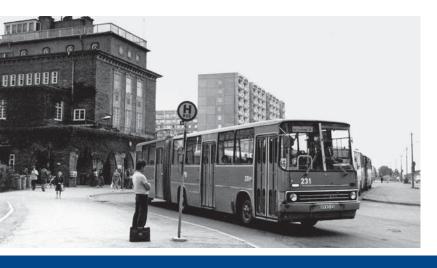
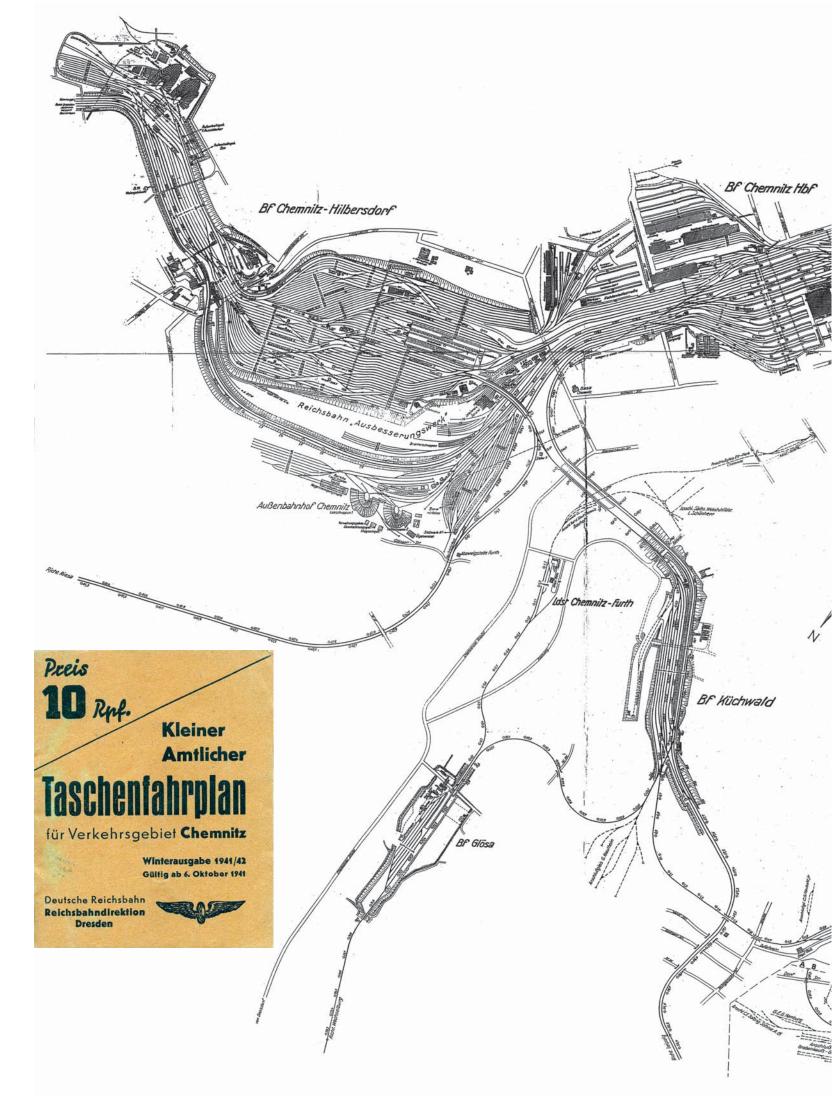


