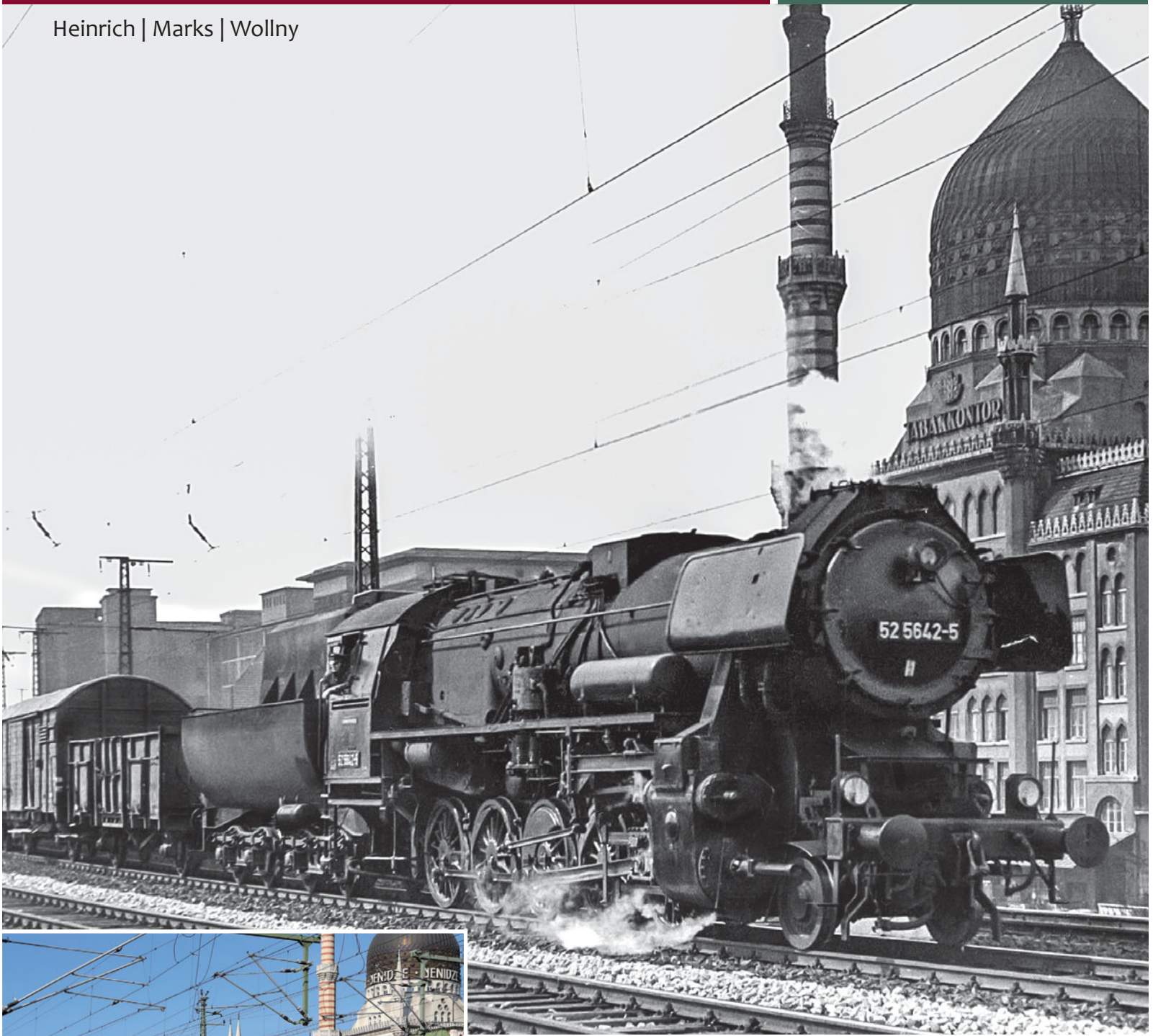


SCHIENENWEGE gestern und heute

Zeitreise
durch
Ost-Sachsen

Heinrich | Marks | Wollny

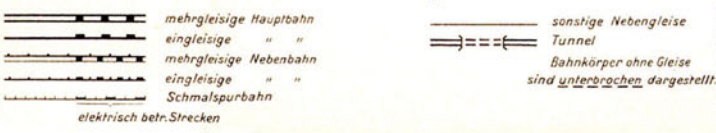


VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KLARTEXT




Zeichenerklärung:



