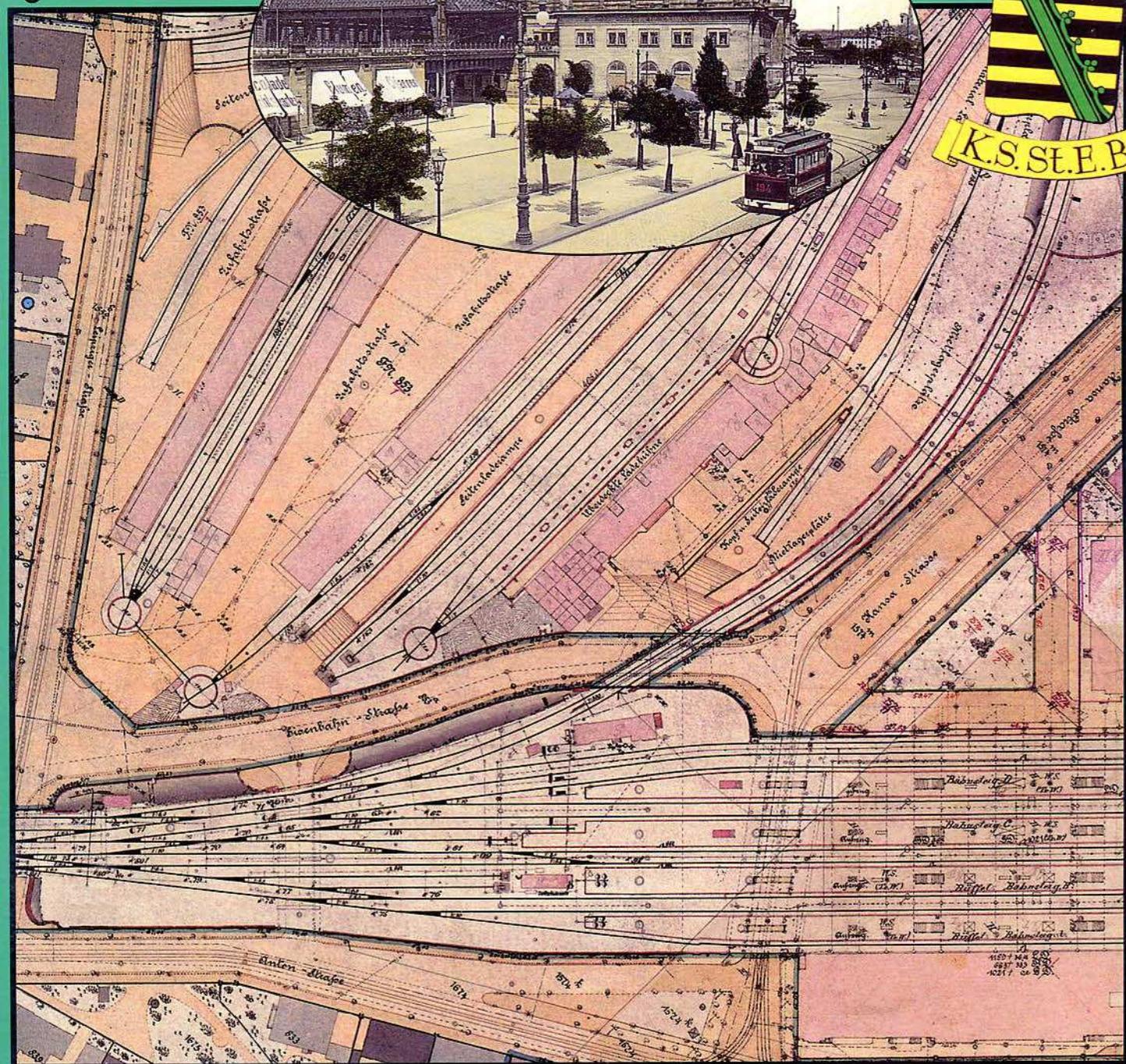
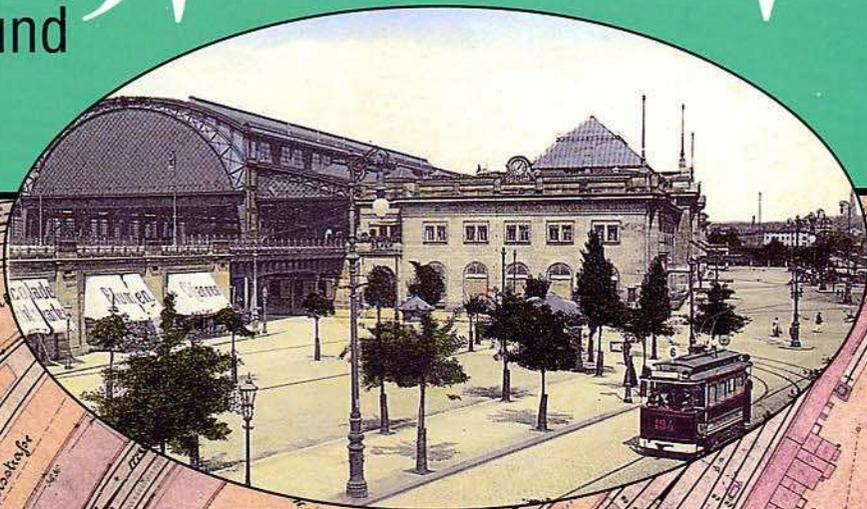


# Sachsen-Report

Gleispläne und  
Bahnhofs-  
geschichte



(Füllseite)

Um 1910 entstand diese Aufnahme mit einer Lokomotive der Gattung V T. Neben dem Lokpersonal haben auch die Bahnhofsbediensteten vor der Maschine und einige Familienangehörige im Hintergrund Aufstellung genommen. Nebenbahn-Endbahnhöfe wie Eibenstock ob. Bf (Gleisplan siehe Seite 28/29) sind für Modellbahner besonders interessant und in dieser Ausgabe ebenso enthalten wie ...