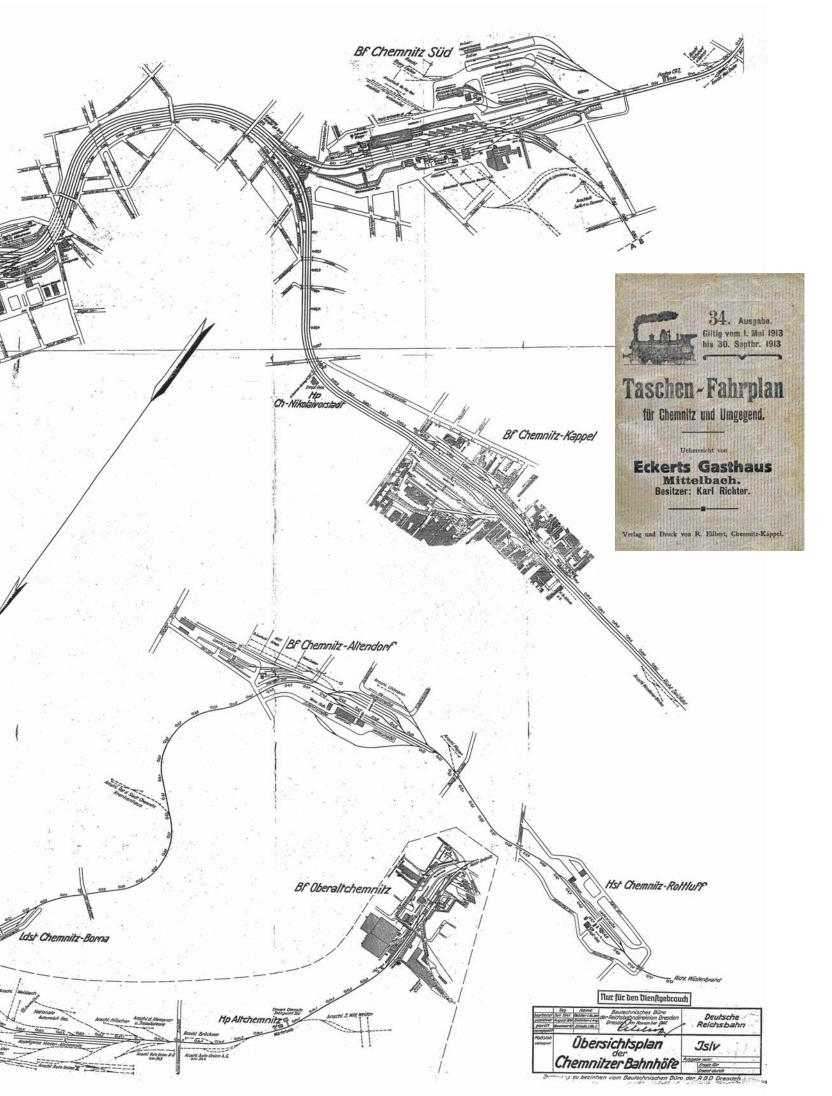
André Marks

Chemnitz und seine Verkehrswege





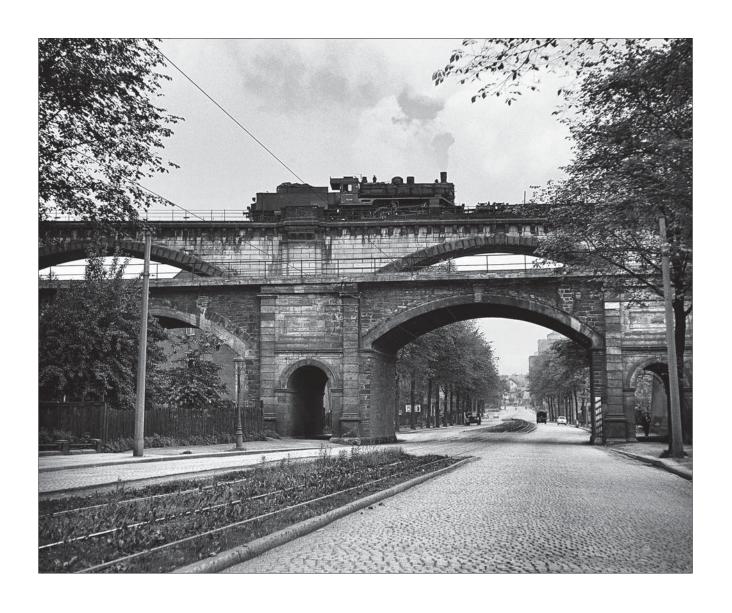




Chemnitz

und seine Verkehrswege

André Marks



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: 978-3-8375-1767-5

© 2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, 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

Textautoren: André Marks mit Beiträgen von Markus Bergelt, Siegfried Bergelt, Manfred Fischer und Heiner Matthes

Bildautoren: siehe Seite 206

Titelmotive: oben: In den 1920er Jahren näherte sich ein Personenzug vom Chemnitzer Hauptbahnhof dem viergleisigen Viadukt

der Strecke Dresden – Werdau über die Annaberger Straße, die Chemnitz und die Beckerstraße. Da es sich dabei um eines der letzten Relikte der "alten Eisenbahn" in Chemnitz handelt, kämpft derzeit eine Bürgerinitiative um den