<div><div><div>Personenbf Kl. Ia</div><div>Personenbf Kl. Ib</div><div>Personenbf Kl. IIIa</div><div>Personenbf Kl. IIIb</div><div>Personenbf Kl. IV</div><div>unselbständiger Bf</div><div>Haltestelle, besetzt</div><div>Haltestelle, unbesetzt</div><div>Haltepunkt, besetzt</div><div>Haltepunkt, unbesetzt</div><div>Bf od. Hp der nicht der Dtsch. Rb untersteht</div><div>Block- od. Abzw.-stelle</div></div><div><div>30,4 Kilometrierung</div><div>Gz telegn. Abkürzung</div><div>Schwarz unterstrichen: Sitz eines Rba</div><div>Schwarz strichliert unterstrichen: Sitz einer Bm</div></div></div>	<div><div>Güterbf Kl. Ia</div><div>Güterbf Kl. Ib</div><div>Güterbf Kl. IIIa</div><div>Güterbf Kl. IIIb</div><div>Güterbf Kl. IV</div><div>unselbst. Güf.</div><div>Güterlade- u. sonst. unselbst. Stelle</div><div>Verschlebebf</div><div>Kreuzungsstelle o. Verkehrsdienst</div><div>Anschlußstelle</div><div>Ausweich-Anschlußstelle</div><div>Umschlagstelle</div><div>Bf mit Arzlwagen</div><div>Bf mit Gerätewagen</div><div>Feuerlöschzug</div><div>Rbd Grenze</div><div>Rba Grenze</div><div>Bm Grenze</div></div> <div><div>Eine unselbständige Dienststelle</div><div>Führt in () die telegn. Abkürzung der vorgesetzten Dienstst.</div></div>	<div><div>COTTBUS</div><div>Bautzen</div><div>Calau</div><div>Burg</div><div>Müka</div></div> <div><div>Bf der Bezirksstädte</div><div>Bf der Kreisstädte</div><div>sonstige Stationsnamen</div><div>Staatsgrenze</div><div>Bezirksgrenze</div><div>Kreisgrenze</div><div>Stadtkr.</div></div> <div><div>Schiffbare Gewässer:</div><div>Fluß</div><div>Kanal</div><div>Schleuse</div><div>Wehr</div><div>Seeschiße</div></div> <div><div>bis 180 t</div><div>270 t</div><div>450 t</div><div>550 t</div><div>1000 t</div><div>1350 t</div></div>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





Erklärung Symbol :
im Buch abgebildete
Fotostelle

Ausschnitt aus der Übersichtskarte
der Reichsbahndirektion Cottbus,
Ausgabe vom September 1960

SCHIENENWEGE

gestern und heute

Rainer Heinrich | André Marks | Burkhard Wollny

Zeitreise durch Ost-Sachsen



Bis Ende der 1980er Jahre fuhren in der Oberlausitz auf den regelspurigen Eisenbahnstrecken auch noch Dampflokomotiven. So brachte im Mai 1985 die Lok 528143 einen Güterzug von Löbau nach Zittau. Seine Fahrt durch den pittoresken Bahnhof Obercunnersdorf hielt Burkhard Wollny im Bild fest. Heute wuchern Büsche und Bäume zwischen den Schienen sowie um das verfallene Empfangsgebäude.