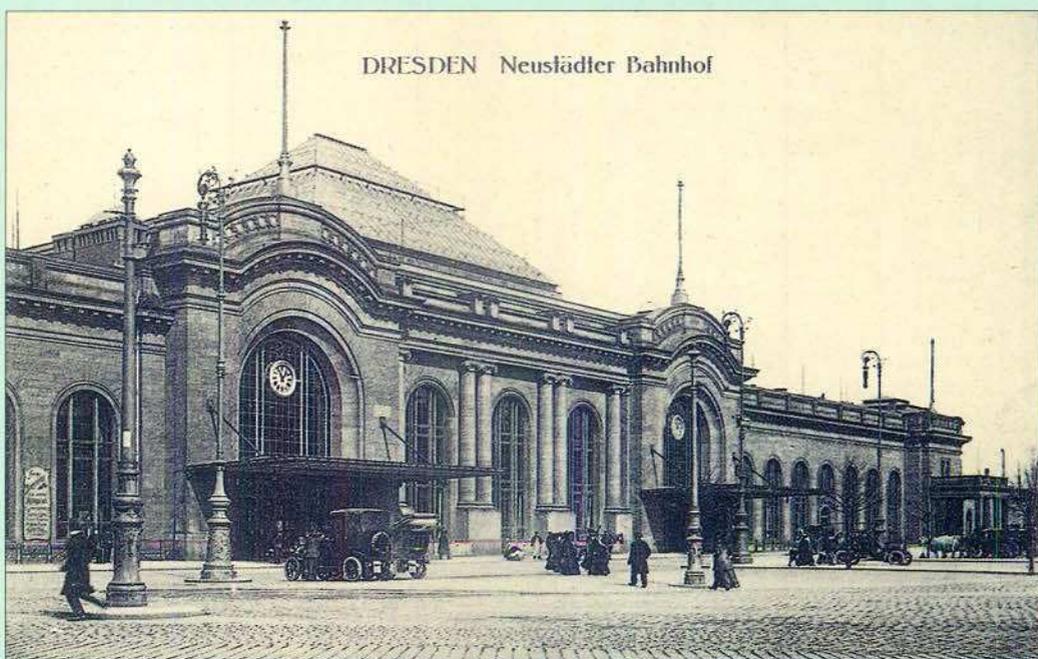


# Inhalt

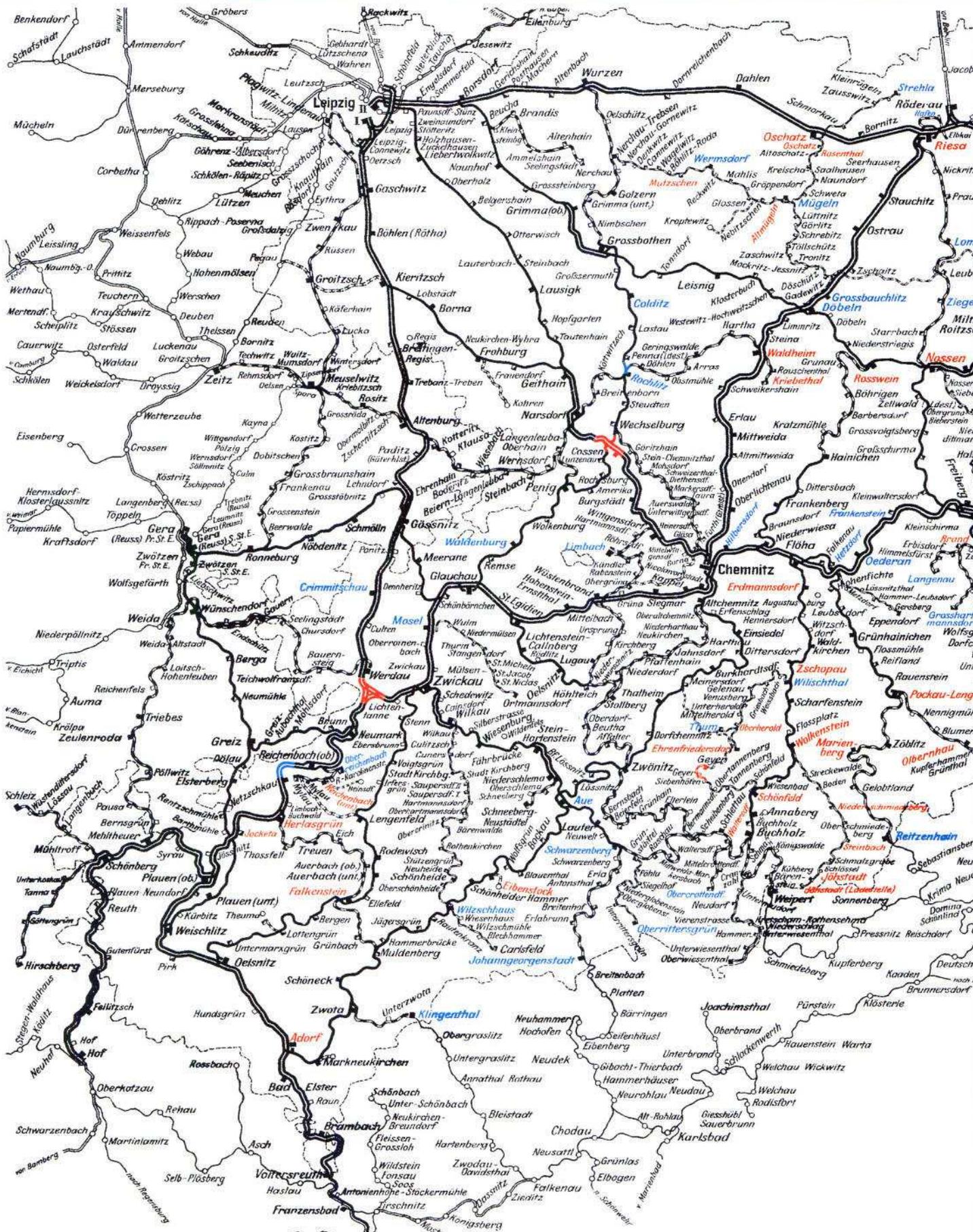
Vorwort	5	Herlasgrün 1901	34/35	Mohorn 1907	77
Einleitung	7	Jocketa 1889	34/35	Bertsdorf 1926	76/77
<b>Gleispläne:</b>		Meißen 1880	36/37	Steinbach 1911	78
Falkenstein 1914	10/11	Meißen 1936	36/37	Reichenau 1885	78
Eibenstock unt. Bf	10/11	Adorf 1916	38/39	Niederschmiedeberg 1911	79
Pockau Lengefeld 1896	12/13	Löbau 1879	38/39	Dohna 1906	79
Walthersdorf 1905	12/13	Coswig 1911	42 - 44	Oschatz Süd 1907	80
Kamenz 1888	12/13	Radebeul 1905	42 - 44	Mutzschen 1910	80
Brand 1906	14/15	Bw Dresden-Alt 1901	45 - 48	Weißes Roß 1907	81
Zschopau 1914	14/15	Kohlebf Dresden 1901	45 - 48	Altmügeln m. Anschluß 1909	80/81
Erdmannsdorf 1912	18/19	Dresden-Neustadt	49 - 52	Jöhstadt 1912	84
Marienberg 1896	18/19	Riesa 1909	53 - 56	Ehrenfriedersdorf alt 1887	84
Olbernhau 1889	20/21	Pirna 1888	57 - 59	Jöhstadt Ladestelle 1912	85
Berggießhübel 1913	20/21	Wolkenstein 1926	64/65	Bernstadt 1908	85
Glashütte 1906	22/23	Schönfeld Wiesa 1914	64/65	Frauenstein 1906	86
Glashütte 1938	22/23	Mulda 1907	66/67	Sayda 1907	87
Kriebetal 1910	22/23	Herrnhut 1908	66/67	Radeburg 1885	86/87
Eibenstock ob. Bf	26/27	Oschatz 1913	68/69	Tunnel Rabenau, Kohlmühle	90
Bühlau 1924	28/29	Klingenb. Colmnitz 1914	70/71	Dreieck Werdau 1908	90/91
Waldheim 1908	28/29	Reichenb. unt. Bf 1911	70/71	Göhrener Brücke 1902	92/93
Rosswein 1892	32/33	Nossen 1915	72/73	Greifenbachbrücke 1917	92/93
	32/33	Oberherold 1887	76	Kemmlitz 1914	94/95