Erhalt dieses 1909 fertiggestellten Bauwerkes.

unten links: Den städtischen Omnibusverkehr prägten in den 1980er Jahren vor allem in Ungarn gebaute Ikarus-Busse. unten rechts: Ein Zug der schmalspurigen Chemnitzer Straßenbahn bediente im Februar 1984 die Linie 3 nach

Rottluff. Die Gleise wiesen die in Deutschland einmalige Spurweite von 925 Millimeter auf.

Aufnahmen Vorsatz: Übersichtsplan der Chemnitzer Bahnhöfe aus dem Jahr 1941, zu diesem Zeitpunkt hatten die Gleisanlagen

meist ihre maximale Ausdehnung erreicht. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Gleisnetz durch die

Reparationsforderungen der Siegermacht Sowjetunion drastisch reduziert. Die beiden aufgedruckten Fotos zeigen

die Deckseiten von zwei Fahrplanheftchen aus der Zeit vor 1945.

Aufnahme der Vorseite: Am 3. Juli 1963 führte unter den beiden Brücken über das Chemnitztal im Stadtteil Chemnitz-Furth neben der

Blankenauer Straße auch noch die schmalspurige Straßenbahnlinie 7 nach Furth-Glösa hindurch. Auf der Brücke zum

Rangierbahnhof Hilbersdorf fotografierte Gerhard Illner die Dampflok 38310 mit einem Güterzug.

Aufnahme rechte Seite: siehe Erklärung zum Titelbild

Aufnahme Seite 4/5: Markante Brücken gelten als Wahrzeichen einer Stadt, so auch das 1871 fertiggestellte Bahrebachtalviadukt im

heutigen Stadtteil Borna-Heinersdorf. Am 4. Mai 1984 überquerte ein Güterzug von Chemnitz in Richtung Leipzig das auch "Bahrebachmühlenviadukt" oder "Bahrmühlenviadukt" genannte Bauwerk. Im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der darunter verlaufenden Autobahn Eisenach – Görlitz wurde in den Jahren 1999 bis 2003 unter die zwei mittleren Pfeiler des 15 Bögen zählenden Viaduktes ein "Betontisch" gesetzt. Dieser Umbau geschah unter laufen-

dem Betrieb - ohne Sperrung des Eisenbahn- und Autobahnverkehrs.

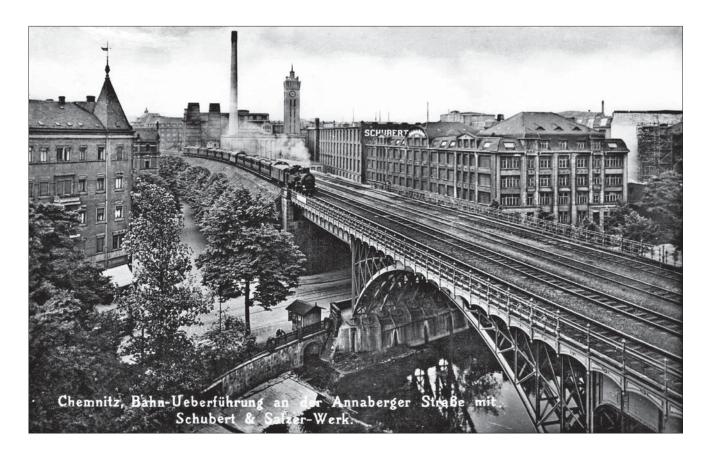
Aufnahmen Nachsatz: In der aus den 1930er Jahren stammenden Wanderkarte sind alle Eisenbahnstrecken in der Region Chemnitz einge-

zeichnet, so auch die Verbindung von Limbach-Oberfrohna über Oberrabenstein nach Wüstenbrand.