Danksagung

Unser Dank für die fachliche Beratung bei diesem Buch gilt zahlreichen ehemaligen Eisenbahnern und Beschäftigten der heutigen Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Oberlausitz, aber auch verschiedenen Mitgliedern des Vereins „Ostsächsische Eisenbahnfreunde e.V.“ sowie Hans-Dieter Rändler und Guido Wranik als Korrekturleser. Ferner möchten wir uns bei allen Bildgebern bedanken, die mit ihren Aufnahmen die Illustration dieses Buches abgerundet und dadurch die ausgewählten Fotografien von Rainer Heinrich und Burkhard Wollny ergänzt haben.

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN: 978-3-8375-1863-4

© 2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstentfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Textautor: André Marks

Bildautoren: *Werner Brutzer*: 32 oben; *Wolfgang Bügel (Eisenbahnstiftung)*: 64 oben, 69 oben; *Georg Dollwet*: 61 oben; *Manfred Fickert, Slg. Peter Hauswald*: 115 oben; *Gerhard Greß*: 27 oben, 35 oben, 36 oben, 41 oben, 50, 57 oben, 65 oben, 66; *Bart van't Grunewold*: 31 oben, 33 oben; *Peter Hauswald*: 121 oben, 122, 124 oben, 139 oben; *Torsten Hauswald*: 108; *Werner Hauswald/Slg. Peter Hauswald*: 120 oben; *Rainer Heinrich*: 11 oben, 12, 18 oben, 22 oben, 23 oben, 25 oben, 26 oben und unten, 28 oben, 30 oben, 34 oben, 39 oben, 48 oben, 62 oben, 68 oben, 72 oben und unten, 77 oben, 78, 90 oben, 111, 112, 114 oben, 117 oben, 132, 140 oben und unten; *Slg. Matthias Hengst*: 86, 101; *Dieter Hesse*: 116 oben; *Peter Kasperzek/Slg. Sven Kasperzek*: 130 oben, 134 oben und unten, 136 oben; *Klaus Kieper/Slg. Jürgen Steimecke*: 60; *Günter Meyer*: 89 oben; *Wolfgang Nitzsche*: 10 oben, 15 oben; *Holger Poitz*: 29 oben; *Hans-Dieter Rändler*: 9 oben, 118 oben, 119 oben, 125 oben; *Wilfried Rettig*: 56 oben; *Udo Riccius*: 45 oben, 49 oben, 51 oben, 88 oben, 99 oben; *Uwe Schmidt*: 38, 102, 104 oben, 105 oben, 106 oben, 107 oben, 109 oben; *Wolfgang Scholz/Slg. Matthias Hengst*: 14 oben; *Horst Schrödter/Slg. Fam. Schrödter*: 94 oben, 95 oben, 96 oben, 97 oben; *Eberhard Schüler*: 128 oben, 129 oben; *Karl-Heinz Siebke*: 40 oben, 43 oben, 58 oben, 74 oben, 75 oben, 92 oben; *Georg Otte, Slg. Matthias Hengst*: 59 oben; *Jos de Vocht*: 24; *Ingmar Weidig*: 63 oben, 67 oben; *Günter Weßner*: 137 oben; *Roland Wetzel*: 103; *Slg. Werner Wölke*: 127 oben; *Burkhard Wollny*: 1, 5, 6, 8, 16, 17 oben, 19 oben, 20 oben, 21 oben, 37 oben, 44 oben, 46 oben, 47 oben, 52 oben, 53 oben, 54 oben, 55 oben, 70 oben, 71 oben, 73 oben, 76 oben, 80 oben, 82, 84 oben, 85 oben, 87 oben, 91 oben, 93 oben, 98 oben, 100 oben, 131 oben, 138 oben, 142 oben, 143 oben; alle übrigen Aufnahmen: *André Marks*

Titelmotiv: Zwischen Dresden Mitte und Dresden-Neustadt passieren in Richtung Oberlausitz fahrende Züge die ehemalige Zigarettenfabrik „Yenidze“. Der im Stil einer orientalischen Moschee errichtete Industriebau beherbergt heute verschiedene Büros sowie im Turm ein Restaurant mit guter Aussicht. Unter der Kuppel werden u. a. regelmäßig Märchen aus 1000 und einer Nacht vorgelesen.