... Großstadtbahnhöfe wie Dresden Neustadt (Gleisplan siehe Seiten 49 bis 52), die sicher eher bei Historikern auf besonderes Interesse stoßen.

Abb. oben: Slg. Grundmann;  
Abb. unten: Slg. Hauptvogel



**Titelbild:** Zu den interessantesten und bekanntesten Gleisplänen dieser Ausgabe zählt sicher der vom Bahnhof Dresden-Neustadt. Die komplette Darstellung finden Sie auf Seite 49 bis 52. **Abb.:** Slg. Hauptvogel



**Zeichenerklärung**

-  Zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen
-  Eingleisige Hauptbahnen
-  Vollspurige Nebenbahnen
-  Schmalspurige
-  Vollspurige Nebenbahnen im Bau, bz. genehmigt
-  Schmalspurige
-  Zweigleisige und eingleisige Bahnen fremder Verwaltungen

-  Bahnhof
-  Haltestelle
-  Haltpunkt
-  Station auf Bahnen
-  Fremder Verwaltungen

Der besseren Übersicht wegen haben wir die im Sachsen-Report, Band 5, als Gleispläne veröffentlichten Bahnhöfe blau und die in dieser Ausgabe veröffentlichten Bahnhöfe rot unterlegt. Abb.: Sig. Neidhardt



# Vorwort

Nachdem wir mit dem letzten Sachsen-Report, Band 6, die Tenderlokomotiven der Königlich Sächsischen Staatsbahnen vorgestellt haben, schlagen wir mit dem vorliegenden Band 7 noch einmal eine Brücke zum Band 5. In diesem stellen wir Ihnen bereits einige bekannte Gleispläne vor, die auf das ungeteilte Interesse der Leserschaft stießen. Einige dieser Pläne wurden bereits in verschiedene Modellbahnanlagen eingearbeitet, andere wiederum waren Grundlage für heute bereits im Bau befindliche Anlagen. Der Bahnhof Wilzschhaus, auch bekannt als

