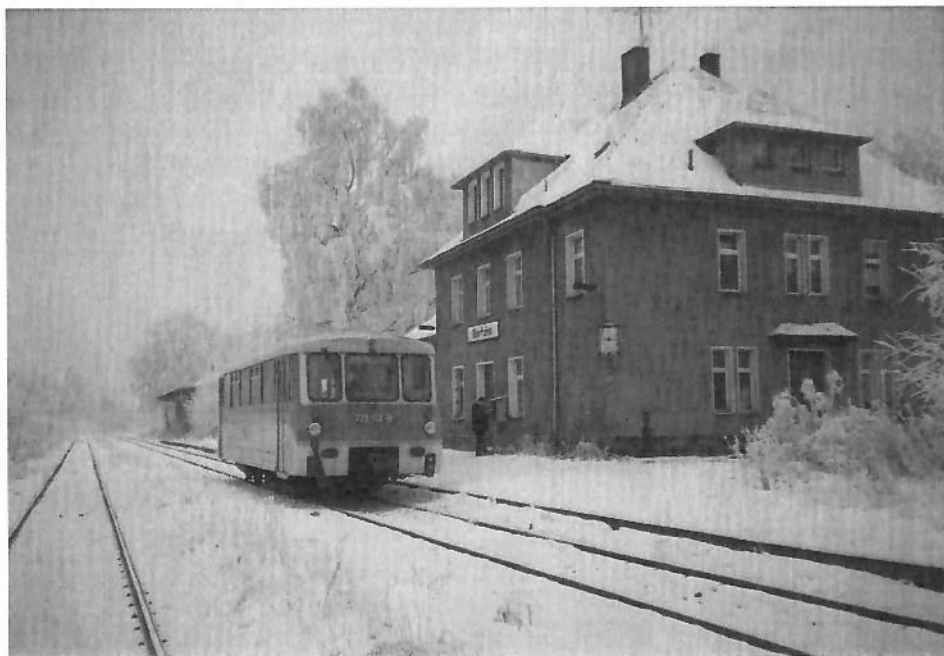


Angeregt durch die schöne Rückblende auf die Eisenbahnplanungen in unserer Region von Siegfried Frenzel in vorangegangenen Ausgaben des Heimatblattes, möchte ich einmal auf die letzten Jahre des Eisenbahnbetriebes der Strecke nach Oberfrohna eingehen. Den gesamten Wertegang des Eisenbahnbetriebes auf den von Limbach ausgehenden Strecken hier zu erörtern würde den Rahmen sprengen. Für den Interessenten seien aber folgende Bücher vom Bildverlag Thomas Böttger zum Thema schon vorweg empfohlen: „Schienenverbindungen zwischen Chemnitz und Leipzig“, sowie „Eisenbahnhistorie im Muldenland“. Ersteres Buch beleuchtet die Geschichte der Bahnverbindung von Chemnitz nach Leipzig samt ihrer Zweigstrecken (u. a. der nach Oberfrohna), zweiteres Buch widmet sich der Geschichte der Muldentalbahn und ihrer Zweiglinien.



**Bahnhof Oberfrohna, Februar 1997**

Aber wie war es nun, in den letzten Jahren des Bahnverkehrs auf „unserer“ Strecke, einmal von Oberfrohna nach Chemnitz zu reisen? Der Mai 2000 war der letzte Betriebsmonat, ab Sommer 1999 war bereits zwischen Oberfrohna und Limbach aufgrund des schlechten Gleiszustandes Schluß.

Kändler und Röhrsdorf hinweg. Vom heutigen Ostring kann man diesen in etwa ähnlich erleben, vom Eisenbahndamm aus konnte man aber besser in die Ferne sehen. Nach der weiten Linkskurve biegt der Triebwagen auf eine lange Gerade ein. Die Strecke wechselt nun von der Dammlage in einen Einschnitt, heute verläuft hier an dieser Stelle die neue Autobahn. Eine kleine Feldweg-Bogenbrücke wird unterquert, das Einfahrsignal von Hartmannsdorf leuchtet grün und rechter Hand kommt schon die Anschlussbahn des Hartmannsdorfer Großtanklagers in Sicht. Nun weitet sich das Gelände wieder, links kann man Hartmannsdorf sehen, rechts das Tanklager. Mit dem Bau des Tanklagers entstanden hier rechter Hand parallel zum Streckengleis drei lange Gütergleise um die Kesselwagenzüge aufnehmen und rangieren zu können. Seinerzeit besaß das Tanklager sogar eigene Werklokomotiven.

