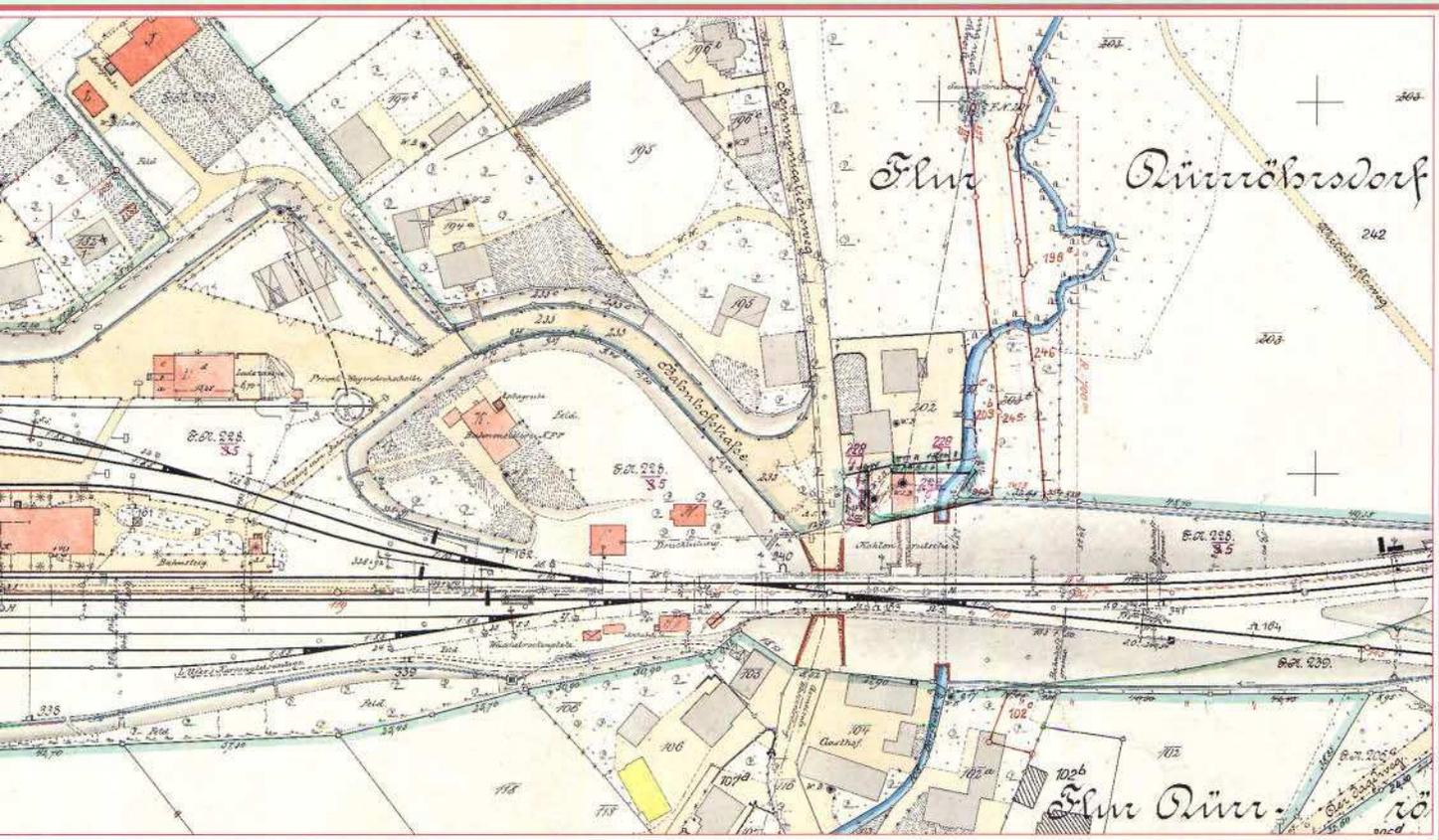
Bf Dürrröhrsdorf (KP)

