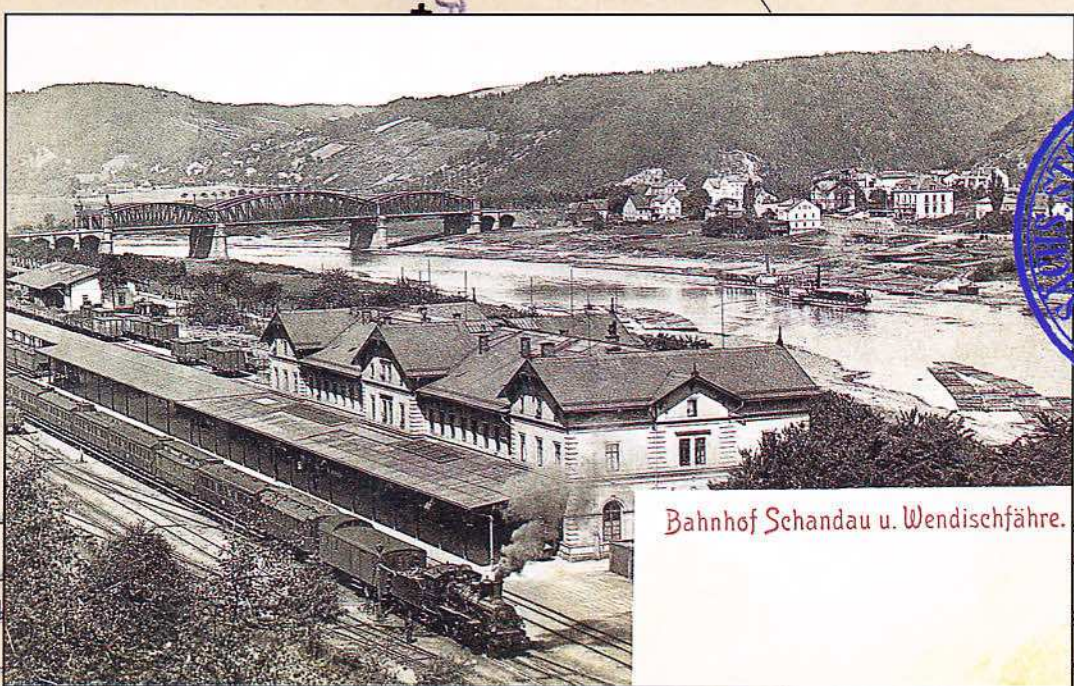
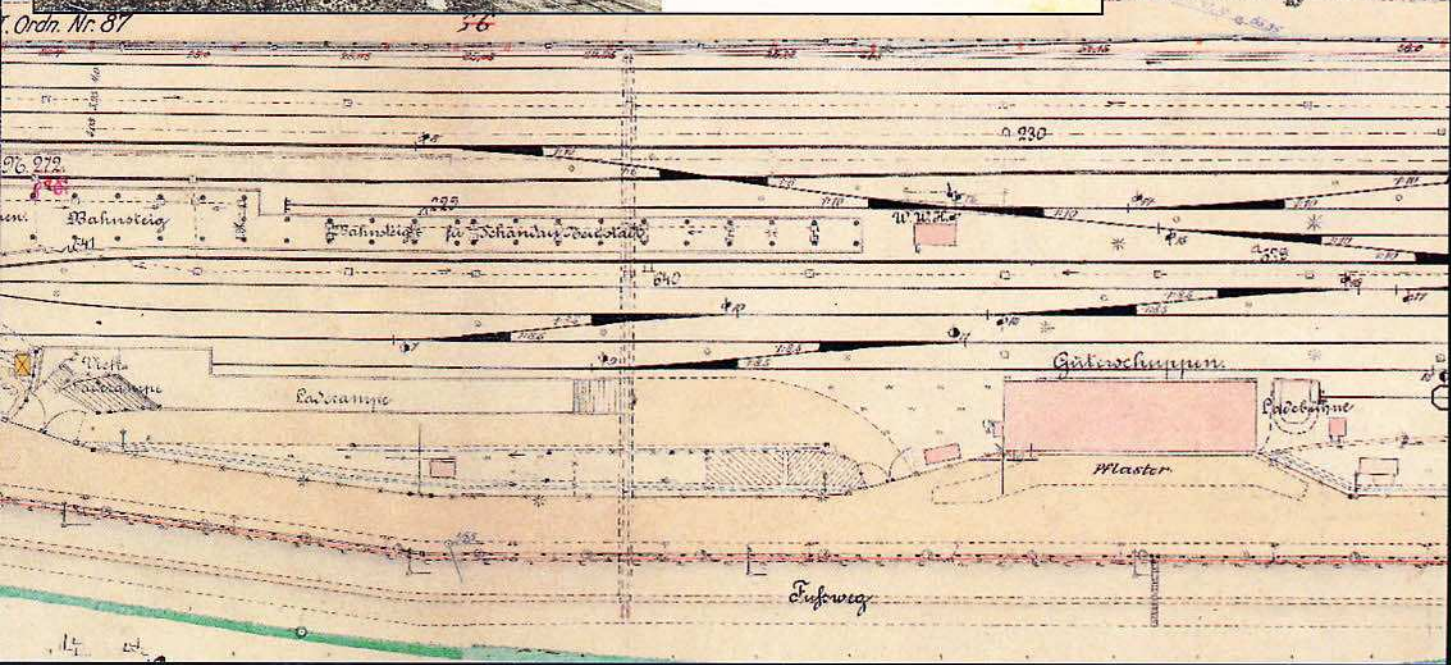


Sachsen-Report

Gleispläne und Bahnhofsgeschichte, Teil 3



Bahnhof Schandau u. Wendischfähre.



