

Freital – Stadt des schienen- gebundenen Verkehrs

Peter Wunderwald

Freital, Stadtplan von 1947
mit Eintragung der
Eisenbahnstrecken
Sammlung Peter Wunderwald

Als die Albertsbahn zwischen Dresden und Tharandt 1855 in Betrieb ging, war an die Stadt Freital noch nicht zu denken. Mit der Bahn kam der wirtschaftliche Aufschwung, und der wildromantische Plauensche Grund entwickelte sich zu einer industriereichen Gegend. Bergbau und Bahn förderten sich gegenseitig. Zum Bergbau gesellten sich sehr

schnell Industriebetriebe vor allem der Stahlbranche, die nach dem Ende des Bergbaus das Stadtbild mit ihren Schornsteinen bestimmten. Die Historie der schienengebundenen Verkehrsträger im heutigen Freitaler Stadtgebiet ist viel länger als die Geschichte der erst 1921 gegründeten Stadt, deren Name heute ein Begriff für alle Freunde

schienengebundener Verkehrsträger ist – gab es doch im Stadtgebiet auf relativ engem Raum eine Vielzahl Eisenbahnstrecken und Straßenbahnen unterschiedlicher Spurweite. Das war neben der 1855 eröffneten Albertsbahn (später Hauptbahn Dresden – Freiberg – Werdau) die Sächsische Semmeringbahn als erste deutsche Gebirgsbahn, die Niederhermsdorfer Kohlenbahn (beide 1856), die zwei Schmalspurstrecken nach Kipsdorf (1883) und Wilsdruff (1886) und das schmalspurige Verbindungsgleis zwischen Potschappel und Hainsberg (1913). Darüber hinaus entstanden die Straßenbahn durch den Plauenschen Grund (1902) und die Deubener Güterstraßenbahn (1906). Links und rechts der Hauptbahn bestimmten über ein Jahrhundert Industriebetriebe das Bild der Stadt. Es gab je ein Industriegleis, das parallel rechts und links der Hauptbahn verlief und zahlreiche Industriebetriebe anschloss.

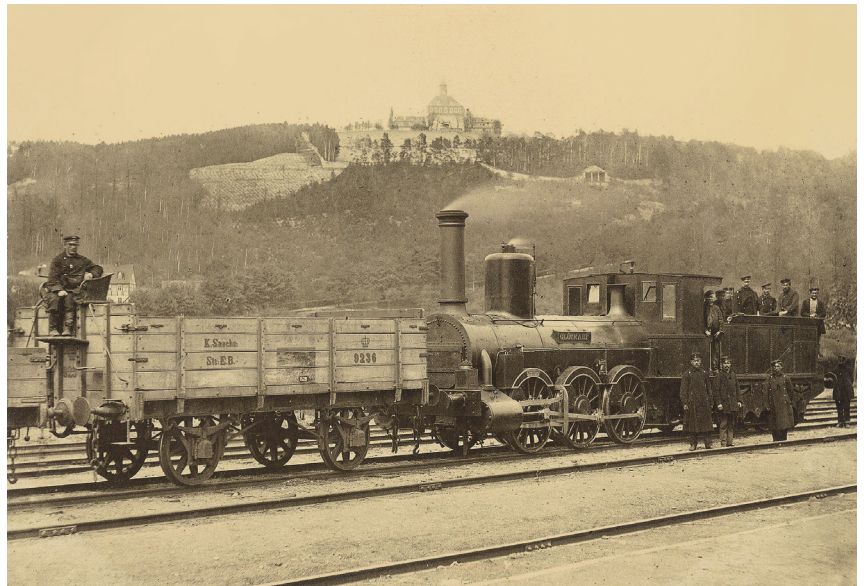
Doch was ist geblieben von den einstigen Schienenverkehrsträgern? Die erste deutsche Gebirgsbahn war die erste Bahnlinie, deren Oberabschnitt zwischen Kleinnaundorf und Possendorf schon 1951 eingestellt wurde und die bis 1957 ihren Personenverkehr ganz verlor. Die Stilllegung der Schmalspurbahn nach Wilsdruff und Nossen folgte 1972. Die Straßenbahn wurde 1974 aufgegeben, nachdem bereits 1972 der Deubener „Rollbock“ seinen Betrieb eingestellt hatte. Im Jahre 2002 legte man das schmalspurige Potschappel-Hainsberger Verbindungsgleis still. Infolge Deindustrialisierung und Transportverlagerung auf die Straße wurden die meisten Industriegleisanschlüsse bereits nach 1990 aufgegeben.

Heute ist so neben der Hauptbahn und der Schmalspurbahn nach Kurort Kipsdorf nur noch der Anschluss des Edelstahlwerks in Betrieb. Für die Reaktivierung der Sächsischen Semmeringbahn für den touristischen Verkehr setzt sich der Windbergbahnverein aktiv ein.

Im Folgenden werden die einzelnen Bahnen kurz vorgestellt.

Von der Albertsbahn zur Hauptbahn Dresden – Freiberg

Im Jahre 1842 versuchten hochrangige Freiburger Wissenschaftler, unter ihnen der Oberberghauptmann Friedrich Constantin Freiherr von Beust (1806–1891), eine direkte Eisenbahnverbindung Dresden – Chemnitz über Tharandt – Freiberg zu initiieren. Dieses wirtschaftlich wichtige Projekt wurde, wie auch eine weitere Initiative des Freiburger Markscheideprofessors Julius Weisbach (1806–1871) im Jahre 1849, vom Staat abschlägig beantwortet. Daraufhin fanden sich Bergbauunternehmer, Advokaten, Industrielle und Kaufleute zusammen, um eine Privateisenbahn zur Abfuhr der heimischen Steinkohle und anderer Industriegüter im Plauenschen Grund zu finanzieren. Bereits im Januar 1853 hatte das Eisenbahn-Komitee, dem u. a. auch der Tharandter Forstprofessor Julius Adolph Stöckhardt (1809–1886) angehörte, die Regierung gebeten, die Eisenbahnstrecke nach einem



Mitglied der Königsfamilie benennen zu dürfen. Dem Wunsch wurde am 20. Juni 1853 mit der Verleihung des Namens des damaligen Kronprinzen Albert (1828–1902) stattgegeben. Der erste Spatenstich zum Bau der Albertsbahn fand am 12. September 1853 früh um 6 Uhr im Beisein der Direktionsmitglieder und einiger Arbeiter gegenüber der Florastraße (an der Freiburger Straße) in Dresden statt. Am Ende des ersten Baujahres 1854 waren 2.243 Bauarbeiter, davon 131 Ausländer eingesetzt. Die festliche Eröffnungsfahrt der 13,5 Kilometer langen Albertsbahn erfolgte bei herrlichstem Wetter unter den Klängen der Turnvereins- und Schützenkapellen am 28. Juni 1855. Die blumengeschmückte Lokomotive „Glückauf“ war dem Festzug vorgespannt und beförderte die Festgesellschaft, bestehend aus Aktionären, Aufsichtsrat und Direktion der Albertsbahn AG sowie Abordnungen des Königshauses. Dazu zählten König Johann mit seinem Sohn Kronprinz Albert, einige Staatsminister und Oberberghauptmann von Beust. Dem 10 Uhr vom Albertbahnhof Dresden abgefahrenen, mit 400 geladenen Personen völlig überfüllten Zug bereitete man am Potschappeler Bahnhof einen überschwänglichen Empfang. Ab 1. Juli 1855 stand die Bahn zum Preis von 6 Neugroschen für die einfache Fahrt und 8 Neugroschen für Hin- und Rückfahrt jedermann zur Verfügung.

