

„Wittgensdorf – Das Dorf mit den drei Bahnhöfen“

Ein Beitrag zur Geschichte der Eisenbahnverbindungen unseres Ortes

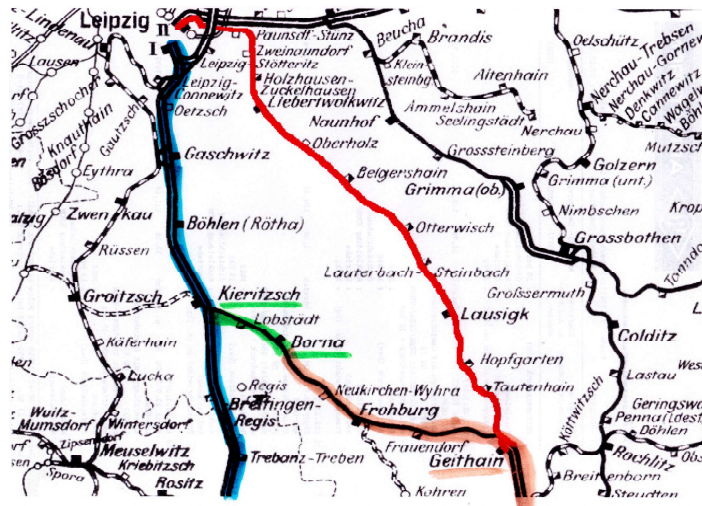
Beginnen wir unseren Beitrag mit einem schon oft erzählten, aber immer wieder schönen Witz:

Ein Monteur, wohnhaft in Wittgensdorf, wird auf Dienstreise nach China geschickt. Die Flugverbindung war der Firma zu teuer, also wurde beschlossen, der Mann nutzt die Eisenbahn. Um die Fahrkarten hatte er sich selbst zu kümmern. Er begibt sich auf den Bahnhof Wittgensdorf Oberer und trägt am Fahrkartenschalter sein Anliegen vor, doch dort kann man ihm nicht helfen und verweist ihn nach Chemnitz Hauptbahnhof. Auch dort bekommt er keine Fahrkarte, er solle mal im nebenliegenden Reichsbahnamt nachfragen. Dort das gleiche Ergebnis, er wird an die Reichsbahndirektion Dresden verwiesen, Ergebnis siehe oben. Im Verkehrsministerium in Berlin bekommt er dann endlich seine Fahrkarte. Die Fahrt führt ihn über Warschau, Moskau nach Peking. Er erledigt seine ihm übertragenen Aufgaben und kümmert sich nunmehr um eine Rückfahrkarte. Am Fahrkartenschalter des Bahnhofes Peking West verlangt er eine Fahrkarte nach Wittgensdorf bei Karl-Marx-Stadt. Daraufhin fragt ihn der Chinesische Eisenbahner höflich, wohin er den genau wolle – Wittgensdorf Oberer Bahnhof, Haltepunkt Wittgensdorf Mitte oder Wittgensdorf Unterer Bahnhof. Soweit zur Satire.

Beginnen wir zum besseren Verständnis der zeitlichen Einordnung mit einer Auflistung von Eröffnungsdaten ausgewählter Eisenbahnstrecken:

Eröffnung am	Strecke von – nach, Details
07. Dezember 1835	Nürnberg – Führt, Länge: ca. 6000 m
07. April 1839	Dresden – Leipzig, Länge: 116,1 km
19. September 1842	Leipzig – Hof, 1. Teilstück bis Altenburg
06. April 1851	Dresden – Decin (früher: Tetschen-Bodenbach)
15. Juli 1851	Leipzig – Hof, 2. Teilstück bis Hof
01. September 1852	Riesa – Chemnitz
14. Januar 1867	Abzweig von Kieritzsch (Strecke Leipzig - Hof) nach Borna bei Leipzig (L = 6,8 km)
08. April 1872	Borna - Geithain – Chemnitz, Länge: 55,7 km Damit war eine Direktverbindung von Leipzig (Bayerischer Bahnhof) nach Chemnitz hergestellt.

Am **30. April 1887** wurde endlich nach langem Kampf mit der Sächsischen Regierungsbürokratie die Strecke von **Leipzig, Dresdner Bahnhof, nach Geithain** eingeweiht. Damit war die vielen von uns bekannte Strecke durchgängig befahrbar und wurde rege genutzt. Der nachstehende Kartenausschnitt zeigt die einzelnen Streckenabschnitte:



Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Leipzig-Geithain, Streckenkarte_Leipzig-Geithain_(1902).png

- Blau: Strecke Leipzig Bayerischer Bahnhof – Altenburg - Hof (1842 / 1851)
- Grün: Teilstrecke Kieritzsch – Borna (1867)
- Orange: Strecke Borna – Geithain - Chemnitz (1872)
- Rot: Strecke Leipzig Dresdner Bahnhof – Geithain (1887)

Damit war Chemnitz direkt an die Handelsstadt Leipzig, an Riesa mit einem Binnenhafen (Elbe), die Industriestadt Zwickau und die Landeshauptstadt Dresden angeschlossen. Die Entwicklung und der Bau des sächsischen Bahnnetzes erfolgten im rasanten Tempo und erreichte im Jahr 1920 (Bildung der Deutschen Reichseisenbahn) mit 3370 km seinen Höhepunkt.