Umschlaggestaltung: Sabine Notovny, Kathleen Baumann

Satz & Layout: André Marks
Preprint: Fabian Ziegler

Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)



Inhalt

Vorwort	4
Wie wird man zum Buchautor über Chemnitz und seine Verkehrswege?	6
Die Stadt Chemnitz	10
Chemnitz' Start ins Eisenbahnzeitalter	16
Die Chemnitzer Straßenbahn bis 1945	26
Der regionale Kraftomnibusverkehr	32
Der Stadtbusbetrieb bis 1945	36
Der zivile Luftverkehr in Chemnitz	38
Güter- und Rangierbahnhöfe in Chemnitz	40
Eisenbahnalltag im alten Chemnitz	46
Straßenbahnbetrieb in der DDR-Zeit	54
Mit dem Stadtbus durch Karl-Marx-Stadt	62
Der regionale Kraftomnibusverkehr im Großraum Chemnitz von 1945 bis 1990	68
Eisenbahnbetrieb in und um Karl-Marx-Stadt: Elektrifizierung (82), neue Bahnsteighalle Karl-Marx-Stadt Hbf (85),	74
Strecken KMarx-Stadt – Freiberg (88); Flöha – Annaberg (92), Flöha – Pockau-L. (94), Niederwiesa – Hainichen (96	5),
Karl-Marx-Stadt - Aue (98), KMStadt - Stollberg (106), KMStadt - Glauchau (108), St. Egidien - Stollberg (118	3),
Wüstenbrand – Lugau – Neuoelsnitz (120), KMarx-Stadt – Leipzig (122), Wittgensdorf – Limbach-Oberfrohna (125	5),
Küchwald – Altendorf – Wüstenbrand (128), Karl-Marx-Stadt – Wechselburg (130), Karl-Marx-Stadt – Riesa (134	1)
Die Bahnbetriebswerke in Chemnitz/Karl-Marx-Stadt	138
Das Reichsbahnausbesserungswerk Chemnitz	158
Die Chemnitzer Parkeisenbahn	176
Der Eisenbahnknoten Chemnitz seit 1990	180
Die Stadtbahn in Chemnitz seit 1990	190
Der Stadtbusverkehr seit 1990	194
Der Regionalbusverkehr seit 1990	198
Das Chemnitzer Modell	202
Abbildungsverzeichnis, verwendete Quellen/Literaturtipps zur Vertiefung des Inhaltes und Dankeschön	206

Liebe Leserinnen und Leser,

ein altes Sprichwort über unsere sächsische Heimat lautet: "In Dresden wird regiert und gefeiert, in Leipzig wird gehandelt und in Chemnitz wird gearbeitet." Trotzdem herrscht zwischen allen drei Städten ein Zusammenhalt, wie man ihn in anderen Regionen Deutschlands vergeblich sucht. Als Einwohner eines über Jahrhunderte gewachsenen Territorialstaates empfinden wir Sachsen untereinander ein tiefes Zusammengehörigkeitsgefühl, welches fester Bestandteil unserer Identität ist.

Das erklärt vielleicht am einfachsten, warum ein heute in Dresden lebender Landsmann über die Geschichte des Verkehrsknotens Chemnitz ein Buch verfasst. Es ist die Liebe zur sächsischen Heimat, die man im Herzen trägt, selbst wenn nicht jeder von uns in der drittgrößten Stadt Sachsens wohnt. Denn auch wenn die Deutsche Bahn AG unser Chemnitz nach der Jahrtausendwende vom Eisenbahnfernverkehr vorläufig abgekoppelt hat - für uns Sachsen führt an Chemnitz bis heute kein Weg vorbei. Sei es als Arbeitsort, zum Besuch eines Museums, der Oper bzw. einer anderen Kulturveranstaltung oder einfach nur zum Einkaufen - die Stadt unterhalb des Zusammenflusses von Würschnitz und Zwönitz zur Chemnitz ist auch aus dem Leben vieler Erzgebirger und "Rand-Chemnitzer" einfach nicht wegdenkbar. Mit dem Wasserschloss Klaffenbach und dem Rabensteiner Wald bietet sie sogar mehrere touristische Ziele zum Schlendern und Erholen, deren Attraktivität hinter dem Barockschloss Lichtenwalde oder der legendären Augustusburg vor den Toren der Stadt kein Stück zurücksteht.

Mein Fazit: Das ehemalige "Ruß-Chamtz" steht völlig zu unrecht noch immer etwas im Schatten von Dresden und Leipzig! Wieso ich mir dieses Urteil erlaube? Weil ich weiß, wovon ich schreibe ...