Eine Statistik für das Jahr 1858 gab für die Strecke zwischen Dresden und Tharandt ca. 330.000 Fahrgäste und 310.000 Zentner Güter und 4.211.300 Zentner Steinkohle als Transportmenge an. Die Albertsbahn beförderte in der Anfangszeit 30 bis 40 Kohlewagen am Ende des Zuges, während die Personenwagen hinter der Lok liefen.

Die Albertsbahn verfügte mit der Augustusschachtzweignbahn, der Anschlussbahn zum Döhleener Kunstschacht und der Hänichner Kohlezweignbahn über Anschlüsse rechts der Weißeritz und mit der Niederhermsdorfer Kohlezweignbahn über eine Zweignbahn links der Weißeritz. Die Elbezweignbahn stellte den Anschluss zur Schifffahrt her. Am

Auf den östlichen Bahnhofsgleisanlagen des Bahnhofs Potschappel entstand um 1895 diese Fotografie der Lokomotive Nr. 231 „Glückauf“. Das Personal hat sich auf dem Führerhaus und dem Tender sowie neben der Lok zum Foto postiert. Die Lokomotive wurde 1855 bei Hartmann in Chemnitz gebaut. Städtische Sammlungen Freital

13. September 1859 begannen die Bauarbeiten zum Weiterbau der Strecke von Tharandt nach Freiberg. Am 11. August 1862 traf der erste von Dresden kommende aus 19 vollbesetzten Wagen bestehende Extrazug in Freiberg ein.

Nach dem preußisch-österreichischen Krieg strebte Sachsen die Verstaatlichung seiner Eisenbahnen an. Das Interesse des Staates an der privaten Albertsbahn wuchs mit der bevorstehenden Vollendung der Strecke Freiberg – Chemnitz (1869). Ab 1. Juli 1868 gehörte die Albertsbahn dem Staat und sie trug gemeinsam mit der Strecke nach Freiberg den Namen „Dresden-Freiburger Staatseisenbahn“.

Die Industrialisierung im Plauenschen Grund sorgte neben der Urbanisierung des einstmals romantischen Weißeritztales für einen Anstieg des Verkehrsaufkommens bei den Eisenbahnen. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Albertsbahn gab es zwischen Dresden und Tharandt 31 niveaugleiche Straßenübergänge, wovon 1897 immer noch 23 vorhanden waren. Eine Entflechtung des Bahn- und Straßenverkehrs war dringend geboten. Deshalb erfolgte die Höherlegung der Bahnstrecke 1904/05 zunächst durch die Fertigstellung zweier neuer Gleise links neben der vorhandenen Bahntrasse. Diese wurden am 18. April 1905 in Betrieb genommen. In diesem Zuge wurden auch die neuen Stationen in Deuben und Hainsberg eröffnet. Das tieferliegende rechte Gleis blieb zur Bedienung der Privatgleisanlagen als Industriegleis in Benutzung. Am 14. Juli 1908 nahm man das letzte niveaugleiche Gleis außer Betrieb. Der viergleisige Betrieb wurde zwischen Hainsberg und Tharandt am 20. Oktober 1911 eröffnet. Erst nach Beginn des Ersten Weltkriegs konnte der viergleisige Betrieb zwischen Potschappel und der Abzweigstelle Potschappel-Ost aufgenommen werden.

Den Zugang zu der Vielzahl an Anschlussgleisen gewährleistete man durch die Schaffung von zwei beiderseits der Hauptbahn verlaufenden Industrie-Stammgleisen. Kurz vor dem Abschluss der Bauarbeiten erfolgte die Einlegung einer dritten Schiene als Verbindung der Schmalspurbahnen von Potschappel und Hainsberg. Dieses sogenannte PHV-Gleis mit einer Länge von 3,25 Kilometer wurde am 10. September 1913 in Betrieb genommen. Über das Gleis wurde sowohl der saisonbedingte Wagenaustausch der beiden Schmalspurstrecken realisiert als auch Stückgutverkehr und Wagenladungen im Binnenverkehr der Schmalspur befördert. Nur zu besonderen Anlässen wurde es für Sonderfahrten im Personenverkehr genutzt.

Die Gründung Freitals am 1. Oktober 1921 brachte auch die Neubenennung der Bahnstationen mit sich. So wurde aus dem Bf Potschappel nunmehr der Bf Freital-Potschappel und aus Deuben (Bez. Dresden) wurde Freital-Deuben, aus dem Bf Potschappel-Birkigt der Bf Freital-Birkigt und 1923 aus dem Bf Zauckerode der Bf Freital-Zauckerode.

In den 1930er Jahren kam es neben den dampflokgeführten Zügen auch zum Einsatz von Triebwagen. Der Bahnhof Potschappel und die zugehörigen Bahnanlagen wurden bei einem Bombenangriff

am 17. April 1945 zum Teil beschädigt. In Freital-Potschappel war kurz vor Kriegsende ein Lazarettzug mit Verwundeten abgestellt. Zum Kriegsende kam der Verkehr ganz zum Erliegen. Der Zugverkehr zwischen Tharandt und Dresden-Plauen wurde am 19. Juni 1945 wieder aufgenommen, bis zum Hauptbahnhof stellte man das Gleis am 31. Juli 1945 fertig. In der Nachkriegszeit gehörten auch Flüchtlingszüge zum Bild der Eisenbahn. Diese waren völlig überfüllt, sogar auf den Trittbrettern der Abteilwagen und auf den Dächern fuhren Reisende mit. Auch der Bereich Freitals war vom Gleisrückbau zu Reparationszwecken betroffen. Aus vier Gleisen der Hauptbahn zwischen Freital-Ost und Tharandt wurden 1946 nur noch zwei Gleise, die erst später wieder aufgebaut werden konnten.

Nach 1962 wurden die Dampflokomotiven im Rangierbetrieb schrittweise durch moderne Dieselloks der Baureihe V 60 ersetzt. Der Dampftrieb auf der Hauptbahn hielt sich noch bis Anfang der 1980er Jahre, auch wenn durch den Traktionswechsel bei der Deutschen Reichsbahn zunehmend Dieselloks und ab 1966 E-Loks zum Einsatz kamen.