(Füllseite)



Inhalt

Nebenbahnknoten- und Anschlussbahnhöfe

Penig	10/11
Narsdorf	10/11
Stollberg Erzb. Zwönitz	12/13
Zwönitz	12/13
Oberodewitz	14/15
Eibau	14/15

Nebenbahn-Durchgangsbahnhöfe

Lunzenau	18/19
Wechselburg	18/19
Weissenberg	20/21
Oelsnitz Erzb.	20/21
Brücke Markersbach	22/23
Mittweida-Markersbach	23
Buchholz	22/23

Nebenbahn-Endbahnhöfe

Halsbrücke	25
Mülau-Göltzschtalbrücke	24/25
Schneeberg-Neustädtel	26/27
Deutschneudorf	26/27

Hauptbahn-Durchgangsbahnhöfe

Oelsnitz Vogtland	30/31
Mehltheuer	30/31
Cossebaude	32/33
Dahlen	32/33
Ebersbach	34/35
Wilthen	34/35
(Bad) Schandau	36/37
Brücke Schandau	37
Reichenbach V.	38/39
Großbothen	40/41

Großstadt- und Vorortbahnhöfe

Tharandt	44/45
Freiberg	46-48
Zwickau	49-52
Zauckerode-Wurgwitz	53-55

Spurwechselbahnhöfe

Wilkau(-Haßlau)	58/59
Grünstädtel	58/59
Cranzahl	60/61
(Freital-)Hainsberg	60/61
Klotzsche	62/63
Müglern(-Heidenau)	62/63
Taubenheim	64/65
Dürrhennersdorf	64/65

Schmalspurbahnhöfe

Nebitzschen	68/69
Schmiedeberg	68/69
Zittau Neißebücke	69
Grumbach	72

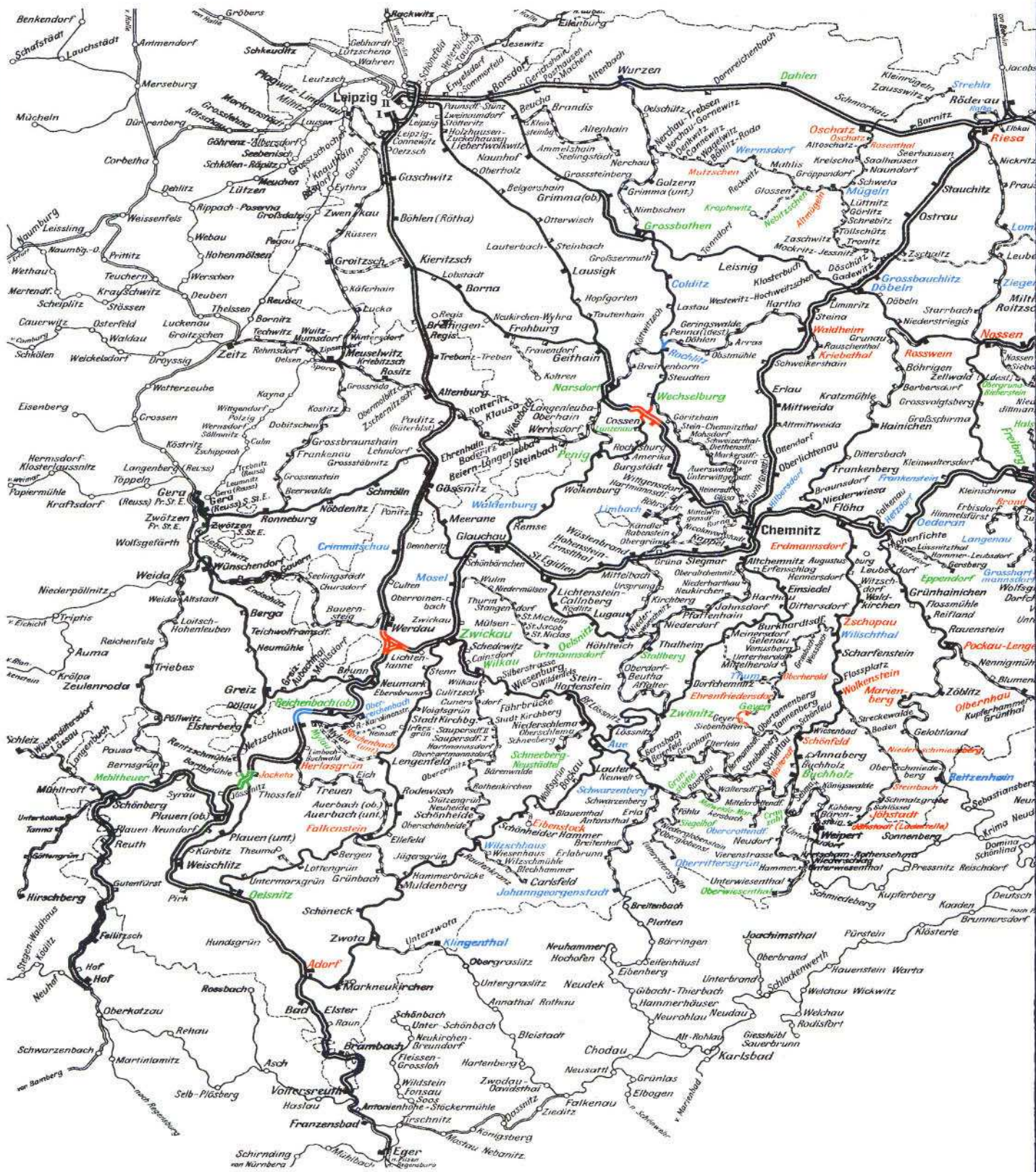
Obergruna-Bieberstein	72
Ullendorf-Röhrsdorf	73
Siegelhof mit Anschluss Breitfeld	73
Geyer (1:1000)	74/75
Kroptewitz	78/79
Ortmannsdorf	78/79
Oberwiesenthal	78/79
Eppendorf	80/81
Königsbrück	80/81
Jonsdorf	80/81
Geising (1:1000)	82/83

Spezialitäten













Abzweig Plattenthal	86
Elstertalbrücke Jocketa	86
Gleisdreieck Stollberg Erzb.	86/87
Aw Dresden Friedrichstadt	88/89

Viel Betrieb auf Regelspur (Buchholz um 1920) und Schmalspur (Jonsdorf um 1915) ist auf diesen beiden Abbildungen zu erkennen. Ein Vergleich mit den Gleisplänen lohnt sich. BH, CS





Zeichenerklärung

- | | | | |
|---|--|---|--------------------|
|  | Zwei- und mehrgleisige Hauptbahnen |  | Bahnhof |
|  | Eingleisige Hauptbahnen |  | Haltstelle |
|  | Vollspurige Nebenbahnen |  | Haltspurpunkt |
|  | Schmalspurige |  | Station auf Bahnan |
|  | Vollspurige Nebenbahnen im Bau, bz. genehmigt |  | Station auf Bahnan |
|  | Schmalspurige | | |
|  | Zweigleisige und eingleisige Bahnen fremder Verwaltungen | | |

Der vorliegende Sachsen-Report Band 8 schließt die Veröffentlichung originaler Menselpläne der Königlich Sächsischen Staatsbahnen ab. Zusammen mit den beiden (nicht mehr lieferbaren) Bänden 5 und 7 sind nun insgesamt 190 Gleispläne vorgestellt und so der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden.
 Band 5: blau unterlegt
 Band 7: rot unterlegt
 Band 8: grün unterlegt



VERWALTUNGSBEREICH
 DER
KÖNIGLICHEN
GENERALDIREKTION
 DER
SÄCHSISCHEN STAATSEISENBAHNEN
 1902.