Soweit zur Entstehung der Bahnlinie.

Interessant sind jedoch auch noch die angedachten verschiedenen Trassenführungen. Um die Interessen der einzelnen Orte im Einzugsgebiet der zu errichtenden Bahnlinie zu vertreten, hatten sich schon seit Mitte 1850 verschiedene Komitees zur Festlegung der Trassierung und letztlich zum Bau der Strecke gebildet. Große Initiative ging in dieser Hinsicht von den Gemeinden Borna, Lausigk, Burgstädt, Penig und Limbach aus [1]S.6f. Konkrete Ergebnisse waren aber trotz aller Bemühungen nicht zu verzeichnen und zogen sich letztendlich bis zum 30. Mai 1868, den Tag des offiziellen Beschlusses im Sächsischen Landtag hin.

Zu Illustration seien hier noch die in Erwägung gezogenen Streckenführungen aufgeführt:

1. Chemnitz – Burgstädt – Geithain – Lausigk – Leipzig mit Zweigbahn Geithain – Rochlitz und Anschluss an die Strecke Borsdorf – Coswig
2. Leipzig – Grimma – Lausigk – Geithain – Burgstädt – Chemnitz
3. Leipzig – Lausigk – Geithain – Penig – Glauchau oder Chemnitz
4. Chemnitz – Burgstädt – Lunzenau – Borna

5. Chemnitz – Burgstädt – Geithain – Lausigk – Leipzig mit Zweigbahn
Burgstädt – Limbach – Wüstenbrand [1]S.13]

6. Chemnitz - Limbach – Penig – Geithain – Lausigk – Leipzig

7. Chemnitz – Limbach – Penig – Borna – Leipzig (diese Strecke schien aus topographischer Sicht die geeignetste zu sein und wurde offenbar bis zum Ausbruch des I.WK noch zur Realisierung vorgesehen wie uns ein Zeitungsausschnitt der FP vom 27.01.1993 zeigt.

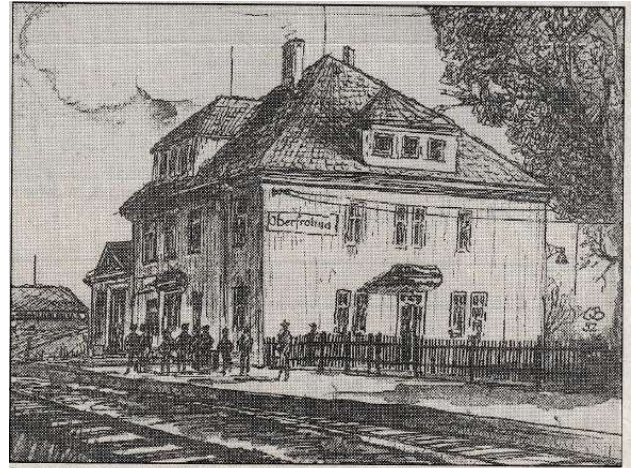
Kuriosum im Streckenverlauf

Ein Bahnhof, wo nie ein Zug gehalten hat

(VB). Der Bau von Eisenbahnstrecken in Sachsen Ende des vorigen Jahrhunderts war im allgemeinen abgeschlossen. Dazu zählte auch der 6,4 Kilometer lange Streckenabzweig von Wittgensdorf nach Limbach als eine Notwendigkeit für die in diesem Gebiet ansässige Textilindustrie.

Eigentlich war die durchgängige Anbindung an das Streckennetz geplant, aber eine andere Linienführung erhielt den Vorzug. Erst im Jahre 1908 genehmigte der sächsische Landtag die Verlängerung des Schienenstranges nach Oberfrohna. Umfangreiche Maßnahmen waren erforderlich, wie der Bau des Via-

dukts über die Limbacher Kellerwiese und die Errichtung eines zweckdienlichen Bahnhofsgebäudes in Oberfrohna. Von den Gemeinden mußten dazu 60.000 Quadratmeter Land zur Verfügung gestellt werden. 1913 wurde der Bahnhof Oberfrohna seiner Bestimmung übergeben. Perspektivisch war vorgesehen, die Bahnlinie über Niederfrohna und Penig bis Leipzig weiterzuführen. Die Vermessungsarbeiten waren fast schon abgeschlossen, da verhinderte der Ausbruch des ersten Weltkrieges das Projekt. So ist uns der Endbahnhof Oberfrohna als ein ungewolltes Kuriosum erhalten geblieben.