Im Jahre 1964 hatten die Bauarbeiten zur Elektrifizierung der Strecke Dresden – Werdau – Reichbach/V. begonnen und am 23. September 1966 wurde der elektrische Zugbetrieb feierlich und unter reger Anteilnahme der Bevölkerung eröffnet. Die erneute Modernisierung der „Sachsenmagistrale“ erfolgte durch die Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ im Zuge des Ausbaus der Verbindung Karlsruhe – Nürnberg – Hof – Chemnitz – Dresden in den Jahren ab 1992.

Vom 10. Juni 2001 bis zum 12. August 2002 setzte die Deutsche Bahn AG (DB AG) auf der Sachsen-Franken-Magistrale nach Nürnberg Neigetechnik-Triebzüge der BR 605 (ICE-TD) ein. Die Arbeiten zum Ausbau der „Sachsenmagistrale“ waren auch im Raum Freital weit fortgeschritten, als das Jahrhunderthochwasser vom 12./13. August 2002 den Eisenbahnverkehr für fast 16 Monate zum Erliegen brachte. Der Umfang des Neubaus ging weit über die Beseitigung der durch die Flut verursachten Schäden hinaus, denn die DB AG hatte sich entschlossen, den ohnehin für 2006 geplanten Ausbau der „Sachsenmagistrale“ vorzuziehen. Am 13. Dezember 2003, fast 150 Jahre nach dem ersten Spatenstich für die Albertsbahn, befuhr ein Sonderzug mit Ehrengästen die Strecke, und der offizielle Verkehr war wieder in Betrieb. Aber der Ausbau hatte auch negative Seiten. So wurde das schmalspurige PHV-Gleis am 2. Dezember 2002 aufgegeben, um die Kosten für das Überschneidungsbauwerk der Gütergleise der Hauptbahn in Freital-Hainsberg einzusparen. Gleiches gilt für die Beseitigung des Kreuzungsbauwerkes in Freital-Birkigt, seitdem ist die Windbergbahn von der Hauptbahn abgeschnitten.

Die Windbergbahn – die erste deutsche Gebirgsbahn

Hänichener Kohlezweigbahn, Sächsische Semmeringbahn, Possendorfer Heddel oder Windberg-

bahn – viele Namen für diese einzigartige Gebirgsstrecke. Im Wesentlichen kann man die Geschichte der nach dem Windberg bezeichneten Strecke in vier Etappen gliedern: Den ersten Abschnitt der Betriebsgeschichte bildet die Hänichener Kohlenzweigbahn, den zweiten Abschnitt ab 1907/08 die bis Possendorf auch im Personenverkehr betriebene Windbergbahn und der dritte Abschnitt von 1951 bis 1989 ist vom Kohle und Uranerztransport bestimmt, der mit einer verkürzten Streckenführung einherging. Die vierte Epoche ist gekennzeichnet vom Niedergang, aber auch gleichzeitig von den Bemühungen um die Reaktivierung eines touristischen und musealen Ausflugsverkehrs und der Erhaltung von Sachzeugen der denkmalgeschützten Strecke.

Die im Oktober 1856 geweihte und am 1. April 1857 offiziell in Betrieb genommene 12,4 Kilometer lange Hänichener Kohlenzweigbahn diente 50 Jahre dem Kohlentransport und dem Güterverkehr von der Kohlenstation am Abzweig in Niedergittersee bis zu den Ladeplätzen des Wilmsdorfer Berglustschachtes sowie zum Windbergschacht. Die Luftlinie der am weitesten von der Abzweigstelle in Niedergittersee entfernten Hänichener Schächte betrug nur 5,2 Kilometer, die Bahnlänge bis zum Berglustschacht aber 12,5 Kilometer. Die schwierigen Geländeverhältnisse meisterte man mit einer kühnen Streckenführung, durch die Anlage vieler Gleisbögen (teils nur mit 85 Meter Radius) und fast homogenen Steigungen von 1:40. Von Potschappel-Birkigt bis zur Bergstation Obergittersee überwindet die Bahn in vier engen Kehren einen Höhenunterschied von 125 Meter. Beide Stationen sind Luftlinie nur 1,6 Kilometer weit entfernt, die Länge der Bahntrasse beträgt jedoch 5,2 Kilometer. Die Bahnlinie gilt so als geniale Meisterleistung des Eisenbahnbaus aus der Frühzeit des deutschen Eisenbahnwesens.

Bereits 40 Tage nach Beginn des Kohletransports fanden die ersten „Gebirgslustfahrten“ statt. Zehn ausgewaschene, geschmückte und mit Sitzbänken ausgestattete Zweigbahnwagen nahmen insgesamt 120 Ausflügler auf Bergfahrt mit. Diese Charterfahrten erfolgten wöchentlich zweimal, aber nur bei günstiger Witterung in den Nachmittagsstunden, nachdem die Kohlezüge schon „durch“ waren. Doch die Bahnpolizei der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen untersagte 1872 auf Grund des Unfallrisikos infolge fehlender Federpuffer und einfacher Bremsrichtungen diese „Berglustfahrten“. Mit dem Ende des Hänichener Bergbaus wegen der Erschöpfung der Lagerstätten nach der Jahrhundertwende verlor der größte Teil der Einwohnerschaft der anliegenden Bergbaugemeinden Bannewitz, Wilmsdorf, Hänichen und Rippien die Existenzgrundlage. Das Weißeritztal versprach Ersatz für die verloren gegangenen Arbeitsplätze. Im September 1907 begann deshalb der Ausbau für den öffentlichen Verkehr. Dabei legte man auch die Bahnhöfe Potschappel-Birkigt, Obergittersee, Bannewitz, Hänichen Goldene Höhe sowie den Hp Kleinnaundorf und 1908 den Hp Cunnersdorf



an. Die Umbauarbeiten schritten dank des Einsatzes von durchschnittlich 214 Arbeitern rasch voran. Ab 21. Dezember 1907 rollte der regelmäßige Personenverkehr auf der Strecke Dresden Hbf – Potschappel-Birkigt – Hänichen/Goldene Höhe. Am 1. Oktober 1908 begann der Regelbetrieb bis zum Bf Possendorf. Den Wagenpark rekrutierte man aus bereits vorhandenen Abteilpersonenwagen, die mit ihrem kurzen Achsstand auf der Windbergbahn einsetzbar waren. Eine Attraktion an Tagen mit schönem Wetter waren zwei mit einem Dach versehene offene Aussichtswagen, die durch Umbau von zwei Abteilpersonenwagen entstanden. Der Ausflugsverkehr erlebte nun, nach dem Um- und Ausbau der einstigen Kohlebahn für den Güter- und Personenverkehr, eine neue Blütezeit. Berufsreisende und Familienausflügler nutzten gern die ab Sommerfahrplan 1912 extra für die Windbergbahn in Dienst gestellten vier großfenstrigen Aussichtswagen auf ihrer 70-minütigen Fahrt vom Dresdner Hauptbahnhof bis Possendorf. Außerdem bot die Bahnverwaltung den Ausflüglern Extrafahrten an. Es war in Touristenkreisen fast schon selbstverständlich, einmal mit dieser Bahn gefahren zu sein. Im Güterverkehr gab es Einschnitte, da bereits Anfang der 1930er Jahre der Marienschacht und der Glückauf-Schacht, als letzte von der Bahn bediente Schächte, stillgelegt wurden.

