

# Alter Bahndamm

1908 bis 1951

Bahnlinie Weißig-Bühlau – Dürrröhrsdorf

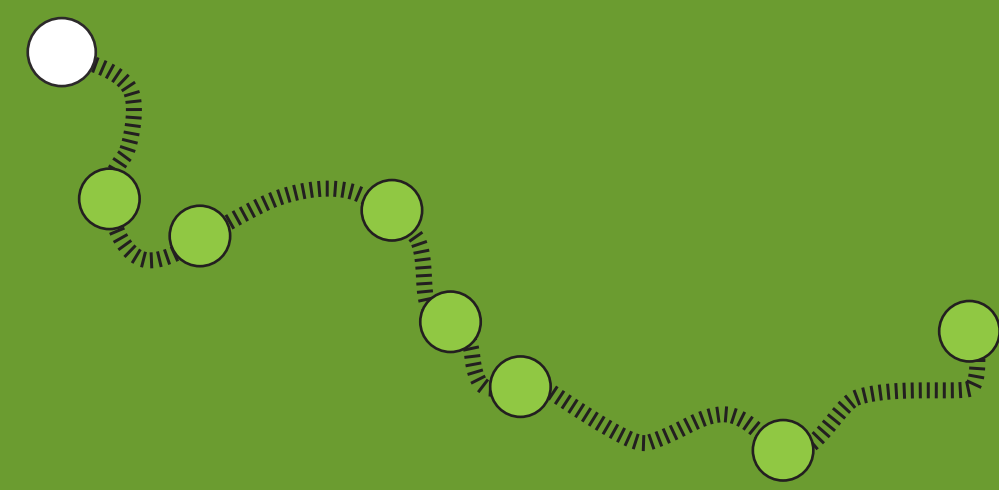
ab 2002

Rad- & Wanderweg Schönfelder Hochland





# Alter Bahndamm Weißig-Bühlau – Dürrröhrsdorf Vorgeschichte



## Infopunkt 1

Ende des 19. Jahrhunderts mehrten sich die Forderungen von Handels- und Gewerbetreibenden des Schönfelder Hochlandes nach einer direkten Eisenbahnanbindung. Bereits 1876 forderte der Eschdorfer Gutsbesitzer Grützner den Bahnanschluss. Im Oktober 1880 bildete sich unter Vorsitz des Schönfelder Rittergutsbesitzers Kanitz ein »Eisenbahncomitee«, welches 1881 um eine Bahnstrecke Dresden-Neustadt – Weißer Hirsch – Dürrröhrsdorf ersuchte. Weitere Petitionen der Hochland-Gemeinden folgten 1883 und 1890, leider ohne den gewünschten Erfolg.

Endlich: Ab 1893 sollte das Projekt als Schmalspurbahn realisiert werden. Die Planung von 1899 zur 17,08 Kilometer langen und rund zwei Millionen Mark teuren Meterspurstrecke Bühlau – Dürrröhrsdorf sah vor, einen Bahnhof Bühlau mit Empfangsgebäude, Güter- und Lokbehandlungsanlagen zu errichten – in Höhe der später (im Jahr 1931) gebauten Gleisschleife der Straßenbahnlinie 11. Nach 1,8 Kilometern sollte die Haltestelle Weißig angelegt werden, die in ihrer Lage mit dem später ausgeführten Bahnhof Weißig übereinstimmte.

Der Streckenverlauf und die Lage der Haltepunkte und Bahnhöfe wurden aus Kostengründen mehr den topographischen Gegebenheiten als den Erfordernissen der Wirtschaft angepasst. So blieben Eingaben mehrerer Dörfer zur südlichen Verlegung der Station Schönfeld erfolglos. Auch eine Haltestelle Niedereschdorf mit Ladestation für die Dittersbacher Ziegelei wurde nicht umgesetzt.