Der Bahnhof Oberfrohna im Jahr 1913. Zeichnung: Volker Bokum

Schlussendlich einigte man sich auf die Streckenführung **Chemnitz – Wittgensdorf – Burgstädt – Narsdorf – Geithain – Borna**

mit Anschluss an die schon vorhandene Teilstrecke Borna - Kieritzsch. Am Bahnhof Wittgensdorf sollte die Zweigbahn nach Limbach und am Bahnhof Narsdorf die Zweigbahnen nach Penig und Rochlitz eingebunden werden.

Wie gestaltete sich nun der Eisenbahnbau im Bereich Wittgensdorf?

Insgesamt wurden für den Bau der gesamten Strecke und der Nebenbahnen sieben Bausektionen eingerichtet. Dazu lesen wir in [1]S.15ff sinngemäß:

Sektion 1 in Chemnitz, Abschnitt Chemnitz – Wittgensdorf, Chemnitzüberführung, Bahrebachviadukt

Sektion 2 in Burgstädt, Abschnitt Wittgensdorf – Cossen und Zweigbahn Wittgensdorf – Limbach

Sektion 3 in Göhren, Abschnitt Cossen – Narsdorf, Viadukt über die Zwickauer Mulde

Sektion 4 in Geithain, Abschnitt Narsdorf – Frauendorf

Sektion 5 in Borna, Abschnitt Frauendorf – Borna

Sektion 6 in Rochlitz, Strecke Rochlitz – Narsdorf

Sektion 7 in Penig, Abschnitt Narsdorf - Penig

Den **Vorsitz über alle Sektionsbüros** hatte **Oberingenieur Bake** mit Sitz in Chemnitz.

Im April 1869 begann der eigentliche Bahnbau mit der Errichtung der Brücken und Durchlässe und den Erdarbeiten in den Sektionen 1 und 2 auf Grund der schon erfolgten Festlegung des Streckenverlaufes. Bis zum September 1869 wurden die Arbeiten in allen Sektionen begonnen.

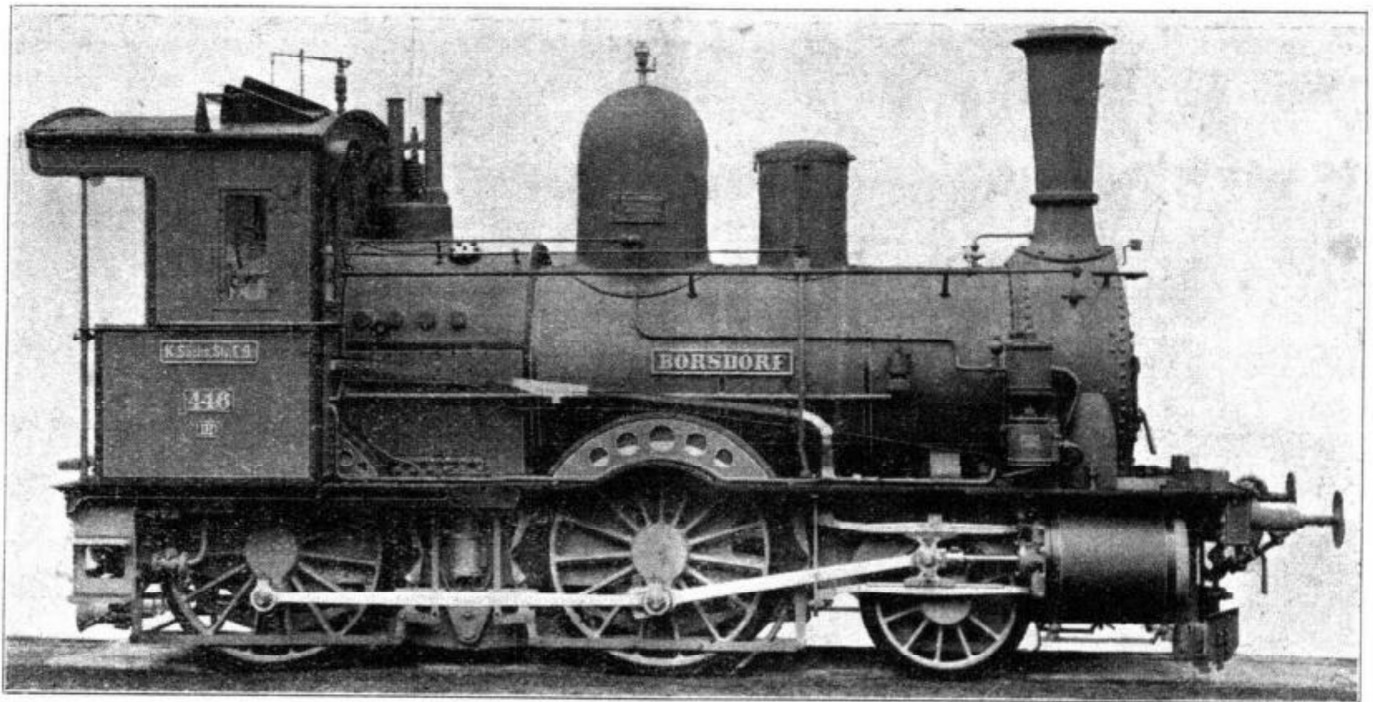
Beim Bau der Strecke wurden Arbeiter aus Polen, Italien und Böhmen beschäftigt. Im Durchschnitt standen jährlich bis zu 4000 Arbeiter in Lohn und Brot, 1870 war die höchste Beschäftigungszahl mit 6000 Arbeitern zu verzeichnen.