Satz & Layout: Sneschi Dejanovic
Preprint: Sneschi Dejanovic
Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)

Vorwort	4
Einstimmung: die Eisenbahnen in Ostsachsen	5
Der Ausgangspunkt Dresden: Dresden Hauptbahnhof – Dresden Mitte – Dresden-Neustadt	8
Die Hauptstrecke Dresden – Görlitz: Dresden Industriegelände • Dresden-Klotzsche • Radeberg • Arnsdorf (b Dresden) • Bischofswerda • Demitz- Thumitz • Seitschen • Bautzen • Löbau • Rosenhain • Reichenbach (Oberlausitz) • Gersdorf (b Görlitz) • Görlitz	14
Die Strecke Dresden-Klotzsche – Königsbrück – Straßgräbchen Bernsdorf: Ottendorf-Okrilla • Königsbrück • Schwepnitz • Straßgräbchen-Bernsdorf	16
Der Streckenabschnitt Arnsdorf (b Dresden) – Kamenz (Sachs): Pulsnitz • Kamenz (Sachs) • Bernbruch	24
Die Strecke Bautzen – Königswartha – Knappenrode/– Hoyerswerda: Radibor • Neschwitz • Königswartha	38
Die Strecke Löbau – Weißenberg – Großdubrau – Radibor (Sachs): Weißenberg • Großdubrau	42
Die Eisenbahnen nördlich und südlich von Görlitz: Görlitzer Kreisbahn: Königshain-Hochstein Kohlfurt – Roßlau: Hoyerswerda • Niesky Görlitz – Cottbus: Horka • Weißwasser Görlitz – Zittau: Görlitz-Weinhübel • Deutsch-Ossig • Hagenwerder • Hirschfelde	50
Die Zittauer Schmalspurbahn: Zittau Betriebsgelände • Zittau Haltepunkt • Zittau Süd • Kurort Oybin	60
Die Strecken von Zittau in Richtung Bischofswerda: Pethau • Mittelherwigsdorf • Leutersdorf • Oberoderwitz Oberdorf • Eibau • Neugersdorf • Ebersbach (Sachs) • Sohland (Spree) • Schirgiswalde • Wilthen • Neukirch (Lausitz) Ost • Putzkau	66
Die Querverbindungen von der Zittauer zur Görlitzer Strecke: Oberoderwitz – Löbau: Herrnhut • Obercunnersdorf • Löbau Ebersbach (Sachs) – Löbau: Großschweidnitz • Dürrhennersdorf • Ebersbach (Sachs) Bautzen – Wilthen: Singwitz • Gnaschwitz Großpostwitz – Löbau: Cunewalde • Obercunewalde	86
Von Dresden durchs Elbtal in die Sächsische Schweiz: Dresden-Zschachwitz • Heidenau • Pirna • Stadt Wehlen • Königstein • Bad Schandau • Krippen • Schöna	102
Pirna – Dürrröhrsdorf – Arnsdorf und Dürrröhrsdorf – Neustadt (Sachs): Elbbrücke Pirna • Dürrröhrsdorf • Dittersbach (b Dürrröhrsdorf) • Stolpen • Langenwolmsdorf Mitte	108
Von Bad Schandau ins Tal der Kirnitzsch und nach Neukirch: Kirnitzschtalbahn: Bad Schandau • Lichtenhainer Wasserfall Eisenbahn Bad Schandau – Neukirch (Lausitz) West: Elbbrücke Bad Schandau • Rathmannsdorf • Ulbersdorf • Amtshainersdorf • Sebnitz • Neustadt (Sachs) • Langburkersdorf • Neukirch (Lausitz) West	126