Am 24. August 1944 wurden bei einem amerikanischen Bombenangriff, der dem in Freital-Birkigt gelegenen Mineralölwerk der Rhenania-Ossag und Gitterseer Industrieanlagen galt, stattdessen eine Wohnsiedlung und der Bahnhof Freital-Birkigt schwer verwüstet. Dabei fanden 244 Menschen, darunter 45 ausländische Zwangsarbeiter, den Tod. Der Betrieb auf der Windbergbahn ruhte einige Tage bis zur Entrümmerung des Bahnhofs. Die Windbergbahn blieb auch von den Folgen des Bombenangriffs auf Dresden am 13./14. Februar 1945 nicht verschont, wobei auch zwei von vier Aussichtswagen bei der Bombardierung der Bahnanlagen und des Hauptbahnhofs zerstört wurden. Nachdem zum Kriegsende der Verkehr eingestellt wurde, nahm man ihn am 14. Mai 1945 wieder auf.

Windbergbahnzug am Einfahrsignal vor dem Stellwerk Freital Ost, Foto von Carl Bellingroth, 1936
Sammlung Peter Wunderwald

Trotz Unmutsbekundungen wurde die Teilstrecke Possendorf – Kleinnaundorf nach nur 43 Jahren am 19. April 1951 eingestellt. Der Streckenabbau erfolgte bis zum 29. April innerhalb von nur einer Woche, um Gleismaterial für den Bau des Berliner Außenrings zu gewinnen.

Im Jahre 1951 wurde gegenüber dem Bahnhof Dresden-Gittersee ein neuer Schacht geteuft, der anfangs Steinkohle, ab 1954/55 auch Urankohle förderte. Der in den Jahren 1952/53 enorm zunehmende Güterverkehr zwischen Freital Ost und Dresden-Gittersee, verursacht durch den Bau einer Uranerzwäsche der SDAG Wismut am Rande des Kaitzgrundes, setzte neue Prioritäten. Nun wurde auch Uranerz in Ganzzügen aus dem Westerzgebirge mit Vorspannlokomotive nach Gittersee in die Uranerzaufbereitung gefahren. Mit Produktionsaufnahme einer moderneren Aufarbeitungsfabrik in Seelingstädt bei Zwickau stellte die Fabrik ihre Produktion ein, und die Urankohle aus Gittersee fuhr man dorthin. 1962 wurde das Uranaufbereitungswerk nach notdürftiger Dekontamination als Reifenwerk umfunktioniert.

Am 9. November 1957 endete der Reiseverkehr zwischen Dresden Hbf und Kleinnaundorf. Der Güterverkehr nach Kleinnaundorf blieb bis 1967 erhalten. Von 1963 an fanden auf der Steilrampe in Freital Ost bis zum Bergbahnhof Dresden-Gittersee Versuchsfahrten mit Diesellokomotiven der Baureihe 106 (V 60) und den Windbergbahnmaschinen der Baureihe 980 statt, mit dem Ziel, die nach fünfzig Jahren harten Betriebsdienstes verschlissenen Dampflokomotive 98 009 der Gattung H ITV ihre Heimatstrecke am Windberg. Sie war jahrelang Rangierlok in Gittersee. Mit dem Wegfall des Reiseverkehrs und dem Traktionswechsel hatte der Verkehr auf der Windbergbahn auf den ersten Blick nun nur noch den spröden Charme einer Industriebahn.

Mit Wirkung vom 10. April 1980 erfolgte die Unterschutzstellung der Strecke der Windbergbahn als technisches Denkmal, und am 20. Juli 1980 wurde die Arbeitsgemeinschaft (AG) 3/82 Windbergbahn beim Deutschen Modelleisenbahnverband der DDR gegründet. Zunächst restaurierte die AG das Stationsgebäude in Gittersee und beseitigte unter schwierigen Bedingungen Bäume auf dem Bahndamm an der abgebauten Strecke von Gittersee bis Kleinnaundorf. Die Arbeitsgemeinschaft begann mit ersten Arbeiten am letzten erhaltenen Windbergbahn-Aussichtswagen. Im Jahre 1990 ging aus der AG der Sächsische Museumsbahn Verein Windbergbahn e. V. hervor.

Am 11. Dezember 1989 rollte der letzte Ganzzug mit Urankohle talwärts. Diese historische Fahrt stand nicht im Blickpunkt der Öffentlichkeit, denn die Revolution in der DDR mit den sich überschlagenden Ereignissen setzte in der öffentlichen und privaten Wahrnehmung jener Zeit ganz andere Prämissen. Noch bis zum 30. Dezember 1993 rollte Güterverkehr über die Schiene.

Ein vom Windbergbahnverein initiiertes erneuter Personenverkehr auf der Reststrecke vom Dresdner

Hauptbahnhof bis zum ersten Bergbahnhof Gittersee führte vom 19./20. Mai 1991 bis zum 12./13. September 1998 zu einer Renaissance des beliebten Ausflugsverkehrs an ausgewählten Fahrtagen. Ab 1. November 1998 wurde die Strecke wegen Oberbaumängeln gesperrt. Den Bemühungen des Windbergbahn e. V. ist es jedoch zu verdanken, dass eine Entwidmung und ein Abbau der Bergstrecke verhindert werden konnten.