Im Jahr 1871 waren die Arbeiten soweit fortgeschritten, dass der Gleisbau begann. Schon am 12. Oktober 1871 fand die erste Zugfahrt im Abschnitt Rochlitz – Narsdorf statt und am 17. Oktober d.J. befuhr ein Bauzug erstmalig den Abschnitt Chemnitz – Wittgensdorf.

In den drei Jahren des Bahnbaus mussten auf der Gesamtstrecke ca. 3.200.000 m³ Erdmassen bewegt und 93 Brücken sowie 397 Durchlässe errichtet werden.

Der Abnahmezug mit Vertretern der Regierung, der Generaldirektion der KSE und des Finanzministeriums befuhr im März alle drei Linien. Da die betriebsfertige Fertigstellung der Bahnen bestätigt werden konnte, wurde daraufhin die **offizielle Inbetriebnahme aller drei Strecken am 8. April 1872** bekannt gegeben. Schon am 4. April fand in Burgstädt eine große Eröffnungsfeier statt; am ersten regulären Betriebstag zog die

Lokomotive „Wittgensdorf“ (Sächs. IIIb, Hartmann, Chemnitz - im Bild die bauartgleiche Lokomotive „Borsdorf“ mit der Achsfolge 1'Bn2)



Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/Sächsische_IIIb

den ersten regulären Personenzug über die neu eröffnete Linie.

Von besonderer Bedeutung für Wittgensdorf war die Errichtung des Viaduktes über das Tal des Bahrebachs. Hier mussten auf einer Länge von 230 Metern ein Einschnitt von 25 Metern überwunden werden. Der Viadukt besteht aus einer Aneinanderreihung von 15 aus Natursteinen gemauerten Bögen mit einer lichten

Weite von 18 Metern (mittlere Bögen) und einer Breite über die gesamte Länge von 9 Metern [2].

Des Verfasser des Artikels weiß noch aus Gesprächen mit sehr alten Wittgensdorfer Einwohnern in den 1960er Jahren, dass viele der am Brückenbau beschäftigten Bauarbeiter in Wittgensdorf Quartier bezogen hatten und es in den entsprechenden Lokalisationen immer recht lustig zugegangen sei.

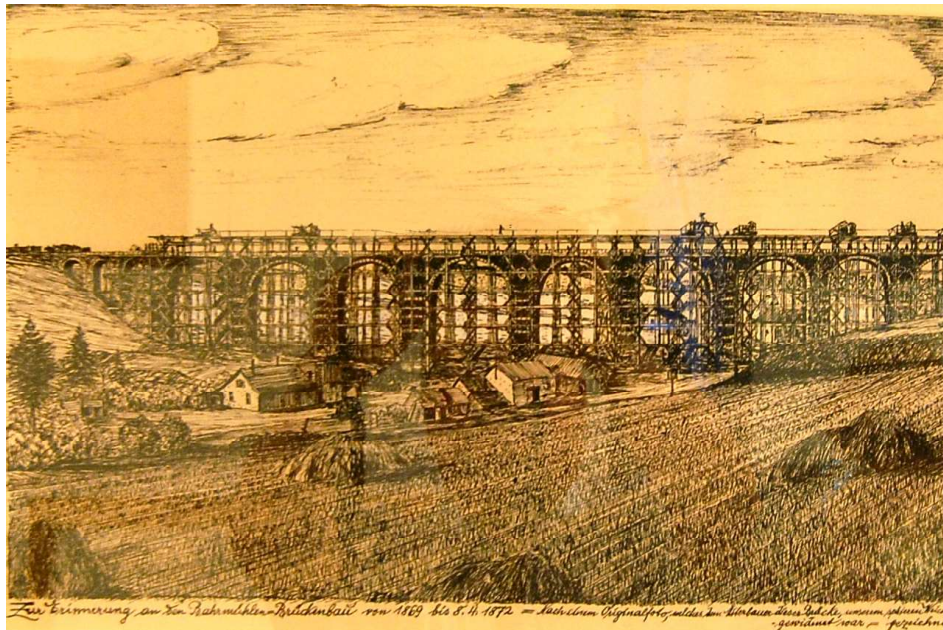
Ein sehr schönes Zeugnis vom Brückenbau befindet sich in der Sammlung von Herrn Dipl.-Ing.(FH) Michael Stitz der auf dem Bahnhof Wittgensdorf Oberer bei der Deutschen Reichsbahn gelernt hat und später als Fahrdienstleiter beschäftigt war. Es zeigt das im Bau befindliche Viadukt mit einem Foto des am Eisenbahnbau von 1869 bis 1872 beteiligten Eisenbahners Hermann Lorenz (geb. 1850, gest. 1938) aus Wittgensdorf. Er wohnte laut Einwohnerverzeichnis in der Oberen Hauptstraße 169, vorm. Ortslistennummer 197, Lorenz, Ferd. Herm., Weichenwärter, 197.