Vorwort

Auch wenn das Verkehrsmittel Eisenbahn in den vergangenen Jahrzehnten an Bedeutung drastisch eingebüßt hat, so fasziniert der Betrieb von großen und kleinen Zügen bis heute jung und alt – ganz gleich ob selbst regelmäßig im Zug sitzend oder häufiger im Auto am Bahnübergang den auf Schienen dahinbrausenden Fahrzeugen neidvoll hinterherblickend. Gerade in Sachsen spielt die Eisenbahn bis heute im öffentlichen Leben, aber auch in den einzelnen Familien eine im Bundesvergleich überdurchschnittlich große Rolle. Das liegt an der einstigen Dichte des sächsischen Streckennetzes, was einerseits dazu führte, dass früher in fast jeder Familie mindestens ein Eisenbahner zu finden war. Andererseits waren die Schienenfahrzeuge gerade in Sachsen ein so selbstverständliches und omnipräsentes Verkehrsmittel wie sonst nur in den deutschen Ballungsräumen wie Berlin, dem Ruhrgebiet oder Oberschlesien. Entsprechend gab es in den Zügen berufliche und private Kontakte aller Art: Seien es geschäftliche Absprachen, gegenseitige Hilfe bei den Hausaufgaben oder Seminararbeiten, ein gemütlicher Plausch auf dem Weg in den Urlaub oder gar der erste Kuss.

Natürlich begründen aber auch die Reiselust und die Heimatliebe der Sachsen ihre große Zuneigung zur Eisenbahn: Aus dem Zugfenster lassen sich die Dörfer, Städte, Felder, Wälder, Flüsse und Berge sowie andere Menschen sorglos wie auf einer Kinoleinwand betrachten. Befreit von der Verantwortung des eigenhändigen Führens eines Kraftfahrzeuges bietet die Fahrt mit der Eisenbahn eine Art von Bequemlichkeit, die es nur selten gibt. Dazu gehört nicht zuletzt die Freiheit, in Zügen jederzeit aufstehen und durch den Wagen laufen zu können.

Vorliegender Bildband lädt Sie nun zu einer Zeitreise durch Ostsachsen ein. Dabei wird eine imaginäre Fahrt von Dresden über Görlitz und Zittau in Richtung Bischofswerda sowie von Dresden durchs Elbtal unternommen. Die Stichstrecken und Querverbindungen von bzw. zwischen diesen Linien runden das Buch ab. Die liebevoll ausgewählten Vergleichsaufnahmen dokumentieren dabei den Wandel an 115 ganz konkreten Stellen zwischen Dresden, Görlitz und Zittauer Gebirge. Zeitlich reichen die Fotografien nicht weiter als 60 Jahre zurück, damit sich möglichst viele Menschen in Gedanken in die Entstehungszeit der Aufnahmen zurückversetzen können.

Der im Raum Pirna aufgewachsene und heute in Dresden lebende Autor dankt ganz besonders den Gebern der historischen Aufnahmen für ihre Unterstützung. Mit Hilfe mehrerer Freunde haben der Autor und in drei Fällen Rainer Heinrich die Aufnahmeorte von einst aufgesucht und den heutigen Zustand dokumentiert. Dabei blieb ihnen Wehmut oft nicht erspart, denn wo noch Ende der 1980er Jahre täglich ein Dutzend Züge rollten, ist heute teils traurige Ruhe eingekehrt.

Andererseits beweisen die Vergleichsaufnahmen den nach 1989 einsetzenden Aufschwung – hinter den Schienen erheben sich neue Gewerbegebiete und liebevoll restaurierte Umgebendehäuser. Klapprige Busse und miefende Zweitakter sind modernen Straßenfahrzeugen gewichen. Ambivalente Gefühle entstehen beim Anblick von freudig strahlenden Radlern auf frisch bituminierten Trassen, auf denen Anfang der 1990er Jahre noch ein blank gefahrenes Schienenband in der Sonne glänzte.