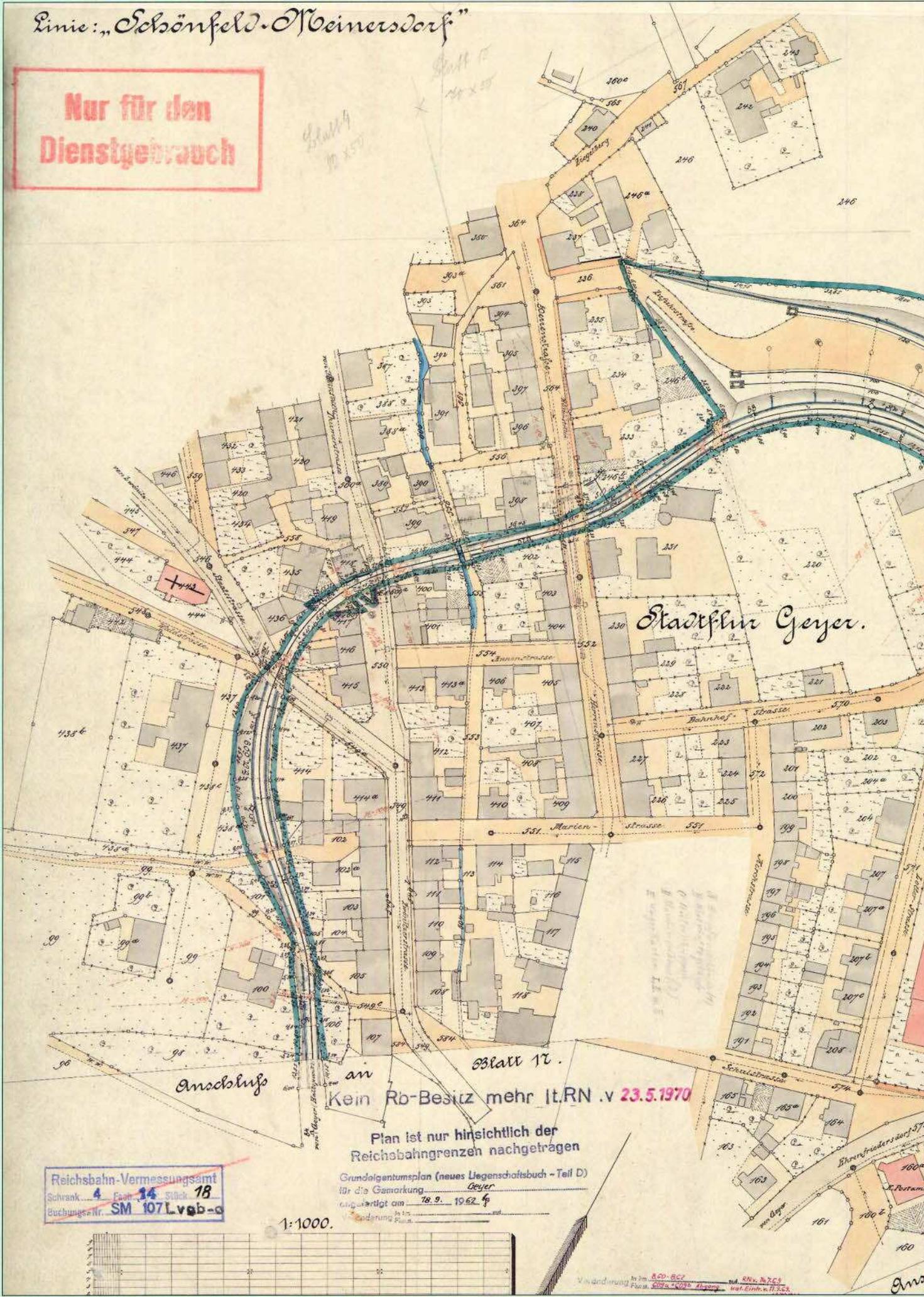
Schönheide Süd, oder Polenz sollen als Beispiele genannt werden. In der letzten Gleisplan-Ausgabe gaben wir den Lesern Gelegenheit, über den Inhalt der nun vorliegenden Gleisplanbroschüre mitzuentcheiden. Sicher haben sich nicht alle Einzelwünsche berücksichtigen lassen, auch lagen uns nicht alle Originalgleispläne in den Archiven der DB AG vor, einzelne Pläne haben die Kriegswirren oder aber die bürokratischen Mühlen der letzten Zeit einfach nicht überstanden. Wie sie an Hand der auf dieser Doppelseite abgedruckten Streckenkarte entnehmen können, haben wir trotz der genannten Umstände versucht, eine ziemlich ausgewogene Auswahl quer durch den

ganzen Freistaat hindurch zu finden. Auch die Freunde der vielen Schmalspurstrecken kommen wieder nicht zu kurz. Zum einen sind es gerade die Übergabebahnhöfe, die einen interessanten Betriebsablauf aufweisen konnten, zum anderen befinden sich noch heute einige der vorgestellten Bahnhöfe weitgehend im Ursprungszustand und können besucht werden. Wo findet man heutzutage schon noch planmäßigen Dampfbetrieb in Deutschland? Allen, die Ihr Herz an die „alte Bahn“ verloren haben und in abendlicher Lektüre mit Details in historisch wertvollen Plänen und Fotos Entspannung finden, wünschen wir mit dieser Ausgabe viel Freude!

Linie: „Schönfeld-Weinersdorf“

**Nur für den  
Dienstgebrauch**

Blatt 17  
10 x 50



Stadtplan Geyer.