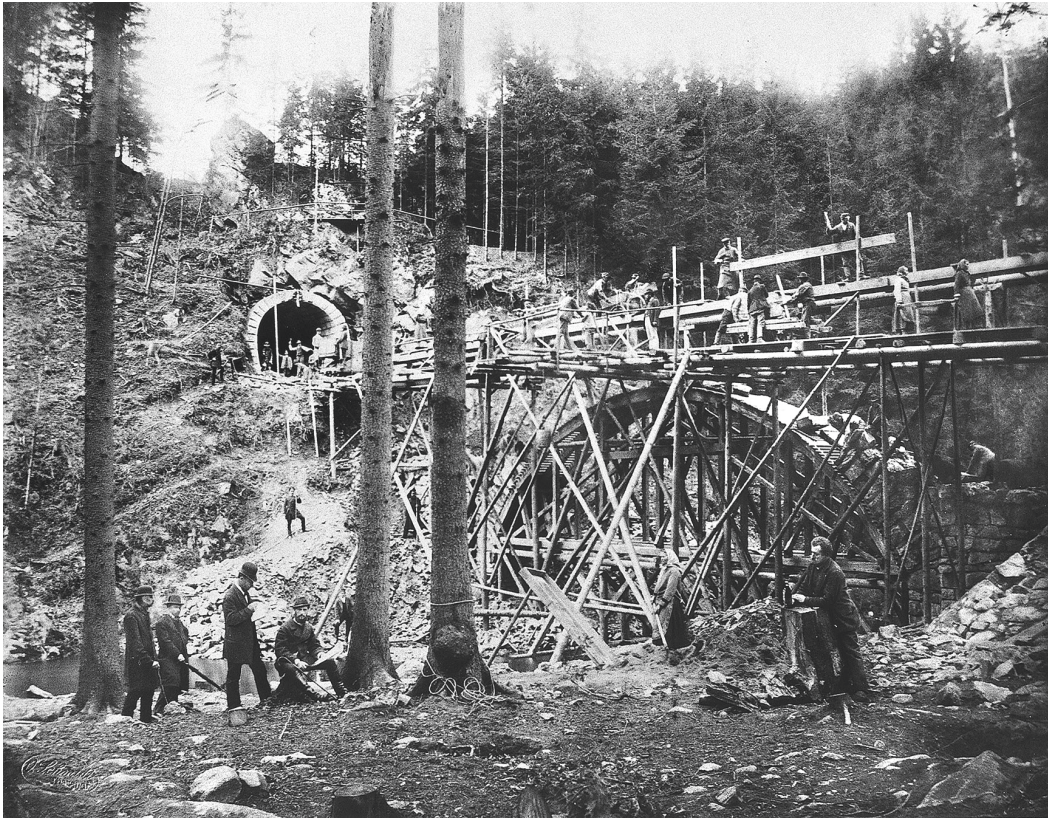
Am 22. Dezember 2008 unterzeichneten die DB AG und der Windbergbahnverein den Pachtvertrag für 20 Jahre über die Strecke Freital Ost – Gittersee. Am 20. Oktober 2010 erhielt der Verein die Konzession für 50 Jahre als Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen. Im September 2012 gab es erstmals nach 14 Jahren im Rahmen des 5. Bahnhofsfestes in Gittersee wieder Sonderfahrten mit Fahrgästen. Zu diesem Zweck wurde der aus einem Gleiskraftwagen Typ Schöne-weide entstandene „Wernesgrüner Schienenexpres“ des Freundeskreises Historische Westsächsische Eisenbahnen (FHWE) e. V. ausgeliehen. Er kam auf einer Strecke von 1,3 Kilometern zwischen den neu eingerichteten Hp Gitterseer Straße und Hp Leisnitz zum Einsatz. Diese Fahrten wiederholte man im Jahre 2013. Ab 31. August 2019 konnte man wieder Fahrten auf 1,5 Kilometern ab Bf Gittersee mit dem Windbergbahn-Aussichtswagen und den beiden Kleindiesellokomotiven des Vereins anbieten. Ab September 2020 konnte die befahrbare Strecke auf 2,2 Kilometer bis zum Bahnübergang Bannewitzer Straße ausgedehnt werden.

Anfang des 21. Jahrhunderts erfolgte die Anlegung eines Rad- und Wanderwegs auf der alten Bahntrasse von Obergittersee bis Kleinnaundorf. Auch das im Stil der DRG restaurierte Stationsgebäude des Hp Kleinnaundorf stellte man im September 2001 fertig und errichtete einen Freiabtritt nach historischem Vorbild. Ab Dezember 2001 waren die Arbeiten am alten Bahndamm vollendet, der seit 2019 in Erinnerung an den „Erbauer“ der Windbergbahn Guido-Brescius-Weg heißt.

Die Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf

Am 11. Februar 1880 genehmigte die Zweite Kammer des Landtags den Bau einer 750-Millimeter-Schmalspurbahn Hainsberg – Schmiedeberg. Nach den Vorarbeiten fand am 16. Juli 1881 nahe der Rabenauer Mühle der erste Spatenstich statt. Die Bauarbeiten gingen zügig voran, wobei im Jahr 1881 durchschnittlich 656 Arbeiter pro Monat tätig waren. Im Oktober 1882 kurz vor der Eröffnung belief sich die Zahl sogar auf 966 Bauarbeiter. Nach nur 15-monatiger Bauzeit hatte man 22 Kilometer Gleis verlegt, 40 Brücken gebaut und einen Tunnel in den Einsiedlerfelsen getrieben.

Am 30. Oktober 1882 wurde die Strecke feierlich eröffnet. Dem bereits im Januar 1882 gestellten und bald darauf bewilligten Antrag auf Verlängerung der Strecke von Schmiedeberg bis Kipsdorf konnte man erst nach der Bahneröffnung innerhalb weniger Monate fertigstellen und die Gesamtstrecke am 3. September 1883 für den Verkehr freigeben.



Bau der Schmalspurbahn von Hainsberg nach Schmiedeberg, Bau der Brücke unmittelbar am Tunnelausgang Richtung Hainsberg, 1881
Sammlung Lohgerber-, Stadt- und Kreismuseum Dippoldiswalde

Beim Hochwasser am 29. Juli 1897 wurden alle Brücken und ein Großteil des Oberbaus im Gebiet des Rabenauer Grundes ein Opfer der Fluten. Bereits am 10. September 1897 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden, da mit Hochdruck am Wiederaufbau gearbeitet wurde. Zum Hochwasserschutz und zur Energiegewinnung errichtete man in den Jahren 1908 bis 1913 die Talsperre Malter, was die Höherlegung und Neutrassierung des Abschnittes Spechtritz – Dippoldiswalde unumgänglich machte.

Eine weitere Neutrassierung mit dem beeindruckenden Schmiedeberger Viadukt gab es im Bereich Obercarsdorf – Buschmühle in den Jahren 1919 bis 1924. Den Bf Kurort Kipsdorf baute man in den Jahren 1926 bis 1934 grundlegend um, wobei u. a. ein zweistöckiger Lokschuppen, ein repräsentatives Empfangsgebäude und ein hochgebautes Stellwerk, eine Seltenheit bei Schmalspurbahnen, errichtet wurden. So war es dann sogar möglich, im Winter 1936/37 die Wintersportzüge im 10-Minuten-Takt verkehren zu lassen; an einem solchen Tag wurden manchmal bis zu 14.000 Reisende befördert!

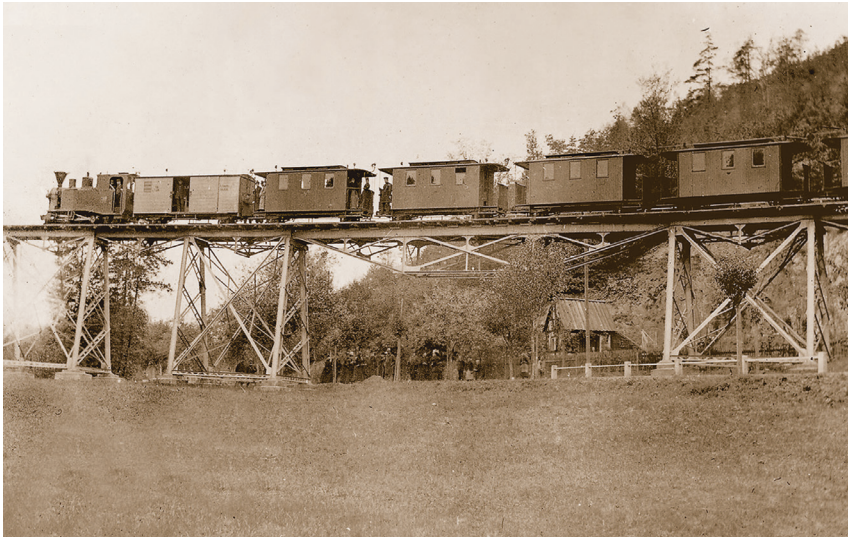
Die Kriegs- und Nachkriegszeit überstand die Schmalspurbahn weitestgehend unbeschadet. Im Jahre 1968 erfolgte die Einstellung des Güterverkehrs von Schmiedeberg nach Kipsdorf.