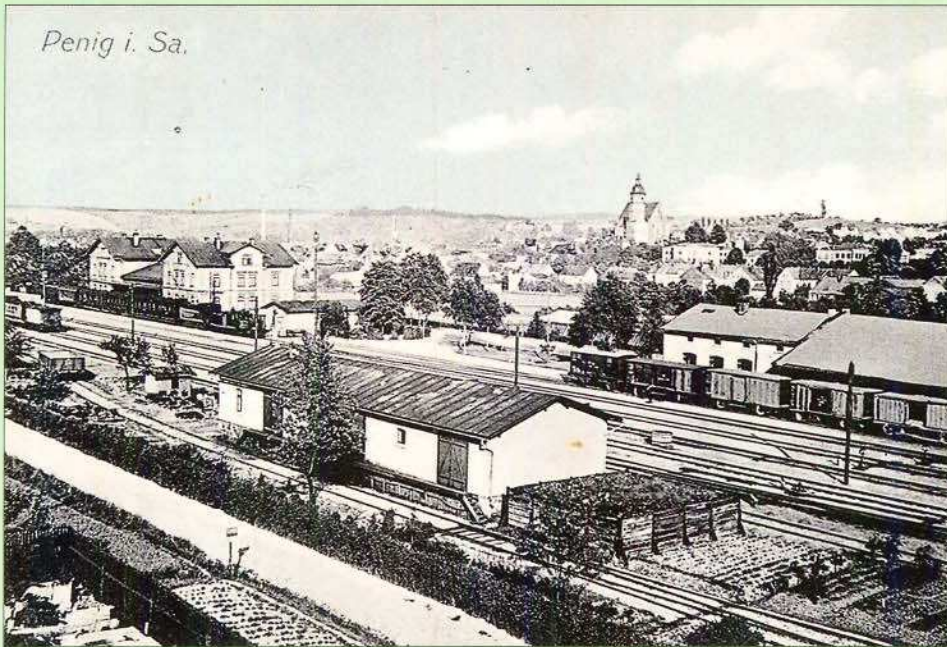
Vorwort

Nach den beiden bereits vergriffenen Gleisplan-Bänden Sachsen-Report 5 und 7 schließt der nun vorliegende Band 8 die Veröffentlichung originaler historischer Gleispläne der Königlich Sächsischen Staatsbahnen ab. Nicht nur für Vorbild- und Geschichtsliebhaber, sondern auch für Modelleisenbahner stellen diese Kleinode zeichnerischer Handwerkskunst eine einmalige Fundgrube auf der Suche nach interessanten Gleisentwicklungen und vorbildgerechten Gleislagen dar. So mancher Bahnhof wurde denn auch in das Modell umgesetzt und erste Baubilder haben uns schon erreicht. Über diese Baufortschritte und Ergebnisse wer-

den wir in Zukunft in unserem monatlichen Eisenbahn-Journal berichten. Aber auch Museen und Vereine konnten auf diese maßstabsgerechten Zeichnungen zurückgreifen. Alle in den drei Bänden veröffentlichten Gleispläne sind im Maßstab 1:2000 wiedergegeben. Aus Platzgründen waren wir gezwungen, die im Original im Maßstab 1:1000 gezeichneten Mensel-Pläne (so die ursprüngliche Bezeichnung dieser Gleispläne) um 50% zu verkleinern. Wer aber die hervorragend colorierten Pläne in ihrem Originalmaßstab betrachten möchte, der braucht in einem Kopiergeschäft nur 200%-Farbkopien zu verlangen. Eine Ausnahme bilden die Pläne der Stationen Geyer und Geising, welche wir in dieser Ausgabe in der Originalgröße wiedergeben konnten.

Unser besonderer Dank gilt im Zusammenhang mit dem Entstehen dieser Ausgabe Frau Rosemarie Ullmann und Herrn Hans-Peter Vesely, die es uns ermöglichten, in aufwändiger Suche die aus Einzelblättern bestehenden Mensel-Pläne zu sichten und zusammenzustellen. Nicht nur für ihre Unterstützung bei unserer Arbeit, sondern vor allem für ihren unermüdlischen Kampf, die Originalpläne zu erhalten, gilt den beiden unsere uneingeschränkte Anerkennung. Unserem Autor Manfred Weisbrod danken wir für die liebevolle Kommentierung der Pläne durch fundierte Beschreibungen der Stationen und schließlich verdanken wir es Claus Schlegel und Bernd Hauptvogel, dass fast alle Gleispläne mit entsprechenden Abbildungen aus ihren Sammlungen ergänzt werden konnten.

Penig i. Sa.



Penig liegt an der Muldentalbahn zwischen Rochlitz und Glauchau und verfügt über ein stattliches EG. CS



Stollberg i. Erzgeb. Bahnhof

Auch in Stollberg dominiert das Bahnhofsgebäude, dahinter sieht man vierachsige Abteilkwagen. BH



Oberoderwitz
Bahnhof

Auf der Strecke Dresden-Zittau kommt man an Oberoderwitz vorbei, einem Abzweig nach Löbau. BH

Nebenbahn- knoten und Anschluss- bahnhöfe

Penig

Der Bf Penig ist nicht, wie man annehmen könnte, von der privaten Muldentalbahn im Zuge des Baus der 1872 konzessionierten Eisenbahn von Glauchau nach Wurzen entstanden. Als der Bahnbau von Glauchau aus Penig erreichte, stand dort bereits ein Bahnhof. Er gehörte der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahn und war seit dem 8. April 1872 Endpunkt der 19,19 km langen Strecke Rochlitz-Narsdorf-Langenleuba-Oberhain-Penig. Die Betreiber der Muldentalbahn erwogen sogar, dem sächsischen Staat diese Strecke abzukaufen, um sich den Bahnbau bis Rochlitz zu ersparen. Angesichts der zu bewältigenden Steigungen verzichtete man auf das Vorhaben und baute im Muldental weiter.