Am 9. Mai 1900 wurde durch die Ständeverammlung einstimmig die Schmalspurbahn Bühlau – Dürrröhrsdorf befürwortet. Inzwischen hatte die Dresdner Straßenbahn-Gesellschaft die »Bühlauer Außenbahn« vom Waldschlößchen nach Bühlau gebaut und im Jahr 1898 eingeweiht. So wurde in diese Bahnlinie ein Dreischienengleis für die gemeinsame Nutzung der Schmalspurbahn mit der Straßenbahn gelegt. Während der Vorarbeiten bis 1903 kam man jedoch von der Schmalspurvariante zu Gunsten einer regelspurigen Nebenbahn ab, die ihren Ausgangspunkt erst in Weißig finden sollte. Die einfachen Trassierungsbedingungen und geringen Unterhaltungskosten gaben hierfür den Ausschlag.

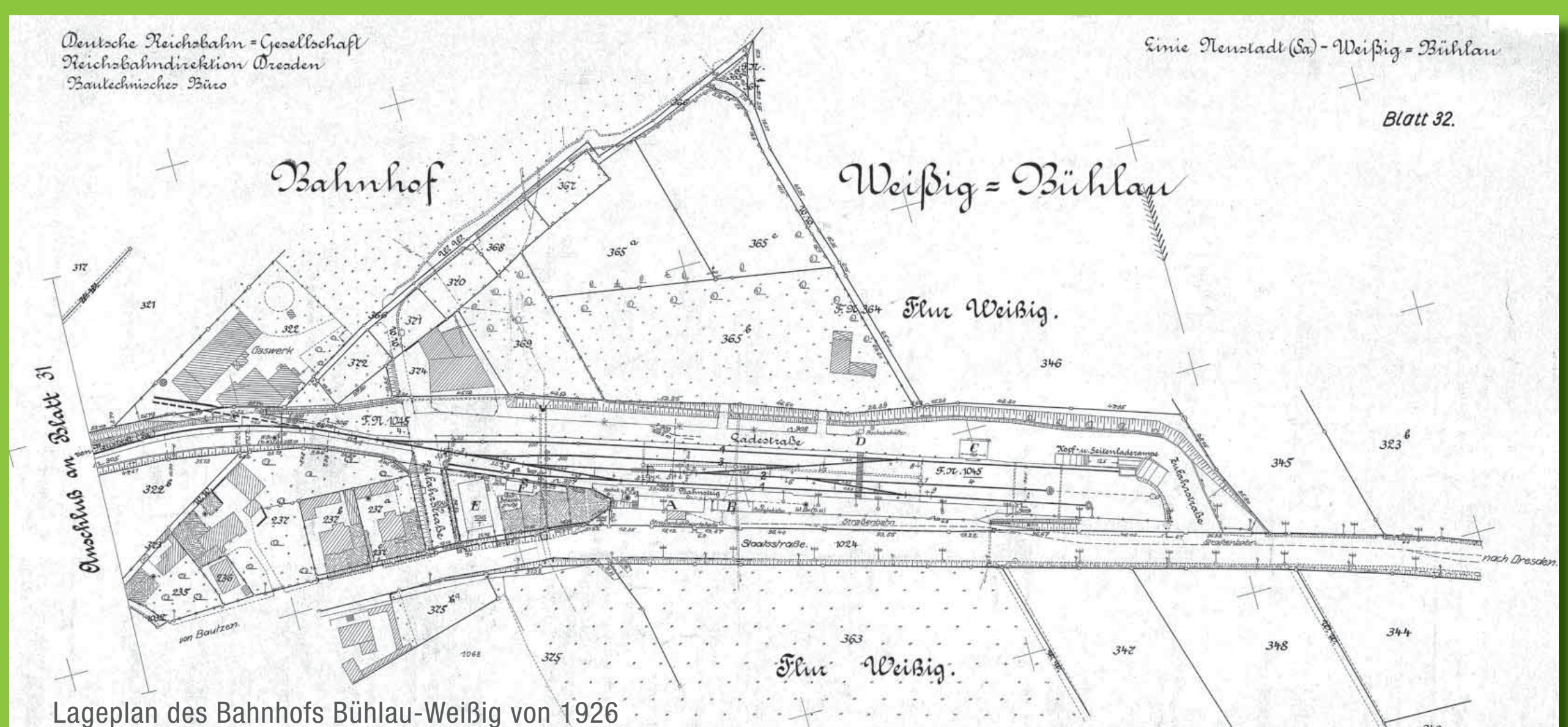


Bild links:  
Um 1905 fährt der Triebwagen 339 der Dresdner Straßenbahn auf dem Weißen Hirsch in Richtung Bühlau. Der steile Anstieg nach Bühlau und zahlreiche Einwände der Kuranlagenbetreiber sprachen letztendlich gegen die Eisenbahn durch Bühlau.

Bild unten: Der Triebwagen 928 der Dresdner Straßenbahn am Bahnhof Weißig-Bühlau