Quelle: Sammlung M. Stitz

Dieses Bild hängt als Zeichnung übrigens noch einmal in der Heimatstube des Kultur- und Heimatvereins Wittgensdorf, die Bildunterschrift lautet:

„Zur Erinnerung an den Bahrmühlen-Brückenbau von 1869 bis 8.4.1872 – nach einem Originalfoto welches dem Miterbauer Vesper-Bedecke, unserem späteren (?) gewidmet war – gezeichnet von Harry Reichelt.



Quelle: Sammlung Heimatstube

Neben dem Bahrmühlenviadukt als dem herausragendem Bauwerk waren im Bereich Wittgensdorf noch die Gebäude des Bahnhofes Wittgensdorf Oberer Bahnhof (km 51,58), des Haltepunktes Bahrmühle (km 54,343), später Wittgensdorf Mitte und der Blockstellen 44 (km 52,12 am ehem. Bahnübergang Röhrsdorfer Straße) und 46 (km 55,238 am ehem. Bahnübergang Kornweg) zu errichten. Nach [1] erfolgte die Errichtung der Hochbauten hauptsächlich durch örtliche Baubetriebe.

Diese Bautätigkeit wollen wir nun in zusammengefasster Form darstellen. Auch hier sind uns [1] und [3] eine große Hilfe.

Auf Grund der geballten Bautätigkeit bei solchen großen Vorhaben versuchte man natürlich den Planungsaufwand zu reduzieren und entwickelte für die Hochbauten an allen sächsischen Bahnstrecken Typenprojekte welche je nach Streckentyp – Haupt oder Nebenstrecke – und nach Verkehrsaufkommen ausgewählt und mit wenigen standortspezifischen Planungsschritten an die jeweiligen Verhältnisse angepasst werden konnten.

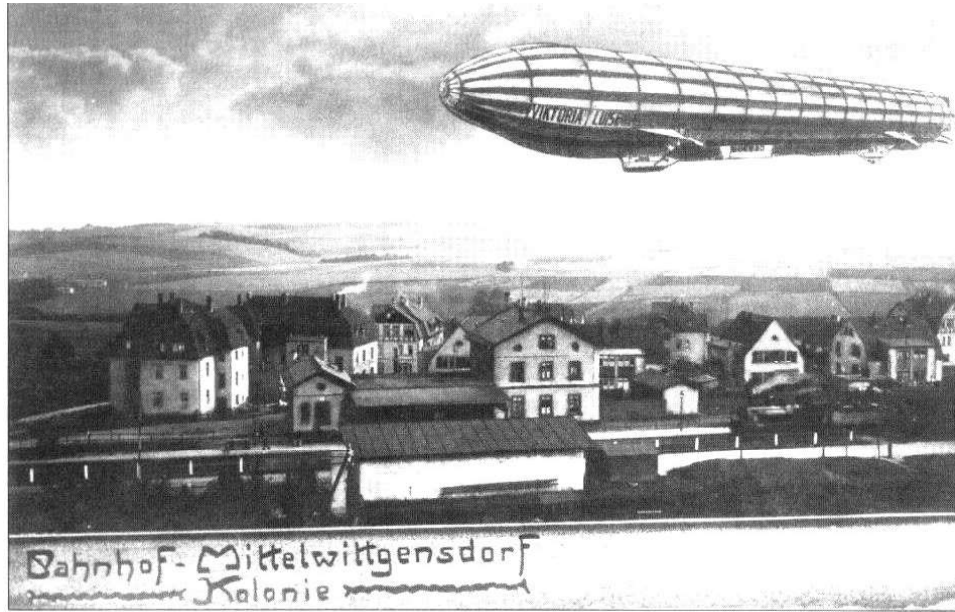
So erhielt der Obere Bahnhof ein Empfangsgebäude des Typs: Flügelbau – Mittelbau – Flügelbau mit der Anpassung „Flügelbau mit schmalem Seitengiebel“.