Das 100-jährige Jubiläum 1983 wurde mit einer Festwoche begangen. Danach wurde das Rekowagenprogramm weiter forciert, so dass Altbaupersonenwagen immer seltener im Betriebseinsatz zu erleben waren. Nach der Revolution 1989 erfolgten in den Jahren bis 1993 seitens der Deutsche Reichsbahn noch große Investitionen in Strecke und Fahr-

zeugpark. Auch ein dichter Fahrplan mit besseren Fahrzeiten zeigte, dass man Willens war, die Strecke attraktiver zu gestalten. Ebenso konnten noch 1991 alle Langsamfahrstellen beseitigt werden. Hauptkunde im Güterverkehr war zu dieser Zeit der Schrotthandel in Schmiedeberg-Naundorf.

Die DB AG als neuer Eigentümer ab 1993 versuchte hingegen die Schmalspurbahn schnellstmöglich abzugeben. Um eine drohende Stilllegung zu verhindern, stellte man die Strecke am 13. März 1994 unter Denkmalschutz. Die DB AG versuchte nun Tatsachen zu schaffen, und so verkehrte am 30. Dezember 1994 der letzte Güterzug nach Freital-Hainsberg. Trotz noch vorhandenen Bedarfs wurde der Güterverkehr einen Tag später dann auch offiziell eingestellt. Am 31. Dezember 2000 übernahm die DB-Tochter „Bahnreinigungsgesellschaft“ die Betriebsführung.

Die Zerstörungen durch das Jahrhunderthochwasser am 12. August 2002 waren so groß, dass der Verkehr komplett eingestellt werden musste. Am 30. November und 1. Dezember 2002 konnten mit der 99 4511 zwischen Freital-Cossmansdorf und dem Eingang zum Rabenauer Grund auf etwa 300 Meter Dampflokfahrten zum Kleinbahnfest angeboten werden. Zuvor erfolgten durch die Eisenbahner und freiwillige Helfer Notreparaturen, die die Befahrbarkeit der Strecke von Freital-Hainsberg aus herstellten. Am 25. Dezember 2002 fanden die ersten Sonderfahrten auf dem mit Spendengeldern wiederaufgebauten Teilstück Dippoldiswalde – Seifersdorf statt. Am 6. Oktober 2004 wurde die BVO Bahn neuer Betreiber, die ab 9. Mai 2007 als Sächsische Dampfisenbahngesellschaft mbH



Schmalspurbahn Potschappel – Wilsdruff, Wurgwitzer Viadukt, Foto aus Nachlass des Ingenieurs Claus Köpcke, 1886 Sammlung Dr. Claudia Elbert

(SDG) firmiert. Erst als das Regierungspräsidium Dresden am 27. September 2007 insgesamt 17,89 Millionen Euro aus dem Bundes-Fluthilfefonds für den Wiederaufbau des Abschnittes bis Dippoldiswalde freigab, begannen am 29. Oktober 2007 im Bf Rabenau die Bauarbeiten. Auch bei den weniger stark betroffenen Abschnitten erneuerte man den Oberbau komplett. Somit konnte am 14. Dezember 2008 der planmäßige Bahnbetrieb nach Dippoldiswalde aufgenommen werden. Erst am 21. August 2014 begannen die Bauarbeiten im Oberabschnitt von Dippoldiswalde bis Kurort Kipsdorf zunächst an den Brücken und am 1. März 2016 an der Strecke. Der planmäßige Verkehr wurde am 17. Juni 2017 mit einem Festwochenende aufgenommen. Damit ging die Gesamtstrecke nach 15-jähriger Unterbrechung wieder in Betrieb. Heute verkehrt die Weißeritztalbahn im Wesentlichen nur als touristische Attraktion.

Die Niederhermsdorfer Kohlebahn und die Schmalspurbahn Potschappel – Wilsdruff

Ein Jahr nach Betriebsaufnahme der Albertsbahn Dresden – Tharandt entstand die Niederhermsdorfer Kohlebahn, die den Zauckeroder Oppelschacht und den Niederhermsdorfer Albertschacht mit der Albertsbahn im Bf Potschappel verband.

Der erste Zug zum Oppelschacht soll bereits am 25. November und zum Albertschacht am 29. November 1856 verkehrt sein, bevor am 1. Dezember 1856 die komplette Strecke offiziell in Betrieb ging. Das Streckenende der Albertschachtzweighbahn befand sich auf dem Gelände des Königlichen Steinkohlenwerks Albertschacht. Die in Zauckero- de, das damals auch als Zauckeroda bezeichnet wurde, abgehende Oppelschachtzweighbahn war nur 495 Meter lang.

Der Sächsische Landtag genehmigte am 4. Februar 1884 den Bau einer Schmalspurbahn zwischen Potschappel und Wilsdruff, wobei der größte Teil der Niederhermsdorfer Kohlebahn durch Einlegen einer dritten Schiene mit genutzt werden konnte. Die Strecke wurde am 30. September 1886 feier-

lich eröffnet und einen Tag später dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die neue Strecke Wilsdruff – Nossen konnte am 31. Januar 1899 feierlich in Betrieb genommen werden, am 1. Oktober 1909 wurde die Strecke Wilsdruff – Meißen – Lößthain eröffnet. Wilsdruff war damit Zentrumspunkt eines Schmalspurnetzes. Erste größere Verkehrseinschränkungen brachte der Erste Weltkrieg mit sich. Nachdem sich das Verkehrsaufkommen der Strecke wieder vom Krieg erholt hatte und ab 1926 auch die schwereren VI K-Lokomotiven den Dienst weitestgehend übernahmen, erbrachte die Bahn im Güterverkehr nochmals große Verkehrsleistungen, so 1927 bis 1929 beim Bau des Pumpspeicherwerkes Niederwartha und 1935 bis 1937 beim Bau der Reichsautobahn.

Nach Kriegsende mussten mehrere Dampflokomo- tiven als Reparationsleistung in die Sowjetuni- on abgegeben werden. In den 1950er Jahren gab es wieder einen Verkehrsaufschwung. Am 1. Februar 1952 ernannte man nach der Errichtung eines Erweiterungsbaus den Lokbahnhof zum Bahnbe- triebswerk (Bw) Wilsdruff.

