

Ludger Kenning – Chris Stein

Die alte Weißeritztalbahn

Strecke und Stationen der Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf

Bei der Deutschen Reichsbahn hieß sie offiziell „Schmalspurbahn Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf“, ihr typisch sächsisches Kürzel lautete „HK-Linie“, weit über die sächsischen Landesgrenzen hinaus bekannt wurde die 750-mm-spurige osterzgebirgische Nebenbahn entlang der Roten Weißeritz jedoch unter dem Namen „Weißeritztalbahn“, wie er anlässlich des 100-jährigen Streckenjubiläums im Sommer 1983 aus der Taufe gehoben worden war. Die in den Jahren 1882/83 in zwei Schritten in Betrieb genommene, ca. 26 km lange einstige Secundärbahn – heute die älteste öffentliche Schmalspurbahn Deutschlands – förderte maßgeblich das Aufblühen sowohl der Wirtschaft als auch des Fremdenverkehrs ihrer Region. Vor allem in der Kreisstadt Dippoldiswalde und in der jahrhundertlang von der Eisenindustrie geprägten Stadt Schmiedeberg expandierten die Industrie- und Gewerbebetriebe nun stetig. Neue Betriebe ließen sich nieder und machten sich die Dienste der Bahn zunutze, teils mit eigenem Zweiggleis. Gleichsam stiegen in den anliegenden Orten die Zahlen der Einwohner – und für sie erbrachte die Bahn wertvolle Dienste auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule oder zu Besorgungen in der Stadt. Schließlich entdeckten die Großstädter die landschaftlichen Reize entlang der Roten Weißeritz, wie den urtümlichen Rabenauer Grund, die Dippoldiswalde Heide oder die besonders unter Wintersportlern recht beliebten Höhen oberhalb des Kurortes Kipsdorf.

Umfassende bauliche Veränderungen kamen mit den Jahren auf die Schmalspurbahn zu: Anlässlich der Höherlegung der Hauptbahn im Plauenschen Grund erhielt sie 1903-11 einen neuen, weitläufigen Ausgangsbahnhof, über das PHV-Gleis besaß sie ab 1913 eine Gleisverbindung mit dem Wilsdruffer Netz, auf 6,95 km Länge wurde sie 1910-12 für den Bau der Talsperre Malter verschwenkt, mit einer 4,26 km langen Neubautrasse umging sie ab 1924 das „Nadelöhr Schmiedeberg“ und 1934 erhielt der Kurort Kipsdorf einen größeren, dem starken Reiseverkehr gewachsenen Endbahnhof.

Den Kern dieses Buches stellt die bildliche, textliche wie auch zeichnerische Dokumentation der jeweiligen Streckenteile, Stationen, Anlagen und Anschlußgleise in der Zeit zwischen dem 2. Weltkrieg und der Flutkatastrophe vom August 2002 dar. Zum Vergleich verdeutlichen etliche in

jüngerer Zeit neu aufgetauchte Aufnahmen aus der Epoche der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft und der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen, wie gravierend sich die Stationen bzw. Streckenabschnitte im Laufe der Jahre verändert haben, wie sie den sich wandelnden Verkehrsanforderungen oder den tiefgreifenden Wasserbaumaßnahmen angepaßt wurden und wie sie letztlich dem Rückgang gewisser Verkehrssparten und Gewerbebranchen unterlagen. Zudem machen einzelne jüngere Vergleichsfotos den Wandel der Weißeritztalbahn, ihrer Strecke und Stationen verständlich.

Nebenbei entdeckt der Leser manche Fotos und Informationen sowohl über die typischen als auch über die außergewöhnlichen, nur kurzzeitig zwischen Hainsberg und Kipsdorf eingesetzten Fahrzeuge. Wegen ihrer anspruchsvollen, steigungs- und windungsreichen Trassenführung diente die Weißeritztalbahn manchmal der Rbd Dresden und der Fahrzeugindustrie zur Erprobung neuer Fahrzeugbauarten. Bildlich belegt sind beispielsweise die Einsätze der blauen Gelenkdiesellok V 36 4801, des Triebwagens VT 137 600, einiger für die UdSSR bestimmter Babelsberger Schleptenderlokomotiven, einer blauen Motordraisine aus den 60er Jahren sowie einer „Reko-VI-K“ auf der HK-Linie.

Alles einsteigen bitte!



304 Seiten 25/21 cm gebunden, 180 Farb- und 268 SW-Fotos, 51 Skizzen – 48,95 €
ISBN 978-3-944390-06-2

Verlag Kenning

Buschkamp 6 – D-48527 Nordhorn – Tel. 05921 76996 – Fax 77958 – ludger.kenning@web.de