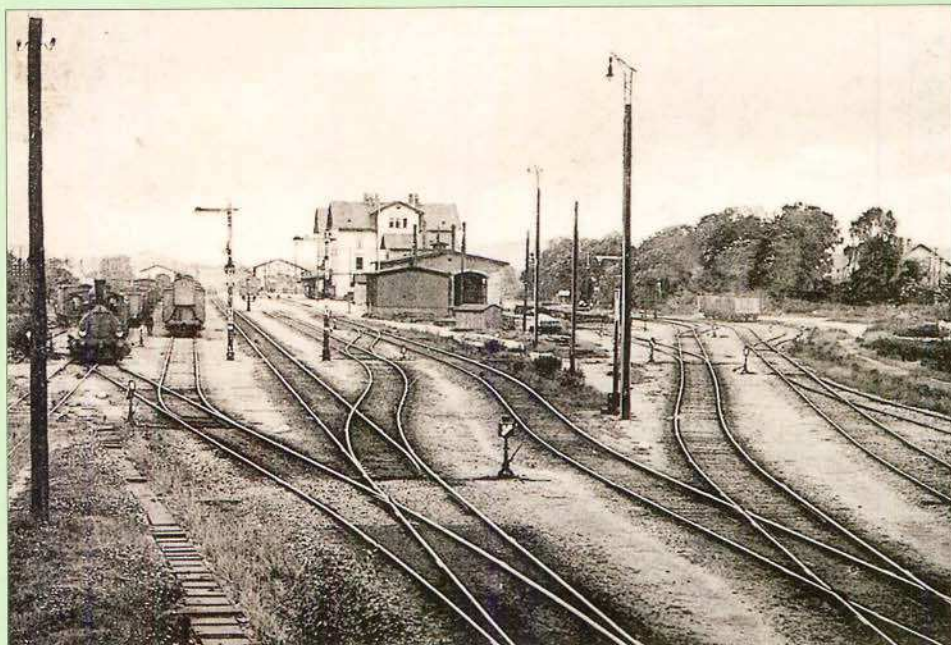
Der Bahnhof war, da zum Zeitpunkt seiner Entstehung das Vorhaben der Muldentalbahn bekannt war, für die Aufnahme zweier Strecken und Bahnverwaltungen ausgelegt. Die Muldentalbahn musste für die Benutzung des Staatsbahnhofes Entgelt bezahlen und auf eigene Kosten einen Lokschuppen, eine Werkstatt für Lokomotiv- und Wagenreparatur und einen Anbau an den staatlichen Lokomotiv- und Güterschuppen errichten.

Die Züge nach Rochlitz/Wurzen fuhren am Hausbahnsteig ein und aus, der ein ausgekragtes Vordach in leichter Stahl- und Holzkonstruktion erhalten hatte. Die Züge von und nach Narsdorf fuhren vom Mittelbahnsteig ab. Das recht aufwändig mit waagrechtem Fugenputz und zwei risalitartigen Seitenflügeln gestaltete Gebäude stand rechts vom Gleis in Richtung Rochlitz. Noch im Bahnhofsbereich schwenkte die Strecke nach Narsdorf links ab und überquerte in nur geringem Abstand von der Strecke nach Wurzen die Staatsstraße Penig-Altenburg.

Narsdorf

Der mächtige Komplex des Bahnhofsgebäudes von Narsdorf liegt an der heutigen B 175 Rochlitz-Glauchau. Exakt liegt er auf der Flur Dölitzsch und grenzt nur im Norden an die Flur Narsdorf. Der Bahnhof entstand 1872 als Kreuzungsbahnhof der Strecken Chemnitz-Geithain-Borna und Rochlitz-Penig. Die Chemnitzer Strecke führte über Wittgensdorf und Burgstädt nach Narsdorf, von dort über Geithain und Borna nach Leipzig. Die Verbindung Geithain-Leipzig

über Liebertwolkwitz (43,95 km) gab es erst seit dem 2. Mai 1887. Die Strecken Chemnitz-Narsdorf-Borna und Rochlitz-Langenleuba-Oberhain-Penig sind am 8. April 1872 in Betrieb gegangen. Am 15. Juni 1901 eröffnete die Sächsische Staatsbahn eine Querverbindung in Ost-West-Richtung zwischen Altenburg und Langenleuba-Oberhain (21,50 km), die die drei Nord-Süd-Strecken Altenburg-Leipzig, Chemnitz-Leipzig und Glauchau-Wurzen verband. Südlich des Bahnhofs Narsdorf entstand bei Rathendorf ein strategisches Gleisdreieck, über das von Altenburg ohne Richtungswechsel in Narsdorf nach Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) gefahren werden konnte. Das Empfangsgebäude Narsdorf liegt in Insellage zwischen den Strecken Chemnitz-Borna und Penig-Rochlitz. Beide Seiten des Empfangsgebäudes besitzen einen Hausbahnsteig und einen vorgelagerten Inselbahnsteig. Narsdorf war als reiner Durchgangs- und Kreuzungsbahnhof angelegt, Ladestraße und Gütergleise waren nicht vorgesehen, lediglich an der nördlichen Ausfahrt gab es für beide Strecken so genannte *Productenladeplätze*. In der südlichen Ausfahrt überquert die B 175 niveaugleich beide Strecken. Der kleine Lokschuppen südlich des Empfangsgebäude steht, wenn auch fast zerfallen, heute noch. Er diente lediglich zum Abstellen oder zur Reparatur von Fahrzeugen; Lokbehandlungsanlagen waren nicht vorgesehen, jedoch gab es eine per Hand zu bedienende Drehscheibe mit 11,65 m Durchmesser. Die Strecken Altenburg-Langenleuba-Oberhain und Rochlitz-Narsdorf-Penig waren im Kursbuch der DR unter der Streckennummer 509 zu finden. Noch Mitte der achtziger Jahre gab es an den Wochenenden eine gut genutzte LVT-Verbindung von Waldheim über Rochlitz und Narsdorf nach Altenburg und zurück. Zuerst ist der Verkehr auf der Strecke Narsdorf-Penig, 1995 der zwischen Narsdorf und Altenburg und wenig später der Verkehr zwischen Rochlitz und Narsdorf eingestellt worden. Diese Strecke hatte die Besatzungsmacht als Reparationsleistung demontiert, sie wurde aber Ende der vierziger/Anfang der fünfziger Jahre wieder aufgebaut.