Wittgensdorf ob. Bahnhof b. Chemnitz

Quelle: Sammlung M. Stitz

Haltepunkt Wittgensdorf Mitte hingegen wurde das Empfangsgebäude mit dem Bautyp „Flügelbau – Mittelbau – Anbau“ bebaut.



Quelle: Sammlung Heimatstube

Auf dieser Postkarte (Fotomontage mit dem Luftschiff „Viktoria-Luise“) sind das Empfangsgebäude und davor die Wartehalle am Leipziger Bahnsteig (März 1878 zerstört durch einen Orkan, Juni 2015 abgerissen wegen Baufälligkeit [3]) zu erkennen.

Schöne Zeitdokumente sind auch noch die Fotos des Schrankenpostens 45 am Leipziger Bahnsteig mit Läutewerk und Wohnhaus. Hier abgebildet mit dessen Bewohnern, der Familie Arthur Petzold mit Gattin und Tochter sowie nur der Posten 45

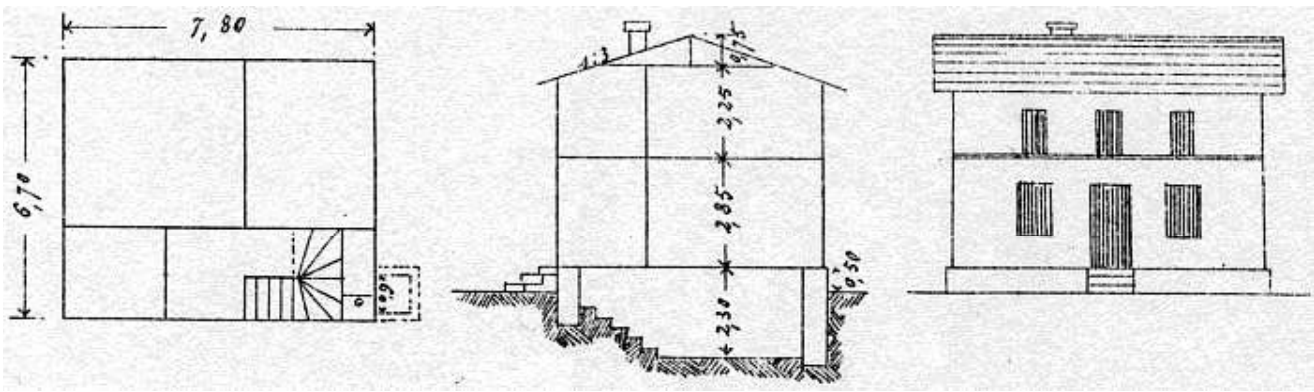


Quelle: Sammlung U.Nier



Quelle: Sammlung M. Stitz

Ebenso wurden die Bahnwärterhäuser an den Blockstellen 44 (Bahnübergang Röhrsdorfer Straße [Hausteins Wäldchen]) und 46 (Bahnübergang Kornweg) als Typenbauten, dem sog. Bahnwärterhaus III.Klasse (ab 1873), errichtet.



Quelle: www.Sachsenschiene.de

Block 44, gut zu erkennen sind das sog. Lütewerk und die Schrankenanlage an der Röhrsdorfer Straße.

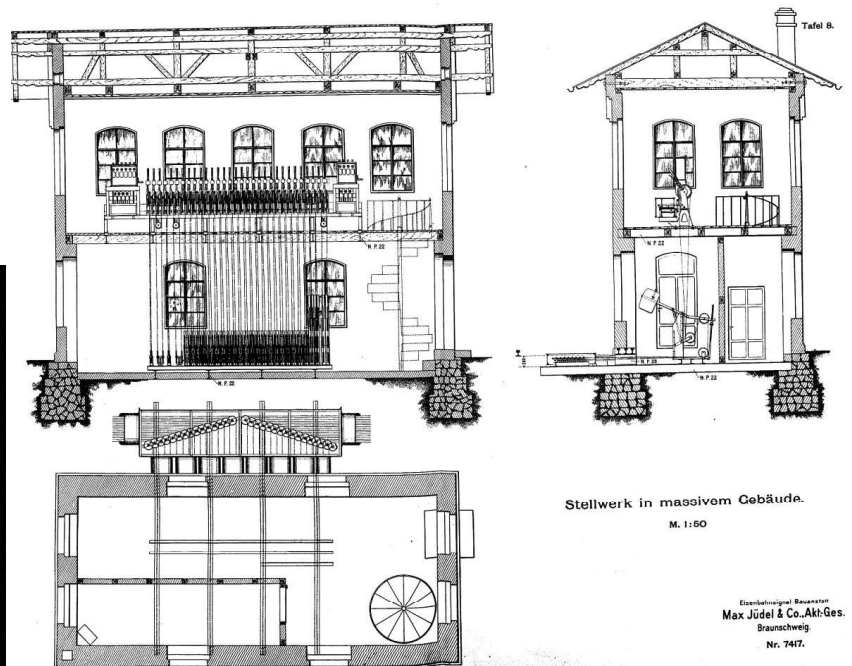


Quelle: Sammlung Heimatstube (2x)

Auch das Stellwerk B2 an der Ausfahrt in Richtung Chemnitz war ein Typenbau vom Bautyp Satteldach, Klinker (1892 – 1909).