Erste Stilllegungsabsichten bei der Schmalspur- bahn gab es bereits im Jahre 1963, und nur noch der Teilstrecke Freital-Potschappel – Wilsdruff wurde eine Perspektive gegeben. Ein Beschluss des DDR-Ministerrates sah vor, bis 1970 insgesamt 70 Prozent der Schmalspurstrecken stillzulegen. Ein Gutachten ging sogar noch weiter und forder- te, alle Schmalspurbahnen bis 1970 stillzulegen. Zunächst entledigte sich die Deutsche Reichsbahn am 21. Mai 1966 des Reiseverkehrs auf der Strecke Wilsdruff – Meißen Triebischtal und in der Fort- führung nach Lößthain. Im September 1967 wurde der durchgehende Güterverkehr Freital-Potschap- pel – Nossen eingestellt. Er beschränkte sich nur noch auf die Abschnitte Nossen – Oberdittmanns- dorf und Freital-Potschappel – Wilsdruff.

Die regelspurigen Bedienungsfahrten im Bereich bis Wurgwitz erfolgten schon Mitte der 1960er Jahre nur noch sporadisch. Dadurch, dass die Stre- cke immer am Rande des Interesses stand, ist auch der Termin der letzten Fahrt nicht überliefert, 1970 war der Betrieb zum Anschlussgleis Säurich bereits eingestellt, während die Übergabefahr- ten im Sommerabschnitt des Buchfahrplans 1969 noch verzeichnet waren.

Die Einstellung der Linie Freital-Potschappel – Nos- sen versuchte die Deutsche Reichsbahn „auf Biegen und Brechen“ durchzuziehen. Um Bahnlinien unat- traktiv zu machen, wurde zunächst auf Verschleiß gefahren, so dass sich durch den schlechten Ober- bauzustand die Reisezeiten verlängerten. So schaff- te man es beispielsweise, die Reisezeit zwischen Freital-Potschappel und Wilsdruff von 1966 bis 1972 von einer halben auf eine Stunde zu verlän- gern. Die Reisenden, die deshalb trotzdem noch der Bahn die Treue hielten, versuchte man durch un- günstige Fahrplangestaltung, vor allem bei den An- schlüssen in Freital, regelrecht zu vergraulen. Ziel war, eine geringe Auslastung der Züge zu erreichen, um so einen Vorwand für die Einstellung zu haben.

Bereits am 1. Februar 1972 wurde der Güterverkehr Freital-Potschappel – Wilsdruff offiziell eingestellt, nachdem am 31. Januar 1972 der letzte Güterzug fuhr. Von der Rbd Dresden wurde wenige Tage vor dem Fahrplanwechsel verfügt, auf Schienenersatzverkehr umzustellen. Am 27. Mai 1972 fuhr die Schmalspurbahn ohne Wissen der Bevölkerung das letzte Mal. Die letzte Fahrt erfolgte dann am 28. Mai 1972 mit dem „Räumzug“.

Auch nach der Einstellung des Reiseverkehrs war in Nossen eine Lokomotive unter Dampf und übernahm die Anschlussbedienung nach Oberdittmannsdorf bis 31. August 1972 und zuletzt noch bis zum 3. Dezember 1973 zum Lederfaserwerk Siebenlehn.

Der Gleisabbau erfolgte in den Jahren bis 1976, im Bereich Freital im Rahmen des Studentensommers 1976. Das Dreischienengleis nutzte man noch einige Jahre zum Abstellen von schadhafte Güterwagen als Arbeitsreserve des Raw Dresden-Friedrichstadt, bevor es im September 1982 demontiert wurde. 1984 wurde die IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff im Kulturbund gegründet, um letzte Sachzeugen der Schmalspurbahn zu retten und in einer musealen Schauanlage zu präsentieren.

Trotz des Abbaus der Schmalspurbahn in den Jahren 1973 bis 1977 ist es heute möglich, zu Fuß oder mit dem Rad der Trasse der ehemaligen Schmalspurbahn zu folgen, denn in den Jahren nach 1990 wurde auf großen Abschnitten der brachliegenden Bahntrassen ein Rad- und Wanderweg angelegt. Das Schmalspurbahnmuseum im Loksuppen Wilsdruff mit 400 Quadratmetern Ausstellungsfläche und interessanten Fahrzeugen erinnert heute an die Tradition des Eisenbahnwesens. Auf dem Bahnhofsgleis kann der Museumsbesucher ein Stück auf der ehemaligen Schmalspurstrecke mit Draisinen zurücklegen und so Eisenbahngeschichte im wahrsten Sinne des Wortes „selbst erfahren“.

Die Überlandstraßenbahn im Plauenschen Grund

Nachdem am 30. April 1900 die Zweite Kammer des sächsischen Landtags dem vom Innenministerium am 5. Januar beschlossenen Bau der „Staatsstraßenbahn Löbtau – Deuben“ zustimmte, begann am 1. April 1902 der Bau, der unter der Leitung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen stand. Bekannt wurde die Straßenbahn aber auch unter dem Namen „Plauensche Grundbahn“.

Für den Straßenbahnhof, der über eine viergleisige Wagenhalle und zwei Abstellgleise verfügte, wählte man einen Standort in Deuben an der Augustusschachtzweigbahn in der Nähe des 1896 errichteten Elektrizitätswerks des Gemeindeverbands für den Plauenschen Grund. Der Bahnstromversorgung diente ein Gleichstromgenerator mit einer Leistung von 140 kW und 550 V Spannung.

Am 7. Oktober 1902 erfolgte die amtliche Probefahrt, die gleichzeitig die Endabnahme durch den königlichen Kommissar für elektrische Bahnen, Richard Ulbricht (1849–1923), war. Der Eröffnungszug bestand aus dem Triebwagen Nr. 309 und dem Beiwagen Nr. 186. Unterwegs säumten die Menschen die Straße und jubelten ihrer „Elektrischen“ zu. Häuser hatten Girlandenschmuck angelegt, in den Gemeinden wurde geflaggt.

Die Betriebsführung wurde gemäß Pachtvertrag an die Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft („Rote“ Gesellschaft) übertragen. Bereits im Jahre 1903 nutzten 1.137.000 Fahrgäste das neue Verkehrsmittel. Nachdem am 5. Januar 1906 die Verlängerung bis Füssels Gasthof in Hainsberg in Betrieb ging, konnte die eingleisige Strecke damit bis zur Weißeritzbrücke befahren werden. Sie hatte eine Streckenlänge von 815



Straßenbahnlinie 22 im Bereich der Endhaltestelle Rabenauer Straße kurz vor der Eröffnung des neuen Streckenabschnitts zur Straße „An der Kleinbahn“, Foto von E. Pötzsch, 1935 Sammlung F. Ebermann

Zum Weiterlesen

Peter Wunderwald: *Freitaler Schienenwege im Wandel der Zeit*, Band 1, Nossen 2021, 280 Seiten mit 188 Farb- und 296 Schwarzweißbildern sowie 20 Zeichnungen und 6 Karten, 54,00 Euro, zu bestellen über www.wunderwald-bahnbuucher.de oder direkt bei Familie Wunderwald, Beethovenstraße 18, 01705 Freital, Telefon 0351 643521.