Anschluss an  
Kein Rb-Besitz mehr lt. RN v 23.5.1970

Plan ist nur hinsichtlich der Reichsbahngrenzen nachgetragen

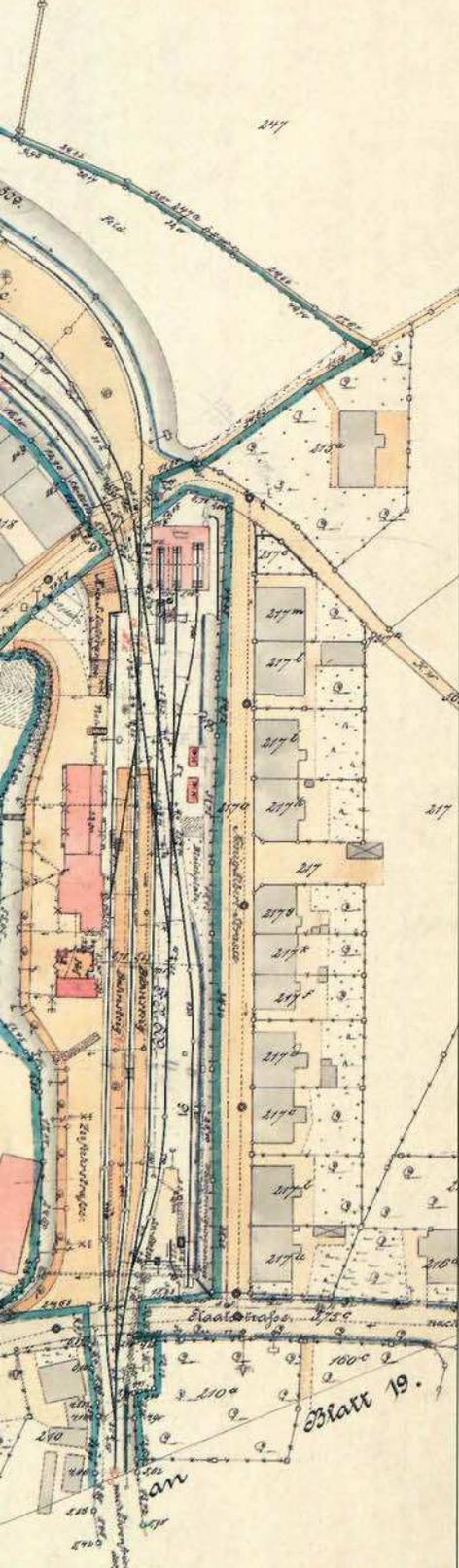
Grundgutsplan (neues Liegenschaftsbuch - Teil D)  
für die Gemarkung Geyer  
eingetragen am 18.9. 1962

Reichsbahn-Vermessungsamt  
Schrank 4 Fach 14 Stück 18  
Buchungs-Nr. SM 107L.vgb-a

1:1000.

V. Veränderung im RN 267  
Fl. 209.209 Abgabe  
RN v. 27.5.63  
auf Eintr. v. 11.3.52

Original-Mensel-Blatt des Bahnhofs Geyer. Größere Bahnhöfe bestehen aus mehreren Mensel-Blättern. Die Originalpläne sind im Maßstab 1:1000 ausgeführt worden, was jedoch nicht für den hier abgebildeten Plan gilt, da er an das Heftformat angepaßt werden mußte. Für die Wiedergabe in den Sachsen-Reports 5 und 7 mußten die Pläne um 50% verkleinert werden, so daß sie alle im einheitlichen Maßstab 1:2000 vorliegen.



*Unter Zugrundelegung der vom Regl. Vermessungsamt ausgearbeiteten Pläne*



Frau Ullmann von der DB AG zeigt dem Redaktionsleiter des Eisenbahn-Journals, Ingo Neidhardt, ein Original-Streckenband der K.S.St.E.B. **Abb.: St. Herforth**

## Einleitung

Bevor wir in die Berichterstattung über die einzelnen Bahnhöfe in Wort, Plan und Bild einsteigen, wollen wir nicht versäumen, noch einige Worte über die Pläne selbst und die Personen zu verlieren, denen wir und Sie, liebe Leser, es zu verdanken haben, daß diese Ausgabe überhaupt zustande gekommen ist. Bei den als Mensel-Blättern bezeichneten Streckenkarten handelt es sich um Handzeichnungen jedes einzelnen Kilometers an Eisenbahnstrecken, also nicht nur von Bahnhöfen. Unsere Aufgabe bestand darin, aus Hunderten von Plänen die Bahnhofspläne herauszufinden und aus den teilweise drei bis fünf verschiedenen Einzelblättern einen kompletten Bahnhofsplan zu montieren, wie er so nie existiert hat. Ein solches originales Einzelblatt finden sie auf dieser Seite. Luftaufnahmen oder digitale Vermessungstechnik mit Hilfe von Computern gab es damals noch nicht, und so blieb den Bahnverwaltern nichts weiter übrig, als die einzeln vermessenen Bahnhöfe und Streckenverläufe händisch zu zeichnen und zu colorieren. Ganze Zeichnungsstäbe mit Hunderten von Mitarbeitern waren emsig damit beschäftigt, jeden neu hinzugekommenen Streckenkilometer zu erfassen oder aber Veränderungen im Gleisverlauf auf den Plänen zu korrigieren. So erklärt es sich auch, daß es von verschiedenen Mensel-Blättern verschiedene Ausführungen gibt. Die eine Ausführung war in der Staatsbahnverwaltung in Dresden gelagert, eine zweite erhielten die einzelnen Bahnverwalter der jeweiligen Strecken vor Ort. Die letztgenannten Pläne gingen mit Streckeneinstellungen oder durch die Neuvermessung entweder den Weg alles

Irdischen oder verschwanden vereinzelt in privaten Archiven. Die erste Ausfertigung jedoch blieb dank einer Auslagerung während des Kriegs größtenteils erhalten und wurde nach 1945 auf die neu gegründeten RBD-Bezirke verteilt. Nur dem unermüdlichen Einsatz einiger Mitarbeiter erst der Deutschen Reichsbahn und heute der DB AG ist es zu verdanken, daß diese Originalpläne nicht wie andernorts üblich nach ihrem scheinbaren Überflüssigwerden durch elektronische Datenerfassung einfach „in den Müll“ geworfen wurden. Wir kamen in Kontakt mit diesen Archivaren, deren außergewöhnliches Engagement für „ihre“ Pläne getragen wird von großer Achtung vor den ihnen anvertrauten, z.Zt. über 100 Jahre alten Zeugen deutscher Ingenieurskunst. Wegen unserer gleichen Begeisterung für diese Kostbarkeiten konnten wir nicht nur eine Veröffentlichung bewirken, sondern auch freundschaftliche Verbindungen aufbauen. Gerne denken wir an die phantastische Zusammenarbeit mit Herrn Vesely und Frau Ullmann zurück. Über die Zukunft der Pläne ist noch nichts entschieden. Die ständige Reduzierung der Belegschaft bei der Bahn und die Einsparungen an Lagerfläche lassen es sinnvoll erscheinen, daß die Pläne in Zukunft entweder im Verkehrsmuseum Dresden oder aber im Hauptstaatsarchiv einen sicheren Platz finden. Ganz gleich, wie sich die Zukunft der DB AG auf die Entwicklung der dortigen Dienststelle auswirkt, mit ihrem Einsatz für den Erhalt und die Vervollständigung der historischen Mensel-Blätter haben die Mitarbeiter einen Beitrag geleistet, der weit über das normale Maß hinausgeht und nicht nur bei uns und unseren Lesern, sondern auch bei nachfolgenden Generationen Würdigung finden wird.