An der Linie Leipzig-Chemnitz liegt Narsdorf, wo Strecken nach Altenburg, Penig und Rochlitz abzweigen. CS



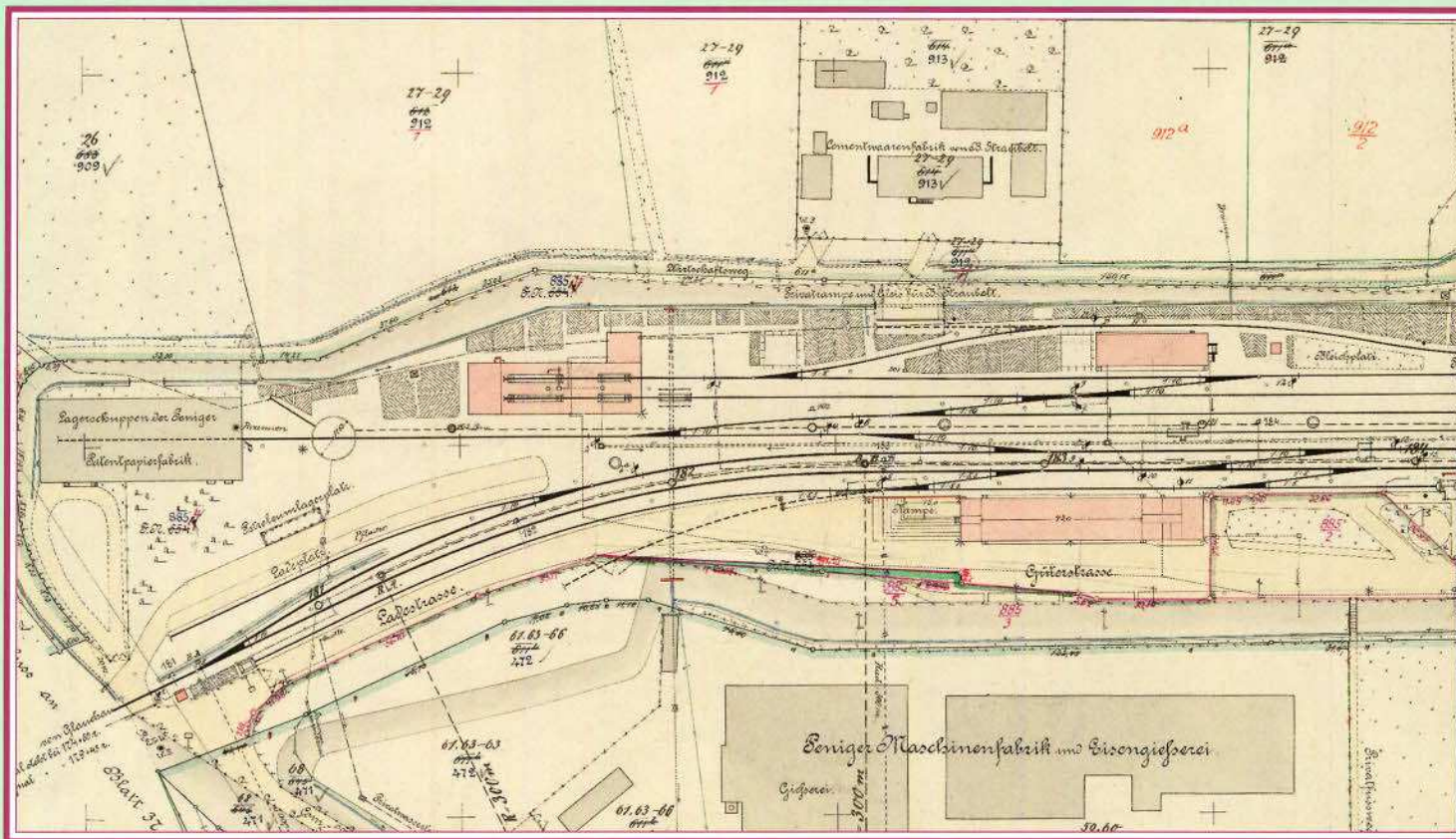
Von Zwönitz, an der Linie Chemnitz-Aue, konnte man auch nach Stollberg und Scheibenberg reisen. CS

Stollberg

Stollberg ist heute Endbahnhof der Linien von Chemnitz und von St. Egidien. Das ist erst seit 10.10.1966 so. Ab diesem Zeitpunkt wurde der Eisenbahnbetrieb auf der nach Zwönitz weiter führenden Strecke eingestellt und Schienenersatzverkehr gefahren. Ab 17.3.1967 gab es auch keinen Betrieb mit Kraftomnibussen auf dieser Strecke mehr, und am 1. Februar 1971 erfolgte der offizielle Verkehrsträgerwechsel mit Stilllegung der Strecke. Die war nach dem Zweiten Weltkrieg bereits für einige Zeit verschwunden, weil sie im Herbst 1947 als Reparations-