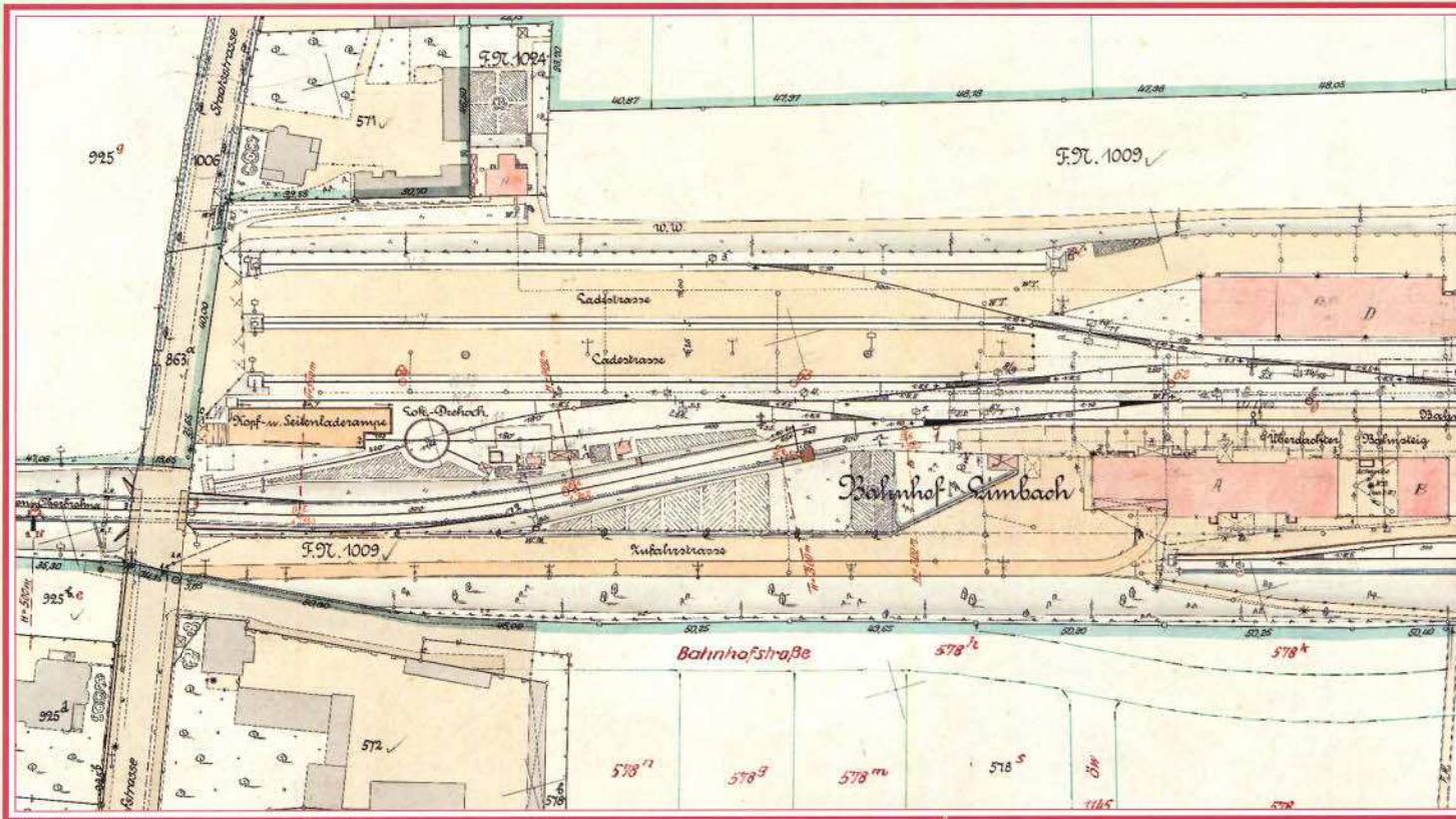
ber 1875 über 17,54 km weiter nach Großbothen. Am 7. Dezember des Jahres 1893 ist die Bahnstrecke Rochlitz – Waldheim eröffnet worden, die an der westlichen Auffahrt die Trassenführung der Muldenbahn verläßt und über die Muldebrücke in einer Rechtskurve Richtung Döhlen abzweigt.

Rochlitz besitzt ein Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen und Drehscheibe, das die Lokomotiven für die Strecken nach Chemnitz, Glauchau und Waldheim vorhielt und auch die Lokomotiven für die Waldheim-Kriebethaler Eisenbahn stellte.

Dürrröhrsdorf erhielt im Zuge des Ausbaus der Südlautitzer Verbindungsbahn am 1. Juli 1877 Bahnverbindung nach Neustadt (Sachs). Diese Bahn verlief von Neustadt (Sachs) über Sohland, Ebersbach und Wernsdorf entlang der böhmischen Grenze bis nach Zittau. Dürrröhrsdorf liegt auf halbem Wege zwischen Sächsisch-Böhmischer und Sächsisch-Schlesischer Eisenbahn. Als der Weiterbau von Dürrröhrsdorf nach Pirna durch den Staat beschlossen war, beantragten die Stände eine Verbindungsbahn zwischen Kamenz und Pirna, um den Transport böhmischer Braunkohle

nach Kamenz zu verbilligen. Die Bahn benutzte die vorhandene Kamenz-Radeberger Strecke und gelangte über eine neue Verbindungskurve nach Arnsdorf. Die 20,87 km lange Strecke Arnsdorf – Pirna über Dürrröhrsdorf wurde am 15. Oktober 1875 eröffnet und bedingte auch den Bau einer Elbbrücke und die Verlegung des Bahnhofs in Pirna. 1906 begann der Bahnbau zwischen Weißig und Dürrröhrsdorf. Die regelspurige, 14,69 km lange Sekundärbahn über Porschendorf ist am 1. Juli 1908 eröffnet und 1946 als Reparationsleistung demontiert worden.





Bf Limbach (LW)

Limbach war beim Bau der Eisenbahn von Chemnitz nach Leipzig über Burgstädt nicht berücksichtigt worden. Für dieses wichtige Zentrum sächsischer Textilindustrie war ein Bahnanschluss nun vordringlich geworden, um den Güter- und Berufsverkehr zu bewältigen. Die Staatsbahn baute eine 6,4 km lange Zweigbahn von Wittgensdorf ob. Bf nach

Limbach, die am 8. April 1872 eröffnet werden konnte. Zum 1. Dezember 1897 entstand eine 12,14 km lange Verbindungsbahn nach Wüstenbrand an der DW-Strecke, womit Limbach direkt an das Oelsnitzer Steinkohlenrevier angeschlossen war. Die 1,81 km lange Strecke über Limbach hinaus bis zum Zentrum für Handschuh-

produktion nach Oberfrohna baute man erst zum 1. Juli 1913. Beide Kommunen haben sich 1950 zur Stadt Limbach-Oberfrohna vereinigt. Limbach war Lokstation, besaß eine kleine Drehscheibe und einen Lokschuppen. Der Streckenabschnitt Kändler – Grunach der Strecke Limbach – Wüstenbrand ist bereits 1951 abgebaut worden.