Ingo Neidhardt

# Nebenbahnknoten und Anschlußbahnhöfe

## Falkenstein

Falkenstein verdankt seine Entwicklung zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten im Vogtland der Tatsache, daß die Sächsische (Westliche) Staatsbahn eine Verbindung von der sächsisch-bayerischen Linie (Werdau – Hof) nach Böhmen plante, die ursprünglich in Plauen (Vogtl) beginnen und nach Asch führen sollte. Um aber möglichst viele sächsische Städte an die Bahn anzuschließen, änderte man die Linienführung und baute die Strecke von Herlasgrün über Falkenstein – Lottengrün nach Oelsnitz, von dort weiter über Adorf und Franzensbad nach Eger. Die beiden Abschnitte waren 47,08 km bzw. 57,89 km lang und sind am 1. November 1865 eröffnet worden.

Die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn-Gesellschaft hatte im Juli 1872 die Konzession erhalten und konnte ihre Strecke Zwickau – Falkenstein am 29. November 1875 eröffnen. Zum 15. Juli 1876 übernahm die Staatsbahn die Strecke. Die Staatsbahn eröffnete am 15. November 1892 die Strecke Falkenberg – Muldenberg (10,27 km) und stellte damit den Anschluß an die Aue-Adorfer Eisenbahn her. Die Bedeutung, die dem Knoten Falkenstein zukam und die er auch noch zur Reichsbahnzeit besaß, verdeutlichen die elf Durchgangsgleise und der zehnständige Lokschuppen. Die am rechten Rand des Planes eingezeichnete Ausfahrt nach Oelsnitz (Vogtl) ist im DR-Kursbuch von 1959 als Strecke Falkenstein – Lottengrün – Plauen unt. Bf ausgewiesen; Oelsnitz wurde nicht mehr berührt. Im März 1971 ist die Strecke stillgelegt und dann abgebaut worden.

## Eibenstock unt. Bf

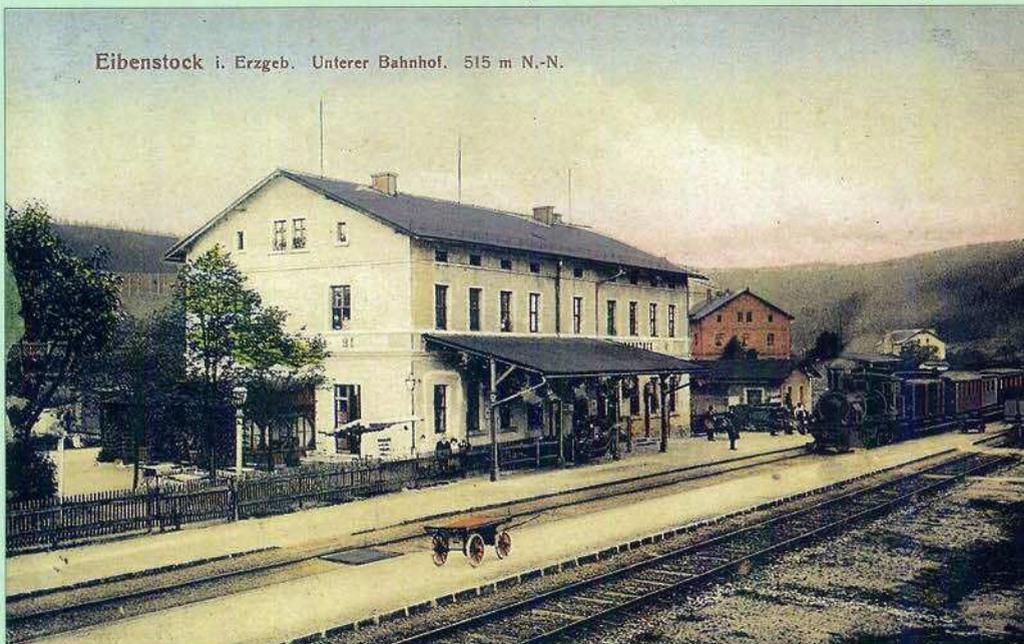
Der Bahnhof Eibenstock unt. Bf lag an der Strecke Aue (Sachs) – Eibenstock – Wilzschhaus – Muldenberg – Schöneck (Vogtl), für die die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn-Gesellschaft am



Bahnhof. Falkenstein i. V.

*Die Karte vom Bahnhof Falkenstein ist von 1907 und gewährt einen guten Überblick. Abb.: Slg. Ohle*

Die Karte vom Bahnhof Falkenstein ist von 1907 und gewährt einen guten Überblick. Abb.: Slg. Ohle



Eibenstock i. Erzgeb. Unterer Bahnhof. 515 m N.-N.

Im Bahnhof Eibenstock unt. Bf begann die Stichstrecke zum oberen Bahnhof. Abb.: Slg. Hauptvogel



Bahnhof Pockau-Lengenfeld (Flöhatal).