An den Schlangen der Kesselwagen entlang brummt der Triebwagen zum Bahnsteig in Hartmannsdorf. Hier steht das einzige Stellwerk der Strecke und ist – bedingt durch das hohe Güteraufkommen hier - mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Reisende steigen keine zu, der Schaffner hält einen kurzen Schwatz mit dem Fahrdienstleiter und weiter geht es. Direkt nach der Abfahrt biegt von links ein Anschlussgleis vom Hartmannsdorfer Steinbruch ein. Das wurde in den achtziger Jahren gebaut, hier sollte die Asche des Chemnitzer Heizkraftwerkes mittels Bahn in den Steinbruch verbracht werden. Daraus wurde dann aber nichts und das Gleis blieb ohne Funktion. Ab der Bahnhofsausfahrt verläuft die Strecke weiter geradeaus in einen tiefen Einschnitt. Die B95 wird unterquert, links oberhalb liegt die Siedlung Kühnhaide. Dort wohnten unsere Großeltern, und als Kind bin ich oft nachmittags gegen Drei dort runter an die Strecke und habe mir die Vorbeifahrt des Zuges angeschaut. Mancher Pfennig wurde hier auf der Schiene platt gewalzt... Direkt nach der B95-Brücke schließt sich rechts gegenüber der Kühnhaide die Anschlussbahn der Flender-Gießerei (ehemals Rudolf Harlaß) an. Diese wurde zu DDR-Zeiten rege genutzt, doch seit der Wende liegen die Gleisanlagen brach.

In flotter Fahrt geht es in Richtung Wittgensdorf, die Strecke verläuft nun wieder auf einem Damm und in einer langgezogenen Rechtskurve biegen wir auf die Strecke Leipzig – Chemnitz ein. Vorher konnte man links noch Herrenhaide (man nennt es auch die „Kohlrabiinsel“) sehen, das Gießereigelände wird mit dieser Rechtskurve zum großen Teil umrundet.

Der Triebwagen kommt nun im oberen Bahnhof zu Wittgensdorf am Haus-

bahnsteig zum Stehen. Nach der ganzen Erzählung könnte man meinen, es wäre eine lange Reise gewesen. Aber nein, die Uhr zeigt 6:07 Uhr, eine Viertelstunde waren wir seit Oberfrohna erst unterwegs! Und ich wollte ja weiter nach Chemnitz. Also ging es nun die Treppe runter in den Bahnsteigtunnel (man stelle sich hier eine dunkle, schlecht beleuchtete und feuchte Grotte vor) um zum Mittelbahnsteig zu gelangen. Der Hauch vergangener Tage empfängt einen: Vom Staub vorbeirauschender Züge braun gefärbtes Kleinpflaster, die schön ausgeformten Holzbänke, die morbide hölzerne Bahnsteigüberdachung mit den alten Bahnsteigschildern, das ist noch richtige Eisenbahn! So schön neu renovierte Bahnhöfe auch sind, diese sehen heute aber überall gleich aus und bieten dem Fahrgast statt einem mit Zimmermannskunst errichteten verschnörkelten Bahnsteigdach maximal ein Buswartehäuschen als Wetterschutz, bei dem nach kurzer Zeit schon die Scheiben fehlen...