Quelle: www.Sachsenschiene.de (2x)



Das Stellwerk W1 an der Ausfahrt Richtung Leipzig hingegen war ein Bautyp Walmdach, Erker (1909 bis 1932). Beide Stellwerke wurden im Oktober 1895 in Betrieb genommen.

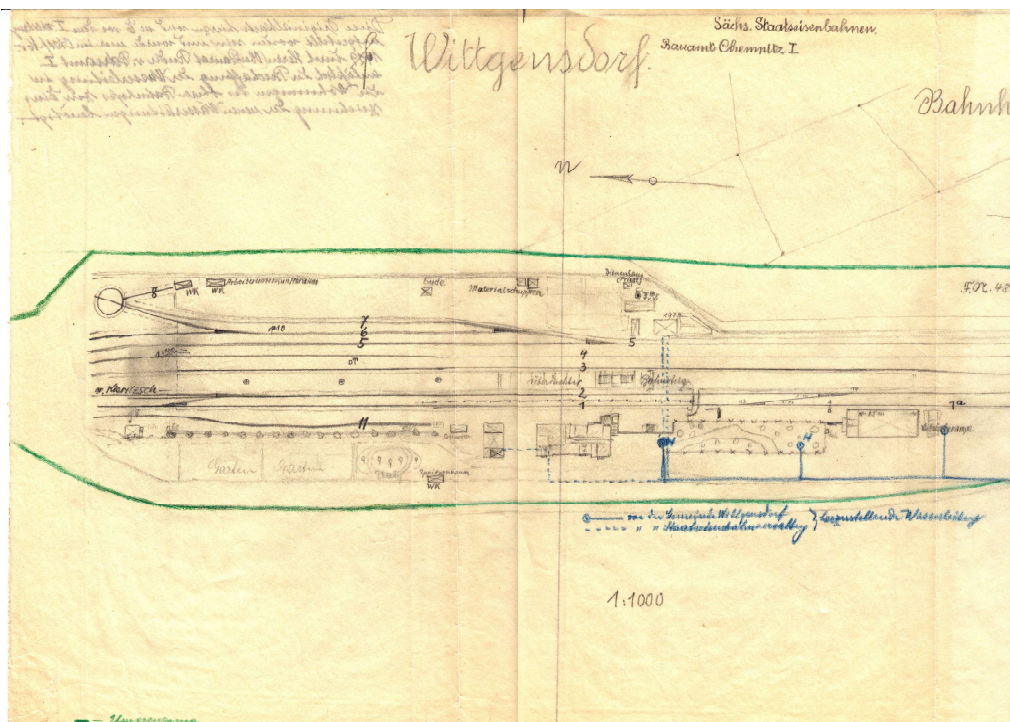
Stellwerk W1 mit Ausfahrtgruppe Richtung Leipzig