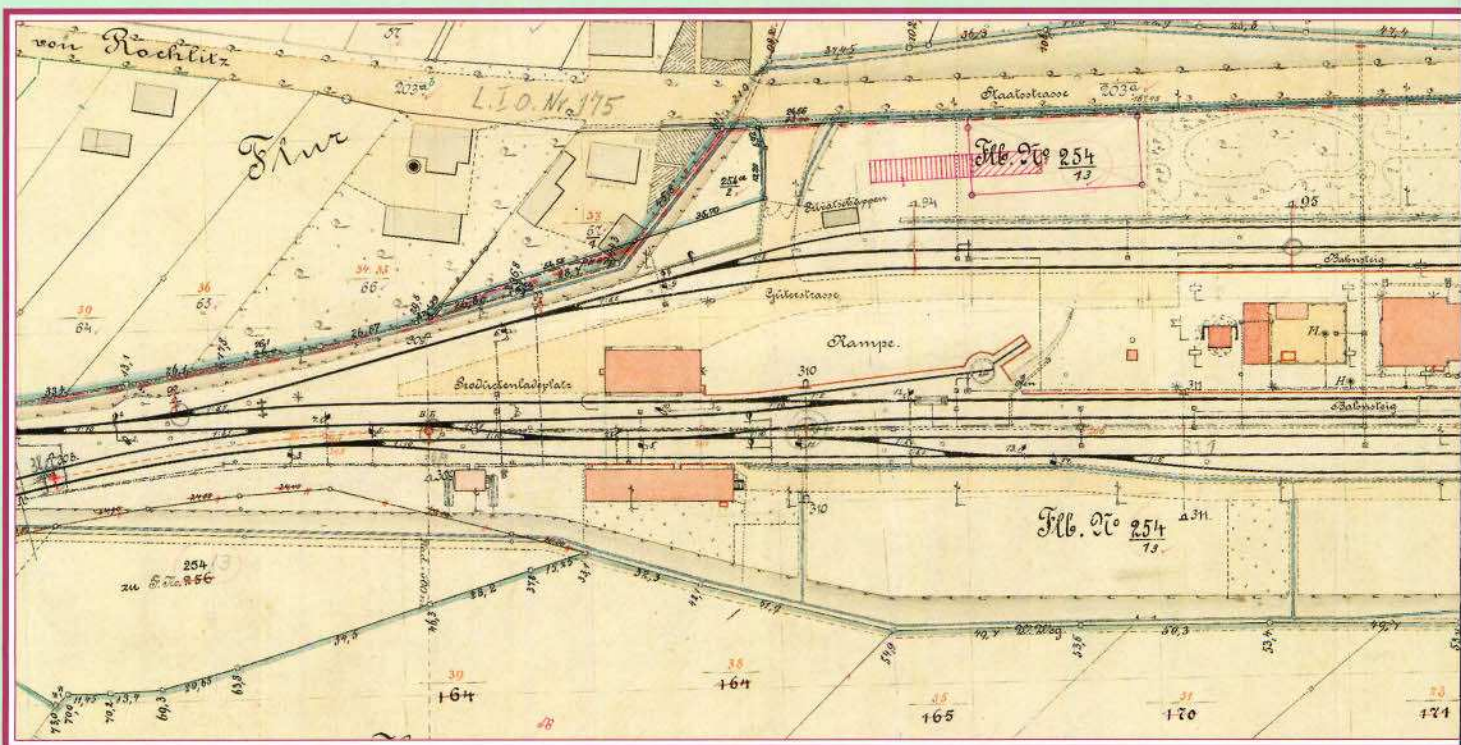
Ebenfalls in der Oberlausitz liegt Eibau, das einen großen Bahnhof und wohlschmeckendes Bier bietet. BH

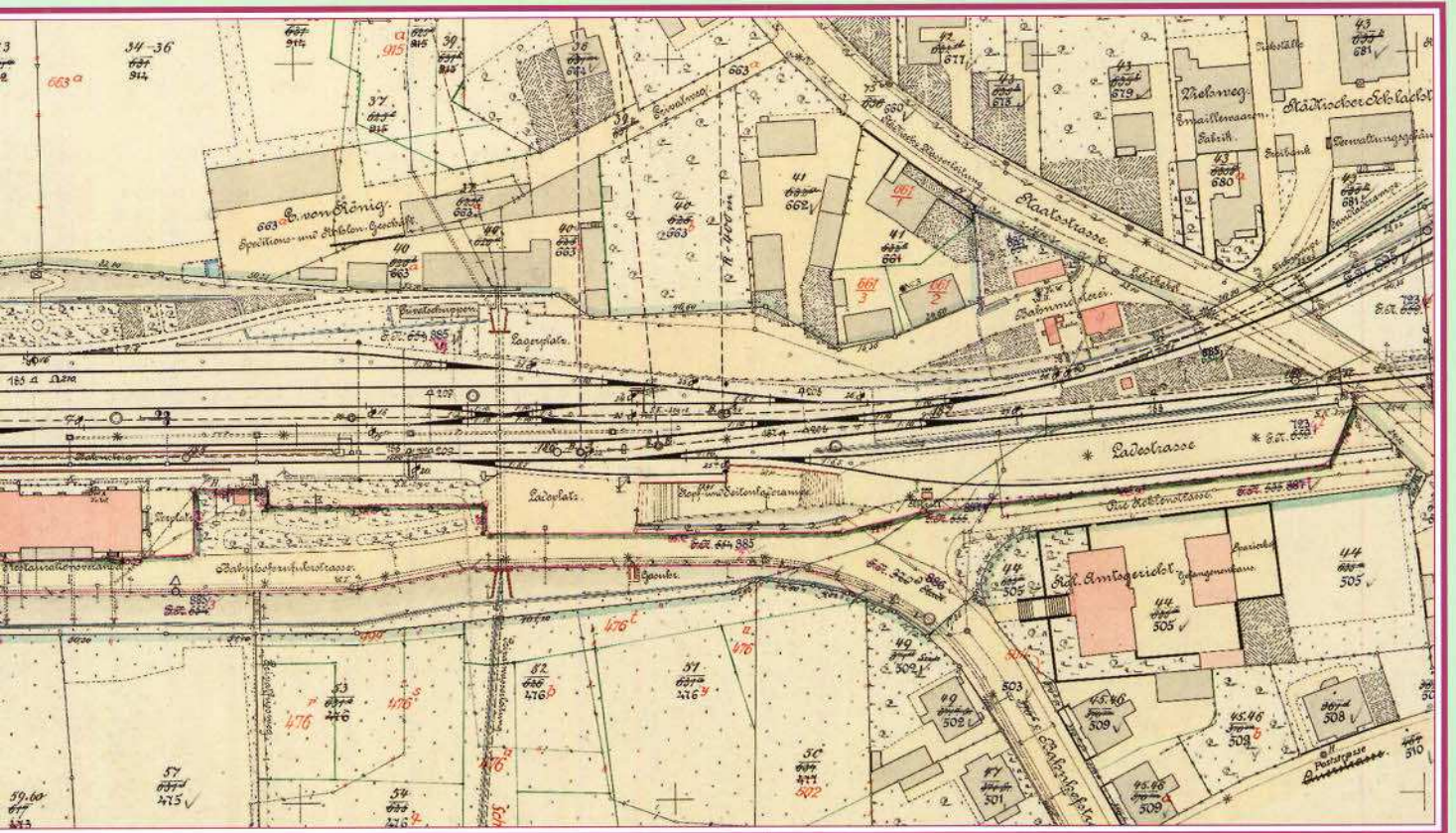


leistung beansprucht wurde. Kurz danach wieder aufgebaut, hat man in der Folgezeit nichts oder zu wenig für die Erhaltung getan, sodass Betriebseinstellung und Schienenersatzverkehr die logische Folge waren. Zunächst entstand die Strecke von St. Egidien an der DW-Linie nach Stollberg. Baubeginn war im Mai 1877, Streckeneröffnung am 15.1879. Bereits 1856 hatte die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn-Actiengesellschaft die Lizenz für den Bau einer Kohlebahn von Wüstenbrand an der Strecke Chemnitz-Zwickau nach Lugau erhalten und diese

Bahn für den Güterverkehr am 15. November 1858 auch eröffnet. Auf den möglichen Weiterbau der Bahn bis Stollberg hat die Gesellschaft verzichtet. Die Verbindung von Lugau nach Neuoelsnitz an der Strecke Stollberg-St. Egidien ist am 15. Mai 1879 in Betrieb gegangen. Erst 1882 ging die Bahn in dem Besitz des sächsischen Staates über. Am 15. Juli 1884 ist die 16,61 km lange Strecke Stollberg-Zwönitz dem Betrieb übergeben worden, um Kohle aus dem Lugauer Revier über die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn ins Erzgebirge transportieren zu können.