Dresden im August 2017

André Marks, Autor

Die Eisenbahnen in Ostsachsen

Zu den ersten Eisenbahnen in Sachsen gehörten die 1847 vollendete Strecke Dresden – Görlitz und die seit 1851 durchgehend befahrbare Linie von Dresden durch das Elbtal ins nordböhmische Bodenbach. Dieser Ort vereinigte sich später mit seiner Nachbarstadt zu Tetschen-Bodenbach. Von ihren heutigen tschechischen Bewohnern wird diese Stadt Dečín genannt. Zwischen diesen Magistralen entstanden weitere Eisenbahnen. So ging bereits 1848 die Löbau-Zittauer Eisenbahn in Betrieb, an die dann 1859 die Zittau-Reichenberger Eisenbahn anschloss.

In den folgenden Jahren entstand die Südlausitzer Staatseisenbahn vom damaligen Bahnhof Scheibe, der seit 1927 den Namen Mittelherrwigsdorf trägt, über Großschönau (1868) zunächst bis Warnsdorf (1871).

Im Jahr 1871 eröffneten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, deren offizielle Abkürzung K.Sächs.Sts.E.B. lautet, die Strecke Kamenz – Arnsdorf. Eine private Eisenbahngesellschaft errichtete bis 1874 die anschließende Linie von Kamenz nach Straßgräbchen-Bernsdorf, wo sich damals die Landesgrenze zu Preußen befand.

Nach dem Deutsch-Französischen Krieg entstanden in den 1870er Jahren auch in der Oberlausitz zahlreiche neue Verbindungen, wie etwa 1873 die Strecke Ebersbach – Löbau, 1874 der Abschnitt Ebersbach – Eibau – Seifhennersdorf und 1875 der Abschnitt Ebersbach – Sohland (Spree).

Die Preußen errichteten bis 1874 durch den seit 1815 zur Provinz Schlesien gehörenden Teil der Oberlausitz die Strecke Kohlfurt – Horka – Hoyerswerda (– Falkenberg).

Die 1875 eingeweihte Strecke Pirna – Arnsdorf stellte die erste Verbindung zwischen der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn und der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn dar. Im gleichen Jahr ging die Eisenbahnverbindung zwischen Zittau und Görlitz in Betrieb.

In der zweiten Hälfte der 1870er Jahre setzte sich die Vernetzung der Strecken fort – so weihten die K.Sächs.Sts.E.B.

1876 den Abschnitt Seifhennersdorf – Warnsdorf und im Folgejahr die Strecke von Bautzen über Wilthen, Neukirch und Neustadt nach Schandau sowie die Abschnitte Sohland – Wilthen und Neustadt – Dürrröhrsdorf ein.

Mit der im August 1879 eröffneten Eisenbahn zwischen dem damals Niederneukirch genannten Bahnhof Neukirch (Lausitz) West und Bischofswerda sowie mit dem zwei Monate später fertiggestellten Abschnitt von Oberoderwitz nach Eibau war die heutige Strecke Dresden – Bischofswerda – Ebersbach – Zittau in ihrer aktuell noch befahrenen Route vollendet.



Reichenbach (Oberlausitz) an der Strecke Görlitz – Dresden 1985: 800 m westlich befand sich ab 1815 die sächsisch-schlesische Landesgrenze.

Ende der 1870er Jahre war das sächsische Hauptstreckennetz vollendet. Eine nicht zuletzt auf das Drängen aus Sachsen hin im Juli 1878 erlassene neue Eisenbahnordnung schuf die juristische Grundlage für den Bau der sächsischen Sekundärbahnen. Diese Strecken „zweiter Ordnung“ durften entweder regelspurig oder aber schmalspurig ausgeführt werden. Beide Varianten kamen ab 1880 bzw. 1881 zunächst südlich der Elbe zur Anwendung.



Der im August 1879 vollendete Putzkauer Viadukt war eines der letzten Bauwerke für die heutige Strecke (Dresden –) Bischofswerda – Oberoderwitz – Zittau.