Pockau-Lengenfeld ist als Nebenbahnknoten sicher für Modellbahner interessant. Abb.: Slg. Schlegel

7. Dezember 1872 die Konzession erhalten hatte. Die 45,47 km lange Strecke ist am 7. September 1875 eröffnet worden. Zum 15. Juli 1876 ging die Strecke in den Besitz der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn über. Dreißig Jahre stand am Bahnhofsgebäude nur der Stationsname EIBENSTOCK. Für die Einwohner der 130 m höher gelegenen Bergstadt Eibenstock war der Bahnhof nur nach einem 3,5 km langen Fußmarsch zu erreichen. Erst am 3. Mai 1905 ist die 3,15 km lange Strecke zum Bahnhof Eibenstock Stadt eröffnet worden. Dann wurde zwischen Eibenstock unt. Bf und Eibenstock ob. Bf unterschieden. Der Plan zeigt den unteren Bahnhof im Jahre 1905. Nach rechts führte in langgestrecktem Bogen die Strecke zum oberen Bahnhof. Die Stammgarnitur Reisezugwagen verblieb auf dem Abschnitt zwischen oberem und unterem Bahnhof. Zugfahrten begannen am Kopfgleis vor dem Giebel des Empfangsgebäudes, wobei die Lok gemäß der Steilstreckenvorschrift am talseitigen Ende einzustellen war. Die Steilstrecke war von allen Gleisen des unteren Bahnhofs zu erreichen, was für das Umsetzen von Güterwagen wichtig war. Die Lokomotiven mußten zum Restaurieren ins Bw Aue fahren.

## Pockau-Lengefeld

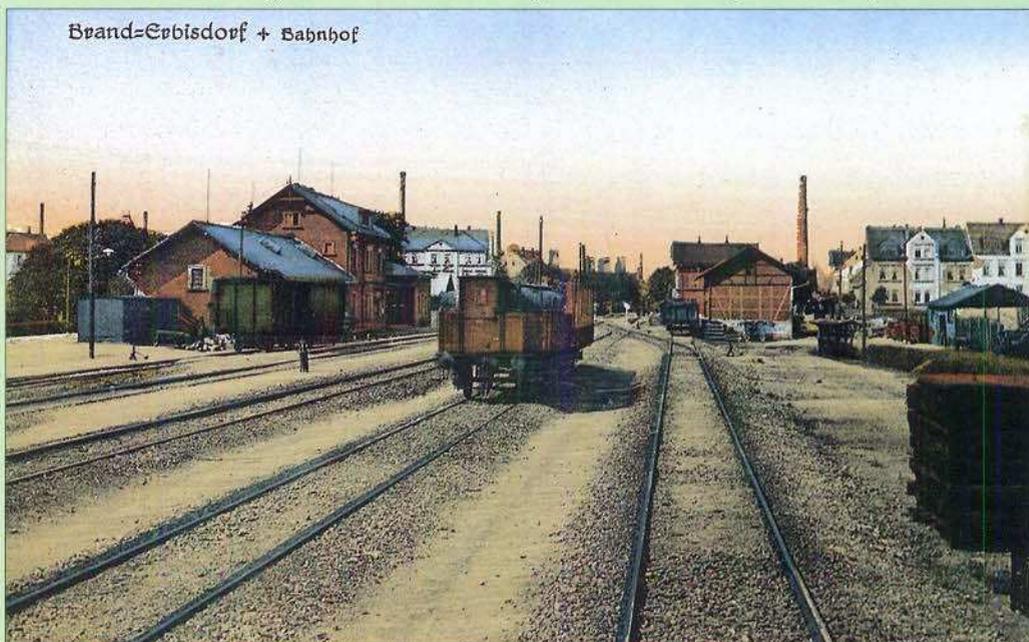
Der Bahnhof Pockau-Lengefeld im mittleren Erzgebirge entstand im Zuge des Baus der Chemnitz-Komotauer Eisenbahn. Die Gesellschaft hatte die Strecke Flöha – Hetzdorf – Pockau-Lengefeld – Marienberg mit 38,91 km Länge am 25. Mai 1875 eröffnet. Am gleichen Tag ging die Zweigstrecke von Pockau-Lengefeld nach Olbernhau (10,59 km) in Betrieb, so daß in Pockau-Lengefeld eine Gabelstelle entstanden war. Die Verlängerung der Strecke von Marienberg bis zur Reichsgrenze in Reitzenhain schaffte die Bahngesellschaft schon am 12. Juli 1875. Die Sächsische Staatsbahn übernahm die Strecken der Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft zum 16. Dezember 1876 und verlängerte zum 1. Oktober 1895 die Strecke über Olbernhau hinaus bis Neuhausen. Der Bahnhof ist so angelegt, daß die Strecke Flöha – Marienberg Priorität besitzt. Die von Rauenstein kommende Strecke verzweigt sich auf vier Durchgangsgleise. Der rechte Teil des Bahnhofsgeländes nimmt die Güterbehandlungsanlagen auf, das