Zur wirtschaftlichen Erschließung des industriereichen Würschnitztales und zur Kohleabfuhr auf dem Lugau-Oelsnitzer Revier baute die Staatsbahn ab Mai 1894 die Linie Chemnitz Süd-Niederdorf-Stollberg (21,37 km) und nahm sie am 1. Oktober 1895 in Betrieb. Am selben Tag wurde auch der Verbindungsbogen zwischen den Strecken Stollberg-Chemnitz und Stollberg-St. Egidien von Niederdorf nach Höhlteich freigegeben. Im Bf Stollberg (Sachs) ist heute die einst nach Zwönitz führende Strecke ein Ausziehgleis, das die Zwickauer Straße über-



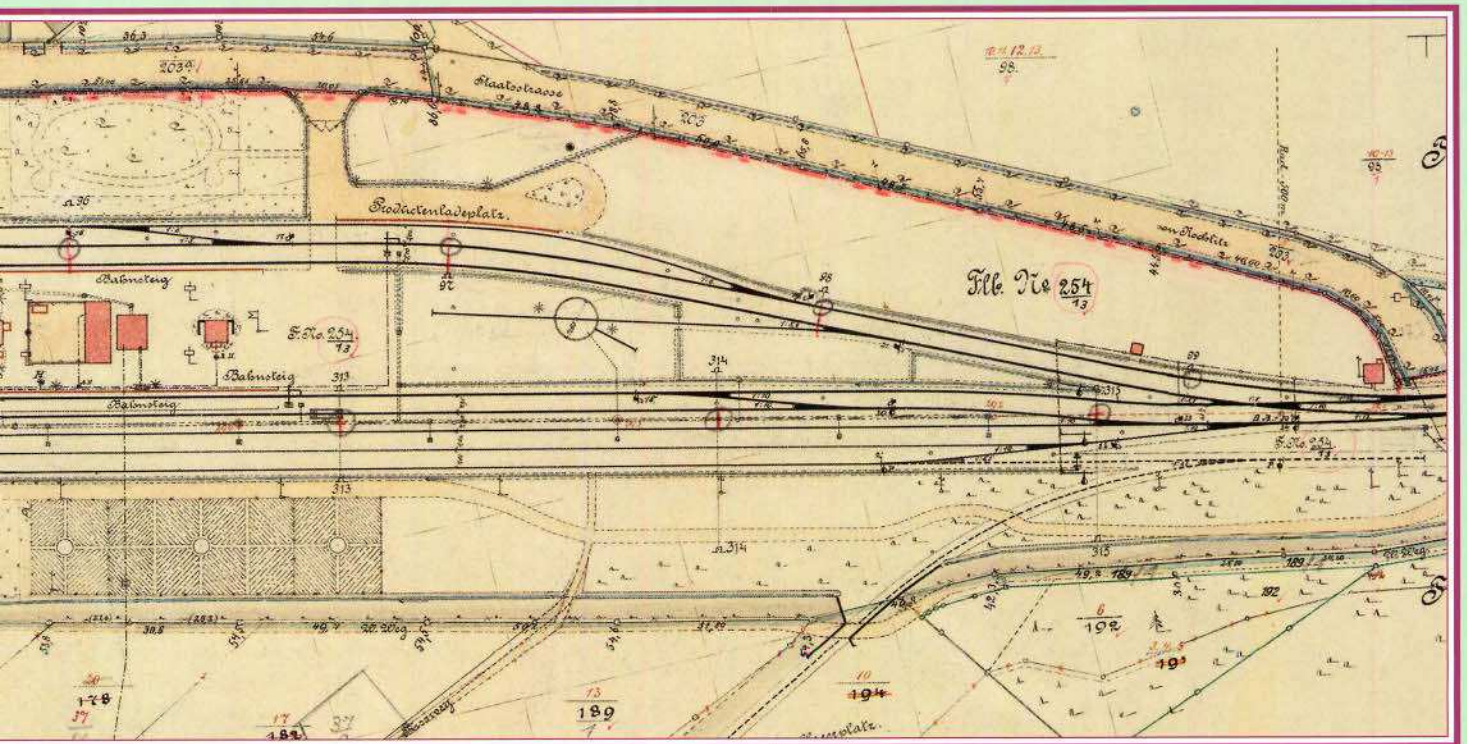


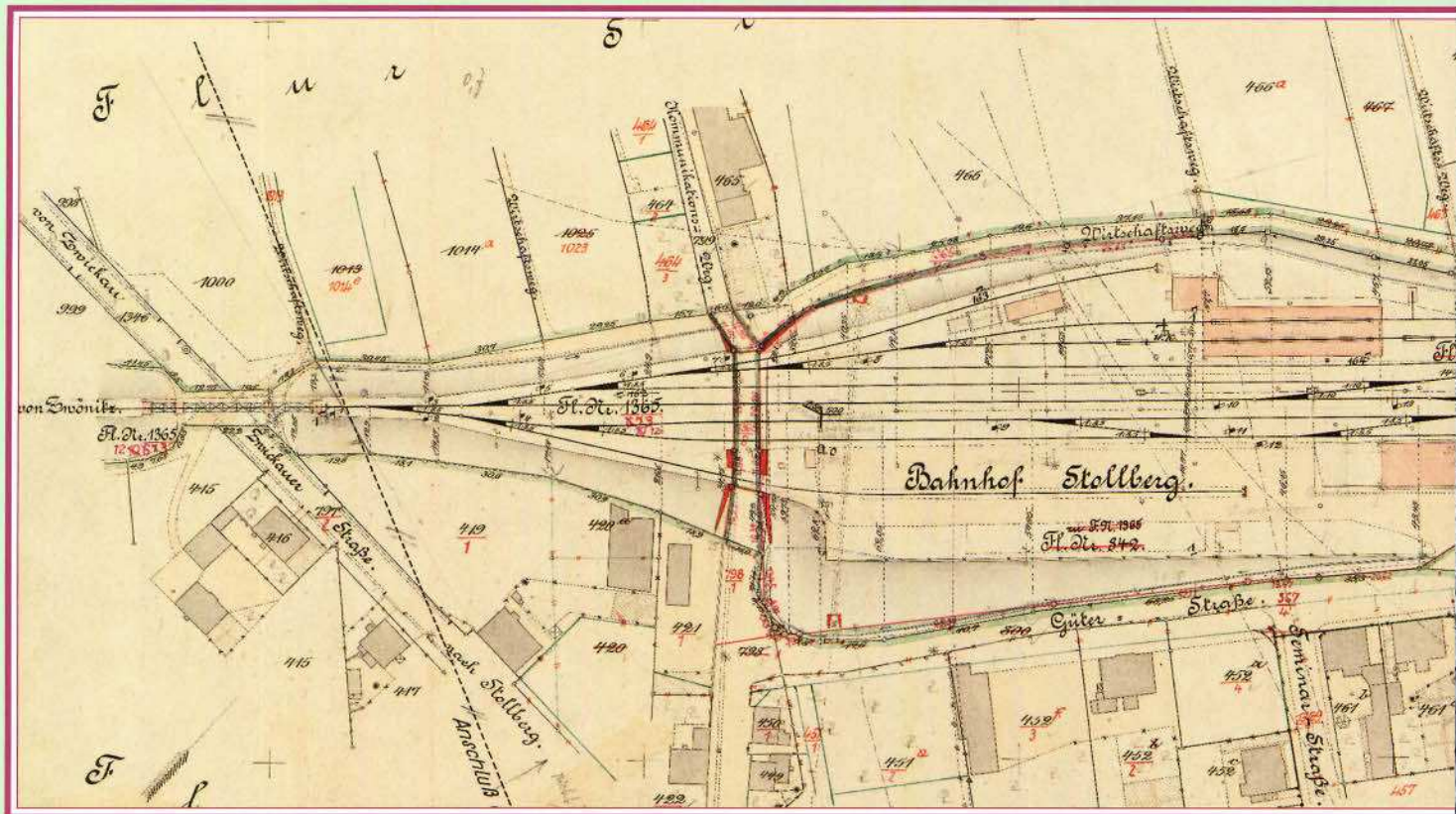
brückt. Das Empfangsgebäude steht mit Blickrichtung Chemnitz auf der rechten Seite, der Hausbahnsteig bedient die Strecke nach Chemnitz, der vor dem Empfangsgebäude liegende Bahnsteig die Strecke nach St. Egidien. Noch im Bahnhofsbereich quert die Hohensteiner Straße niveaugleich die Gleise und muss bei Zugfahrten durch Schranken gesichert werden. Die Strecken nach St. Egidien (links) und Chemnitz Süd verlaufen noch eine Zeitlang parallel und waren durch eine doppelte Gleisverbindung gekoppelt.

Zwönitz

Zwönitz ist eine Kleinstadt im heutigen Landkreis Aue-Schwarzenberg, die 1993 noch etwas mehr als 9000 Einwohner besaß. Dem in der Umgebung gefundenen Silber, Zinn und Eisen verdankt Zwönitz 1450 die Privilegien einer Bergstadt und 1460 das Stadtrecht. Einen Bahnhof erhielt Zwönitz im Jahre 1875 als Station der am 15. November 1875 eröffneten Linie Chemnitz-Aue, die nach Adorf weiter führte. 1889 war eine Erweiterung des Bahnhofs erforderlich,

als die 16,61 km lange Verbindung nach Stollberg am 15. Juli eröffnet wurde. Die zweite Erweiterung von Bahnhof und Empfangsgebäude war mit dem Bau der Strecke Zwönitz-Scheibenberg (26,24 km) am 1. Mai 1900 erforderlich, die nach Schlettau zur Strecke Schwarzenberg-Buchholz fortgeführt worden ist. Damit war es möglich, von St. Egidien an der DW-Linie über Annberg, Zwönitz und Schlettau nach Annaberg-Buchholz zu fahren. So allmählich, wie der Eisenbahnknoten Zwönitz entstand, löste er sich auch wieder auf. Ab 1947 erfolgten Be-