Nach meiner Schulzeit und einer Schlosserlehre im Großraum Dresden studierte ich ab 1994 in Leipzig Journalistik und Geschichte. Anfang 1998 zog ich nach Chemnitz und absolvierte hier bei der "Freien Presse" mein Redaktionsvolontariat. Bis 1999 lernte ich dabei die Stadt und ihre Verkehrsmittel mit all ihren Facetten ausführlich kennen – die liebenswerten und tatsächlich überdurchschnittlich fleißigen Menschen, den Puls der Stadt zwischen den nach 1945 entstandenen Betonhäusern und auf dem Kaßberg den Hauch des alten und berechtigt stolzen Chemnitz'. Als Eisenbahnfreund erkundete ich in diesen Monaten sowohl die einzelnen Bahnhöfe und Bahnbetriebswerke der Stadt als auch das Straßenbahnnetz mit seinen Betriebshöfen. In den Jahren 1998/99 erlebte



ich aber natürlich nicht mehr das Gedränge in den Zügen, Straßenbahnen und Bussen der schweren Nachkriegszeit, als die Menschen auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen waren, weil die Individualmotorisierung noch in ihren Anfängen steckte. Mit persönlichen Erinnerungen an die folgenden Jahrzehnte von Chemnitz als Karl-Marx-Stadt kann ich ebenfalls nicht auftrumpfen.

Doch von Kindesbeinen an lausche ich begierig, wenn ältere Verwandte, Bekannte oder Fremde über die Zeit vor meiner Geburt im Jahre 1972 erzählen. Trotzdem muss ich exakt drei Jahrzehnte nach meiner ersten bewussten Zugfahrt durch Chemnitz über meine damalige Unwissenheit schmunzeln. Dafür gibt es eine lange und sehr persönliche Vorgeschichte, die ich im ersten Kapitel erstmals veröffentliche.

In den vergangenen 30 Jahren habe ich mich mit der Verkehrsgeschichte von Chemnitz sehr intensiv beschäftigt. Neben Museums-, Archiv- und Literaturrecherchen fußt mein Wissen vor allem auf Gesprächen mit älteren Eisenbahnern und Straßenbahnern aus Chemnitz und seiner Umgebung, denen ich dafür an dieser Stelle ganz herzlich danke. Ein Teil dieser Männer ist inzwischen



bereits verstorben. Ihnen und allen anderen ehemaligen Reichsbahnern und Mitarbeitern der Verkehrsbetriebe sei dieses Buch gewidmet.

Ein ganz besonderes Dankeschön gilt meinen vier Co-Autoren, die mich mit abgeschlossenen Aufsätzen unterstützt haben. So schrieben Markus Bergelt über das Reichsbahnausbesserungswerk Chemnitz, sein Vater Siegfried Bergelt über die Parkbahn, Manfred Fischer über den regionalen Busverkehr sowie Heiner Matthes über die Straßenbahn- und Stadtbusgeschichte.

Nicht vergessen möchte ich die vielen Bildgeber, ohne deren Aufnahmen vorliegende Publikation unmöglich gewesen wäre. Stellvertretend sei Rainer Heinrich aus Steinpleis, dem Sohn von Günter Meyer – Manfred Meyer aus Zwickau-, Frank Drechsel aus Hainichen sowie Matthias Hengst aus Dresden auf das Herzlichste gedankt.

Abschließend noch einige offene Worte zur inhaltlichen Tiefe und zur thematischen Wichtung vorliegender Publikation. Um die große Bedeutung des Verkehrsknotens Chemnitz in jedem Detail vorzustellen, müssten Dutzende Bücher geschrieben werden. Vorliegender Titel gehört hingegen zu einer Reihe, in der stets jeweils die

Entwicklung der einzelnen öffentlichen Verkehrsmittel von ihren Anfängen bis in die unmittelbare Vergangenheit in einem Werk beschrieben wird. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt dabei auf der DDR-Zeit, das heißt auf den Jahrzehnten, die der Großteil der verkehrshistorisch interessierten Leserschaft entweder selbst miterlebt hat oder wie ich aus den Erzählungen von Eltern oder Großeltern kennt. Die tiefgreifenden Veränderungen nach 1990 sind absichtlich nur grob umrissen, wie auf aktuelle Entwicklungen entweder gar nicht oder nur in Bildform eingegangen wird.