Mit den ab Oktober 1884 von Klotzsche nach Königsbrück und ab November 1884 von Zittau über die Neiße bis nach Reichenau und Markersdorf führenden Schmalspurbahnen hielt das Sekundärbahnzeitalter auch im hier thematisierten Gebiet Einzug.

Im Jahr 1890 folgten in Ostsachsen die regelspurig ausgeführte Sekundärbahn durch das Cunewalder Tal und der erste Teil der 1902 fertiggestellten Strecke Kamenz – Bischofswerda. Aber auch die Regelspurlinien Bautzen – Königswartha und Löbau – Radibor waren juristisch mit einer sächsischen Schmalspurbahn gleichgestellt. Von diesen entstanden Anfang der 1890er Jahre in Ostsachsen die 750-mm-Strecken Taubenheim – Dürrhennersdorf und Herrnhut – Bernstadt. Diese beiden Staatsbahnlinien ließ die Sowjetische Militäradministration 1945 demontieren und die Schienen sowie mehrere Fahrzeuge als Reparation in Richtung Ural abfahren.

Bis heute erhalten ist hingegen die einzige privat errichtete Schmalspurbahn in Sachsen. Diese war 1889/90 von Zittau nach Bertsdorf und von dort zu den beiden Endpunkten Oybin sowie Jonsdorf errichtet worden. Als eine der letzten noch privat geführten Eisenbahnen kaufte der sächsische Staat im Jahr 1906 auch die Z.O.J.E. auf. Damit befanden sich in Ostsachsen alle öffentlichen Eisenbahnen in Staatshand.

Reisezeiten. Zwischen Dresden und Zittau verkehrte 1928 das erste D-Zug-Paar. Ins unverändert preußische Görlitz elektrifizierte die RBD Breslau die Schlesische Gebirgsbahn von Hirschberg. Ab 1924 waren dadurch in Görlitz und im Bahnbetriebswerk neben dem Rangierbahnhof Schlauroth wuchtige Elektroloks anzutreffen. Im Osten der RBD Dresden ergänzten ab Mitte der 1930er Jahre auf der Hauptstrecke von Dresden nach Zittau sowie auf der Schmalspurbahn ins Zittauer Gebirge neu gebaute Diesellokomotiven die von Dampflokomotiven geführten Reisezüge.

Der im Herbst 1938 vollzogene Anschluss der mehrheitlich von Deutschen bewohnten Sudetengebiete an das Deutsche Reich führte zur Ausweitung zahlreicher Zugverbindungen nach Süden. Viele dieser Strecken lagen nun bis 1945 ebenfalls im Bereich der RBD Dresden.

Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges erlitt vor allem Dresden – und damit auch die Eisenbahnanlagen der sächsischen Landeshauptstadt – durch Bombardements schwere Zerstörungen. In Ostsachsen sprengten hingegen meist Wehrmachtssoldaten gemäß Führerbefehl beim Rückzug zahlreiche Eisenbahnbrücken, um den Sowjets den Vormarsch zu erschweren.

Nach dem Krieg befand sich ganz Ostsachsen in der Sowjetischen Besatzungszone, der Reichenauer Zipfel fiel im August 1945 gemäß Potsdamer Konferenz an Polen. Der Reiseverkehr von Zittau nach Reichenau und weiter nach Hermsdorf in

Der Übergang der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Preußischen Staatseisenbahnen im Frühjahr 1920 in Reichseigentum änderte nichts am Vorhandensein der 1815 zwischen Sachsen und der preußischen Provinz Schlesien gezogenen Grenze. Allerdings entfielen in Görlitz spätestens nach Gründung der Reichsbahndirektionen (RBD) Dresden und Breslau die über viele Jahrzehnte üblichen Kontrollen. Außerdem setzte die Deutsche Reichsbahn den permanenten Ausbau der Gleis- und Betriebsanlagen auch in Ostsachsen fort. Das ermöglichte schrittweise den Einsatz schwererer und längerer Dampflokomotiven. Auf den Hauptstrecken verkürzten sich dadurch die