Wittgensdorf ob Bf, Umstieg in die Regionalbahn aus Rochlitz, Januar 1996

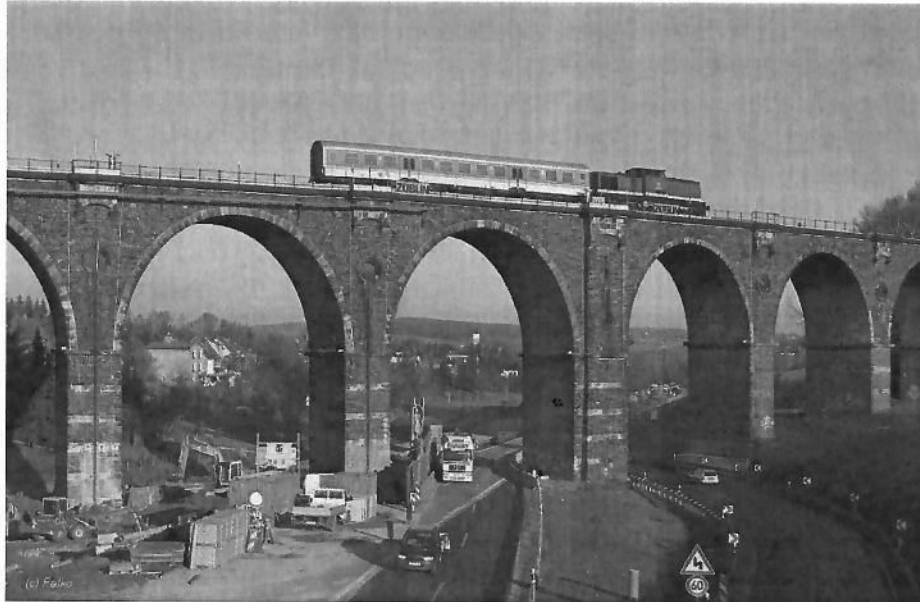
Es ist 6:11 Uhr, der Anschlusszug aus Cossen rollt an den Bahnsteig. Hier fahren noch richtige Züge: Eine Lok der Baureihe V100 und drei beige-grüne Abteilwagen. Und der Clou: Die Abteilwagen waren ehemals 1.Klasse D-Zugwagen und verdienen nun zur 2.Klasse degradiert ihr Gna-

denbrot im Nebenbahneinsatz. Nun steigt man an einem kühlen Frühjahrs-  
morgen in die mollig warmen Wagen, sucht sich ein Abteil und versinkt in  
die weichen grünen Polstersitze. Dazu wird das Licht im Abteil gelöscht  
und die Vorhänge zum Gang zugezogen. Zeit, bis Chemnitz noch ein we-  
nig zu schlummern... Aber nein, ich muss ja weitererzählen...

Wittgensdorf ob Bf ist der am höchsten gelegene Bahnhof zwischen Leip-  
zig und Chemnitz. Direkt nach der Ausfahrt beginnt das starke Gefälle in  
den Chemnitzer Talkessel hinunter. Erst in südöstlicher Richtung verlau-  
fend, folgt eine Linkskurve und die Strecke führt in östlicher Richtung zum  
Haltepunkt Wittgensdorf Mitte. Rechts schweift der Blick über das Chem-  
nitz-Center.

Während der Zug auf den Haltepunkt zurollt wird plötzlich die Abteiltür  
aufgerissen und Licht gemacht: Aaahh, hell... Fahrkartenkontrolle. Aber  
das Zugpersonal stört die Pendler nicht lange, und so ist nach dem Abknip-  
sen der Fahrkarte das Licht auch wieder aus und die Türe zu. Die Bremsen  
quietschen laut, der Haltepunkt Mitte ist erreicht. Etliche Fahrgäste steigen  
hier immer zu, der Zug füllt sich. Nach kurzem Halt geht es weiter, nach  
einer langen Rechts- und Linkskurve hört man die Bremsen wieder quiet-  
schen, die Bahrebachbrücke über die Autobahn A4 ist erreicht. Nur lang-  
sam rollt der Zug über die damals marode Brücke, unten haben schon die  
Bauarbeiten für das Tunnelbauwerk begonnen. Von hier oben hat man ein-  
en schönen Blick, im Osten geht die Sonne auf, unten quält sich der Be-  
rufsverkehr durch die Autobahnbaustelle. Weiter fällt die Strecke ins  
Chemnitztal hinab, nach weiteren Kurven wird die Bornaer Straße über-  
quert und der Zug kommt am Haltepunkt Chemnitz-Borna zum stehen.  
Auch hier steigen einige müde Fahrgäste zu. Am Bahnhof steht noch gut  
lesbar „Karl-Marx-Stadt - Borna“. Direkt nach dem Haltepunkt überquert  
die Güterbahn aus Wüstenbrand bzw. Chemnitz-Altendorf unsere Strecke  
und biegt im nun links folgenden Güterbahnhof Chemnitz-Küchwald ein.  
Ebenfalls hier zweigte die Chemnitztalbahn ab. An dieser Strecke liegt üb-  
rigens der dritte Wittgensdorfer Bahnhof, nämlich der untere Bahnhof.