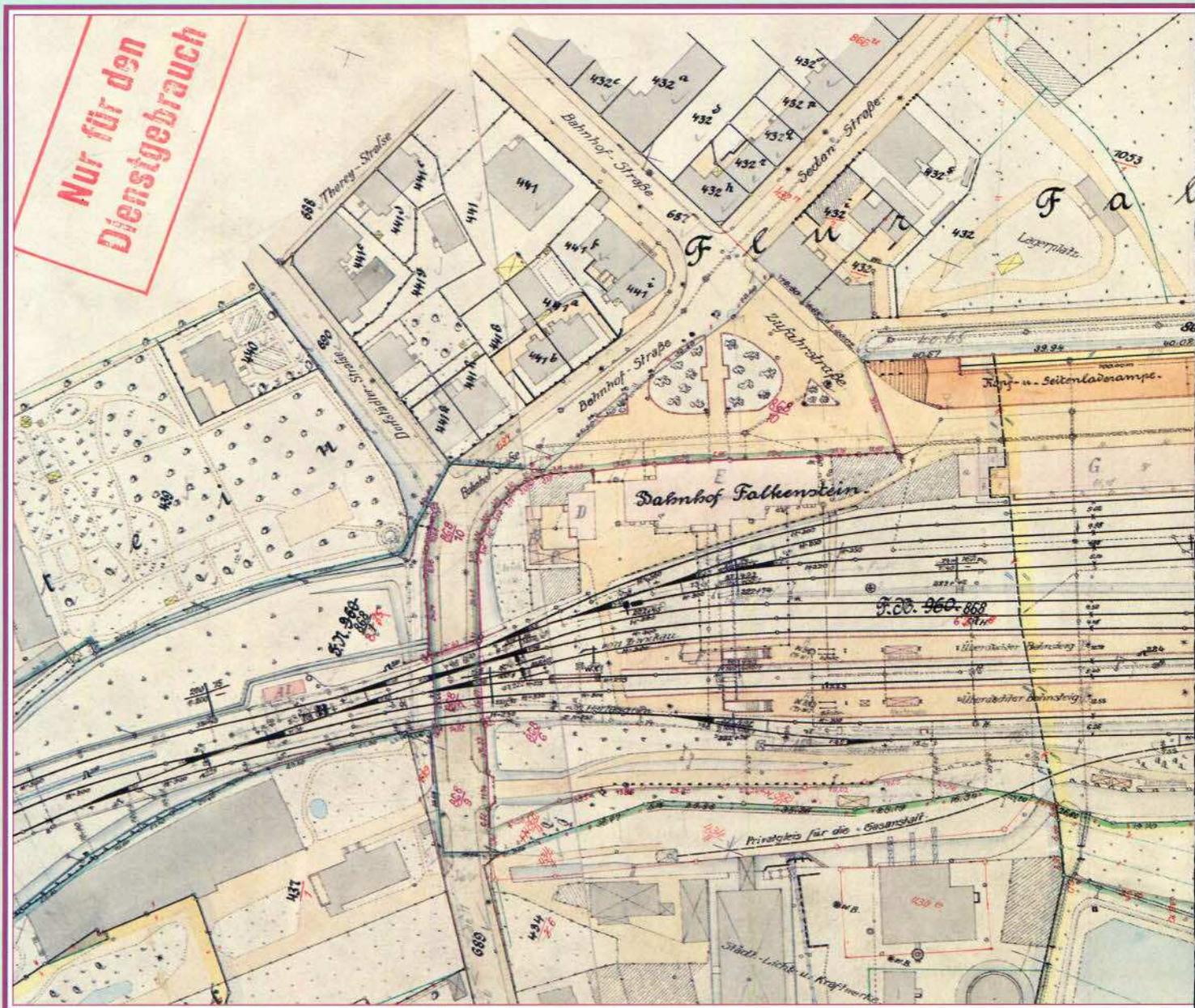
Leider lag uns vom Abzweigbahnhof Walthersdorf nur eine Postkarte von 1914 vor. Abb.: Slg. Schlegel



Kamenz in einem hervorragenden Überblick zum Vergleich mit dem Gleisplan. Abb.: Slg. Grundmann



In Brand zweigten die Strecken nach Langenau und Großhartmannsdorf ab. Abb.: Slg. TB Radebeul



Empfangsgebäude liegt links. In langgestrecktem Bogen wird rechts nach Marienberg ausgefahren, links nach Olbernhau. In der Gabelung liegt das Bw mit seinem sechsständigen Halbrundschuppen. Zwischen Pockau-Lengefeld und Neuhausen wurde gependelt. Der Bahnsteig für diese Züge (Kopfgleis) lag an der Rückseite des Empfangsgebäudes, das dadurch eine Insellage erhielt, und konnte aus Richtung Marienberg und aus Richtung Olbernhau erreicht werden. Heute wird von Flöha nach Neuhausen durchgefahren und zwischen Pockau-Lengefeld und Marienberg gependelt.

### Walthersdorf

Der Bahnhof Walthersdorf (Erzgeb) liegt an der Strecke Schwarzenberg – Buchholz (Sachs), dem späteren Annaberg-Buchholz Süd. Die von der Sächsischen Staatsbahn gebaute Strecke ist am 1. Juli 1889 zunächst auf dem 2,67 km langen Abschnitt Schwarzenberg – Grünstädtel eröffnet worden. Am gleichen Tag nahm die Schmalspurbahn von Grünstädtel

nach Oberrittersgrün den Betrieb auf. Der zweite Teil der Strecke von Grünstädtel über Scheibenberg und Walthersdorf nach Buchholz (21,44 km) konnte am 1. Dezember 1889 dem Betrieb übergeben werden. Von Walthersdorf zweigt nach Süden eine Stichbahn über Walthersdorf Hp, Crottendorf unt. Bf nach Crottendorf ob. Bf von 5,18 km Länge ab, die ebenfalls am 1. Dezember 1889 in Betrieb ging. Züge nach und von Crottendorf begannen und endeten jedoch nicht in Walthersdorf, sondern im 1,3 km entfernten Schlettau (Richtung Schwarzenberg). Hier bestand Anschluß an die Strecke Schlettau (Erzgeb) – Stollberg (Sachs) über Zwönitz. Der Betrachter blickt von Norden auf den Lageplan. Von links kommt die Strecke von Buchholz und überquert vor dem Bahnhofsbereich eine Senke, in der ein Bach und ein Weg verlaufen. Beide werden auch von der aus Süden einmündenden Strecke von Crottendorf mit einer Betonbrücke überquert. Züge auf der Strecke Buchholz – Schwarzenberg fuhr durch Gleis 1, Züge von und nach Crottendorf durch