Quelle: Sammlung M. Stitz

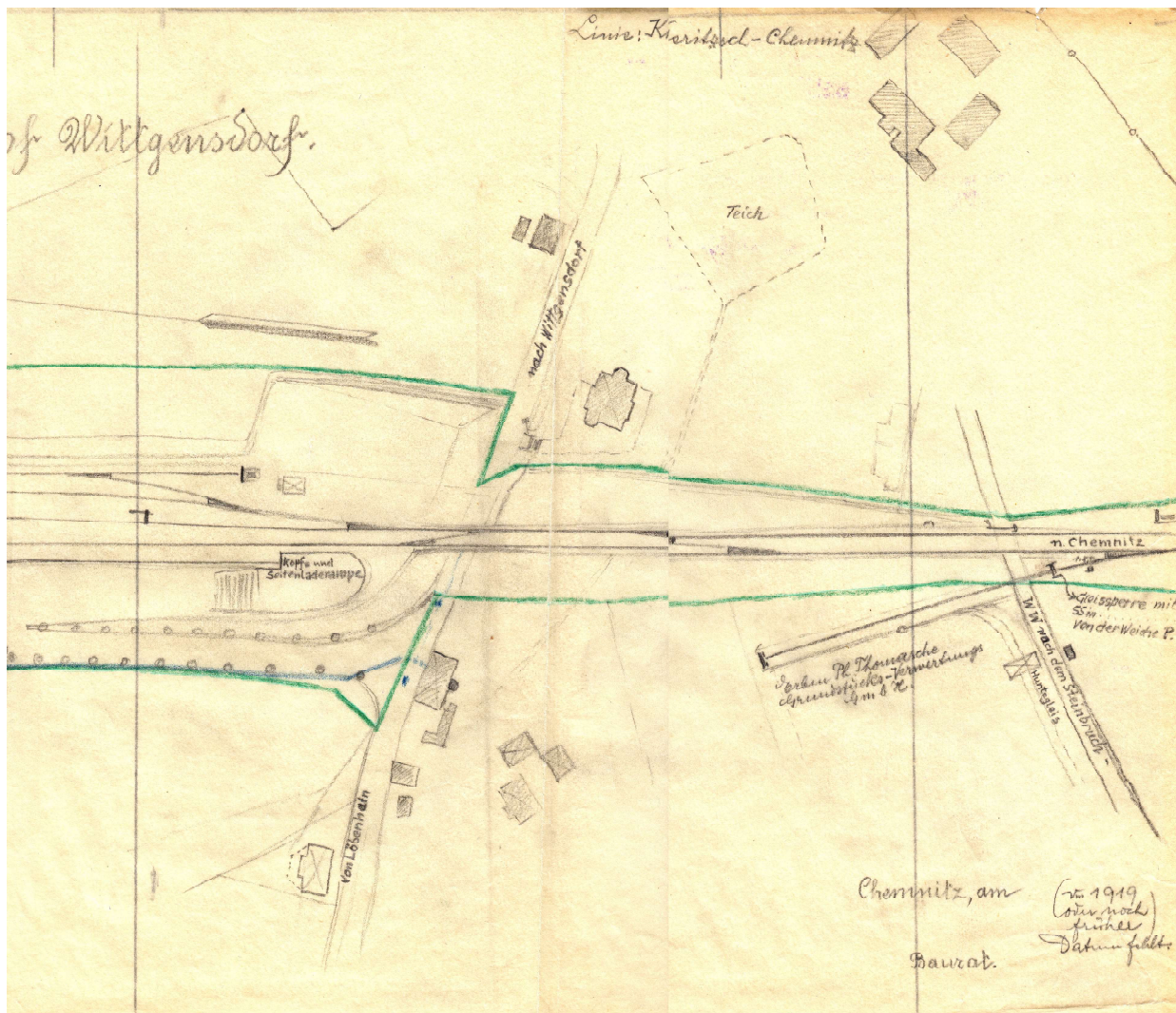
Ebenso als Typenbauten wurden die Güterabfertigung, die erforderlichen Schuppen und das dem Empfangsgebäude gegenüberliegende Wohnhaus erbaut. Das an der Bahnhofstraße zwischen Güterboden und Empfangsgebäude konnte keinem Bautyp zugeordnet werden und ist offenbar ein Individualbau.

Ein Gleisplan von 1919 (oder früher?) in geteilter Ausführung soll dem Leser eine Übersicht über die damaligen Bahnanlagen geben.



Der Eintrag oben links lautet:

„Diese Originalkarte hierzu wird m.E. vor dem I. Weltkrieg aufgestellt worden sein und wurde nur im Okt./Nov. 1919 durch Herrn Oberbaurat Rudie (?) v. Bauamt 1 anlässlich der Beschaffung der Wasserleitung in die Wohnungen des Oberen Bahnhofes zur Einzeichnung der neuen Wasserleitungen benötigt!



Quelle: Sammlung M. Stitz (2x)

Interessant ist dabei die auf dem ersten Blatt ganz links dargestellte Drehscheibe, die der Bedienung des daran anliegenden Stumpfgleises mit einem Schuppen für die Draisine des Bahnmeisters diente. Auch auf dem zweiten Blatt sehen wir noch ein interessantes Detail, nämlich ein Anschlussgleis zur Verladung von aus dem Oberen Steinbruch gewonnenen Materialien mittels eines sog. „Huntgleises“ neben dem Wirtschaftsweg „WW nach dem Steinbruch“.

Mit diesen Ausführungen beenden wir den ersten Teil unseres Artikels zur Geschichte der Eisenbahn in Wittgensdorf. Der zweite Teil wird sich mit dem Haltepunkt Wittgensdorf Mitte, dem Bahnhof Wittgensdorf Unterer, einigen Ausführungen zum Bahnbetrieb sowie zu verschiedenen Gesichtspunkten der ehemals beabsichtigten und neu geplanten Entwicklung der Bahnstrecke nach Leipzig befassen.

Ullrich Nier
Orstchronist

Literaturverzeichnis:

- [1] – Schienenverbindung zwischen Chemnitz und Leipzig, Autor: Steffen Kluttig, Bildverlag Böttger GbR, 09437 Witzschdorf, 2006
- [2] – Der Bahrmühlenviadukt, Autor: Dipl.-Ing. (FH) Michael Stitz, Chemnitzer Roland, Heft 13 (2006), S. 3 - 6
- [3] – Internetseite: www.sachsenschiene.net; Autor: Jens Herbach,
Bismarckstraße 15
01257 Dresden