Der Bahnhof Küchwald ist bis heute Ziel schwerer Braunkohlezüge, die  
das Chemnitzer Heizkraftwerk mit Brennstoff aus dem Leipziger Revier  
versorgen. Links sieht man den 300m hohen Schornstein sowie die Kühl-  
türme des Kraftwerkes. Rechter Hand zieht der Küchwald vorbei. Immer  
noch bergab rollend, erreicht der Zug nun die lange Chemnitztalbrücke, im  
Volksmund auch „Klapperbrücke“ genannt. Klapperbrücke deswegen, weil



**Bahrebachviadukt über die A4, Januar 2000**

die stählernen Brückenträger bei jeder Zugüberfahrt laut schepperten. Neben dem Fluß werden hier die Blankenburgstraße und die Blankenauer Straße überquert. Links von unserer Brücke befindet sich noch ein größerer Bogenviadukt, der stellt die Verbindung zwischen dem Bahnhof Küchwald und dem Rangierbahnhof Hilbersdorf her. Nach der folgenden, in einer Steigung liegenden Rechtskurve befinden wir uns schon im Gleisvorfeld des Chemnitzer Hauptbahnhofes. Links sieht man noch das Ausbesserungswerk der Bahn, es folgt die Sachsenallee und auf der rechten Seite die Häusern Rücken von der Straße der Nationen. Mehrere Rangierlokomotiven stehen im Vorfeld und warten auf den Einsatz. Links als Farbtupfer ein in Blau-Weiß gehaltener InterRegio als Fernzug nach Berlin. Über etlichen Weichen rollt der Zug in die Bahnsteighalle und kommt laut quietschend pünktlich um 6:25 Uhr zum Stehen. Das ist der Punkt wo man sich wünscht, dass die Fahrt etwas länger hätte dauern können... Also raus aus dem warmen Sessel, runter auf den kühlen Bahnsteig. Auf den Nachbargleisen rollen die Züge aus Hainichen, Neuhausen, Annaberg und Mittweida ein und es ergießen sich viele Pendler auf die Bahnsteige. Alle Züge sind noch klassisch aus Lok und Wagen gebildet, entsprechend groß der

Trubel auf den Gleisen: denn die Lokomotiven müssen ihre Züge umlaufen, Wagen müssen rangiert werden. Der Lokführer meines Zuges verliert auch keine Zeit, kuppelt die Lok ab und zieht bis über die Weiche vor. Nach umstellen der Weiche geht es flott an den Wagen vorbei und die Lok entschwindet meinen Blicken. Für mich wird es nun Zeit für die Straßenbahn, um pünktlich in der Berufsschule zu sein. Seit Mai 2000 ist die Strecke von Oberfrohna bis Hartmannsdorf nun ohne Schienenverkehr. Durch den Bau des Ostringes und der Autobahn A72 klaffen mittlerweile zwei große Lücken im bis dahin erhaltenen Streckengleis. Hartmannsdorf wird noch sporadisch von Güterzügen angefahren, die das Tanklager mit Flüssiggas beliefern.

Die Strecke von Wittgensdorf bis Chemnitz wird aber nach wie vor durch die Expresszüge Leipzig – Chemnitz sowie durch die CityBahn von Burgstädt bis Chemnitz befahren. Ich kann nur jedem empfehlen, einmal eine Runde mit dem Zug von Burgstädt aus nach Chemnitz und zurück zu drehen. Es ergeben sich völlig neue Blickwinkel, die man aus dem Autofenster nie zu sehen bekommt. Und dank Verbundfahrtschein kann man im Hbf direkt in die Straßenbahn umsteigen um in der Innenstadt noch einen Kaffee zu trinken...