Neben den Verkehrsanlagen direkt in Chemnitz würdigt vorliegende Publikation auch die von Chemnitzer Personalen mit Chemnitzer Lokomotiven und Bussen befahrenen Strecken außerhalb der Stadt.

Nun aber lade ich Sie herzlich dazu ein, in die großartige Verkehrsgeschichte von Chemnitz und seiner Umgebung einzutauchen. Viel Freude beim Lesen der Texte und beim Betrachten der Aufnahmen aus immerhin schon mehr als 160 Jahren!

Dresden im Dezember 2016

André Marks

Wie wird man zum Buchautor über Chemnitz und seine Verkehrswege?

Wieso interessierst du dich so sehr für Verkehrsgeschichte? Diese Frage bekomme auch ich von Zeit zu Zeit immer wieder einmal gestellt – und bin über die Antwort dann bis heute eigentlich selbst überrascht. Denn aufgewachsen bin ich im Osterzgebirge nicht weit vom Müglitztal in Liebstadt. Dabei handelt es sich um eine der wenigen sächsischen Städte, die niemals per Eisenbahn erreichbar waren! Aus der Kreisstadt Pirna quälten sich in den 1970er Jahren klapprige Busse vom Typ Ikarus 66 nach Liebstadt. Wann ich das erste Mal mit einem Zug oder mit einer Straßenbahn mitgefahren bin – offen gestanden weiß ich das nicht, vermutlich war ich noch sehr klein. Doch da ich derartige Verkehrsmittel aus Liebstadt nicht kannte, haben sie mich vermutlich umso mehr beeindruckt.

Nach meiner Einschulung im September 1979 zogen meine Eltern mit meinem jüngeren Bruder und mir Anfang 1980 nach Pirna. Bei Ausflügen nach Dresden oder in den Ferien bei den Großeltern in Dessau lernte ich rasch LOWA-und Gotha-Straßenbahnwagen sowie auch die damals üblichen Reisezüge der Deutschen Reichsbahn kennen und grob zu unterscheiden.

Mein Vater weckte als Eisenbahnfreund in mir auch das Interesse an alten Lokomotiven. Mit Begeisterung fuhr er mit mir bei Ausflügen oder in Urlauben mit dem Auto auf Bahnhöfe - wofür sich die Anteilnahme meiner Mutter - wie in Familien vermutlich allgemein üblich - natürlich sehr in Grenzen hielt ... Aber zumindest wusste ich von Mitfahrten auf den Schmalspurbahnen in der DDR wie die "Viere Ka" oder Neubaudampflokomotiven auf 750-mm-Gleisen und auf Meterspur im Harz aussehen. In der Oberlausitz zeigte mir mein Vater häufig die dort noch eingesetzten Reko-52er, meine frühen Kindheitserinnerungen an die Altbau-O1er am Bahnsteig in Dresden oder Berlin sind hingegen verschwommen, aber vorhanden. Fanden wir in den 1980er Jahren im Bahnbetriebswerk Pirna die 86 056 oder 86 333 als Heizlok, waren das für mich Höhepunkte wie die Fotos meines Vaters von DMV-Sonderfahrten. Mein Eisenbahnhobby beschränkte sich weitestgehend auf eine kleine HO-Anlage in meinem Kinderzimmer.

Auf Klassenfahrt durch Karl-Marx-Stadt

Es war im Dezember 1986. Wie so viele Schulklassen aus den südlichen DDR-Bezirken führte uns die Vorbereitung auf die Jugendweihe in die Gedenkstätte "KZ Buchenwald" bei Weimar. Für eine Klassenfahrt einen Bus zu mieten,



Die Straße "An der Dresdner Bahnlinie" war seit ihrem Bau eine öffentliche Zufahrt zur Gartenanlage der Deutschen Reichsbahn - und natürlich vor allem zum Betriebsteil Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf des Bahnbetriebswerkes Karl-Marx-Stadt. Von dieser Straße ließen sich in den 1980er Jahren ganz legal und ungestört viele der dort vorhandenen Lokomotiven beobachten und fotografieren. Auch der Autor nutzte diese Möglichkeit ab 1988 mehrfach. Links abgedruckte Aufnahme von Rainer Heinrich entstand zuvor am 18. April 1983, die Aufnahme oben rechts am 28. März 1985.