Metern und endete in der Nähe des alten Hainsberger Bahnhofs.

Während des Baus der Staatsstraßenbahn war im Jahre 1902 ab dem Potschappler Markt bis Deuben auf einer Länge von 2,75 Kilometern eine dritte Schiene für Meterspur verlegt worden, um dort Güterverkehr zu ermöglichen. Die Kosten für die dritte Schiene beliefen sich auf 73.500 Mark. Die Fahrleitung wurde mit Rücksicht auf den erwarteten Rollbockverkehr sechs Meter über der Straße befestigt, einen halben Meter höher als sonst üblich. Das hatte dann zur Folge, dass die Triebwagen als Stromabnehmer über einen Drehbügel verfügten, der bis auf diese Fahrleitungshöhe reichte. Auch die am 5. Januar 1906 erfolgte Verlängerung nach Hainsberg erhielt eine dritte Schiene.

Der am Straßenbahnhof Deuben entstandene Spurwechselbahnhof der Deubener Güterbahn war Ausgangspunkt der am 18. Januar 1906 eröffneten meterspurigen Deubener Güterstraßenbahn. Nach langwierigen Verhandlungen war es den Besitzern der Egermühle gelungen, mit den Staatseisenbahnen den Rollwagenverkehr zu vereinbaren. Als zweiter Anschlusspartner dieser Verbindung kam die Lederfabrik Sohre hinzu. Die Güterwagen wurden vom Potschappler Güterbahnhof zum Straßenbahnhof Deuben gefahren und dort auf schmalspurige Rollwagen aufgerollt. Die beiden in Kassel beschafften Güterloks benutzten im Bereich der Dresdner Straße die Straßenbahnoberleitung mit.

Nachdem die Stadt Dresden im Jahre 1905 die Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft sowie die ebenfalls bis dahin private Dresdner Straßenbahn-Gesellschaft angekauft hatte, wurden diese Unternehmen in einen städtischen Betrieb umgewandelt. Ab 1. Januar 1906 trat die Städtische Straßenbahn Dresden in den Pachtvertrag mit dem Staat ein und übernahm den Betrieb. Fünf Jahre später begann dann am 8. August 1911 der Bau der 460 Meter langen größtenteils eingleisigen Fortführung der Straßenbahn bis zum Lindengarten Coßmannsdorf, die am 1. April 1912 dem Verkehr übergeben wurde.

Einen wichtigen Fortschritt brachte auch die Höherlegung der Gleise der Hauptbahn, so dass 1911 der niveaugleiche Bahnübergang an der Unteren Dresdner Straße entfiel und dadurch auch Eisenbahn- und Straßenverkehr voneinander entkoppelt wurden.

Zum 1. April 1926 verkaufte der Freistaat Sachsen seine im Dresdner Umland verkehrenden Staatsstraßenbahnlinien an die Straßenbahn Loschwitz-Pillnitz GmbH, so auch die Strecke durch den Plauenschen Grund. Da der Name dieser GmbH verwirrt, änderten ihn die Gesellschafter im Januar 1927 in Dresdner Überland-Verkehrsgesellschaft (DRÜVEG). Die Stadt Freital wurde Gesellschafter. Die Betriebsführung lag weiterhin bei der Städtischen Straßenbahn Dresden und ab 1. Januar 1930 bei der Dresdner Straßenbahn AG.

1926 begann die Sanierung der Straßenbahnstrecke mit dem Neubau der Weißeritzbrücke und dem Neubau mehrerer Gleisbögen, die vom Verschleiß am meisten betroffen waren. Im Jahre 1935 erfolgte eine weitere Streckenverlängerung der Straßenbahn um 640 Meter bis zur Straße „An der Kleinbahn“ im 1933 nach Hainsberg eingemeindeten Coßmannsdorf, wo eine Übergangsmöglichkeit zur Schmalspurbahn bestand. Hier erhielt die Straßenbahn in Höhe der Gärtnerei bis zur Rabenauer Straße einen separaten Gleiskörper. Die Endhaltestelle trug den Namen „Hainsberg Rabenauer Grund“.

Der Krieg brachte auch organisatorische Veränderungen durch die Übernahme der DRÜVEG durch die Stadt Dresden zum 1. August 1941, wodurch die Straßenbahn einschließlich der Deubener Güterbahn der Dresdner Straßenbahn AG eingegliedert wurde. Die Straßenbahn diente mit Ausrufung des „Totalen Krieges“ 1942 bis Anfang der 1950er Jahre auch dem Güterverkehr, so z. B. dem Gemüsetransport von der Großmarkthalle in der Dresdner Weißeritzstraße nach Hainsberg.

Die Plauensche Grundbahn war die erste Straßenbahn des Dresdner Netzes, die nach dem Krieg ihren Betrieb aufnahm, weil das E-Werk in Freital wieder produzierte. Am 1. April 1951 wurden der VEB (K) Verkehrsbetriebe der Stadt Dresden gegründet. Ab 1959 führte man weitere Reparaturen aus und errichtete eine Gleisschleife, die am 19. Juli 1961 in Betrieb genommen wurde. Die Instandsetzung der Strecke und der Bau der Wendeschleife standen im Zusammenhang mit der VII. Kanuslalom-Weltmeisterschaft vom 22. bis 23. Juli 1961 und der II. Weltmeisterschaft im Wildwasserrennen vom 25. bis 26. Juli 1961 im Rabenauer Grund. Der Straßenbahn kam eine bedeutende Zubringerfunktion zu. Da Geld für Investitionen knapp war, setzte man Anfang der 1970er Jahre auf die Umstellung auf Busbetrieb. Der Güterverkehr auf der Deubener Güterstraßenbahn endete bereits am 19. November 1972. Der eigentliche Abschiedstag von der Straßenbahn war für die Bevölkerung der 25. Mai 1974, an dem viele Freitaler noch einmal die Möglichkeit zum Fotografieren und zur Mitfahrt in ihrer „guten alten Drei“ nutzten. Die endgültige Umstellung von der Straßenbahnlinie 3 auf den Bus Linie 3A erfolgte erst frühmorgens am Sonntag, dem 26. Mai 1974. Die letzte Fahrt begann 4.15 Uhr in Hainsberg und endete am Straßenbahnhof Trachenberge. Anschließend übernahm das Kraftverkehrskombinat Dresden mit Ikarus-Gelenkbussen des Typs 180 auf der neuen Linie 3A Hainsberg – Dresden-Willi-Ermer-Platz die Beförderung der Fahrgäste. Heute erinnert kaum noch etwas an die Überlandstraßenbahn nach Freital. Erfreulicherweise blieben aber einige für die Strecke typische Fahrzeuge im Straßenbahnmuseum in Dresden-Trachenberge erhalten, so der Triebwagen Nr. 309, der 1902 die Eröffnungsfahrt auf der Strecke absolvierte.

Autor
Peter Wunderwald
Nossen