triebseinstellung und Demontage der Strecke nach Schlettau durch die Besatzungsmacht, 1966 endete der Eisenbahnverkehr nach Stollberg. Das war aber für beide Städte nicht lebensbedrohlich. Die Strecken Chemnitz-Stollberg und Chemnitz-Zwönitz verliefen fast parallel im Abstand von 6 bis 8 km, und beide Städte behielten Eisenbahnanschluss an die weite Welt. Das Empfangsgebäude mit zwei durch ein ebenerdiges Mittelteil verbundenen eingeschossigen Seitenflügeln, die im oberen Teil mit Holz verkleidet sind, steht bei der Einfahrt aus Dorfchemnitz

auf der rechten Seite. Vom Gleisplan des Bahnhofs Zwönitz sind die Etappen der Erweiterung ablesbar. Die erforderliche Erweiterung nach Einbindung der Strecke von Stollberg über Affalter wurde den bestehenden Anlagen östlich vorgelegt, weshalb diese Strecke die von Dorfchemnitz kommende queren musste. Die Einbindung der Strecke nach Zwönitz war wiederum nur durch eine Erweiterung in Richtung Osten möglich. Die Ausfahrt nach Zwönitz erfolgt im Linksbogen nach Süden, die nach Löbnitz (Richtung Aue) im Rechtsbogen nach Südwesten.

Oberoderwitz

Bereits bei der Projektierung der sächsisch-schlesischen Linie von Dresden nach Görlitz war der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahngesellschaft die Auflage erteilt worden, von Löbau aus eine Flügelbahn nach Zittau zu errichten, für die man damals Pferdebetrieb für ausreichend hielt. Da die Gesellschaft mit dieser Aufgabe überfordert war, gründete sich 1845 in Zittau die Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft mit dem Ziel, die Strecke als Lokomotivbahn zu bauen. Die Sächsisch-Schlesische Eisenbahngesell-