Bilder rechts: Der Bahnhof Weißig-Bühlau um 1915 und im Jahr 1988 – heute erinnert hier neben dem Straßennamen nur noch das stattliche Beamtenwohnhaus an die Eisenbahn. Alle übrigen Hochbauten wurden abgerissen. Auf dem Gelände steht heute ein Baumarkt.



Herausgeber:  
Landeshauptstadt Dresden Der Oberbürgermeister  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Straßen- und Tiefbauamt

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Postfach 120020, 01001 Dresden

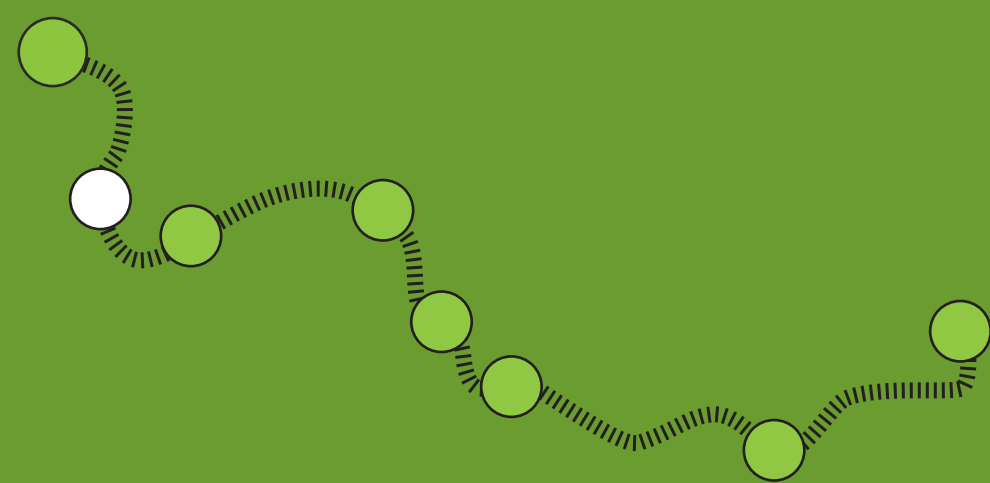
Idee, Texte und Bilder: Verwaltungsstelle Schönfeld-Weißig  
Redaktion und Layout: GRAS \* Gruppe Architektur & Stadtplanung

Dresden, Juni 2008



# Alter Bahndamm Weißig-Bühlau – Dürrröhrsdorf

## Bau der Strecke



### Infopunkt 2

In Bühlau wurde 1901 unter Leitung des Bauinspektors Heim ein »Königlich Sächsisches Eisenbahn-Baubureau« eingerichtet. Im Mai 1902 begann die Vermessung und Absteckung der Trasse – anfangs noch für die Schmalspurbahn. Ärger gab es im Frühjahr 1903, als bei den Feldarbeiten viele Vermessungspfähle beschädigt oder versetzt und Nacharbeiten erforderlich wurden. Die Entscheidung für eine regelspurige Bahn erforderte gleichfalls Korrekturen.

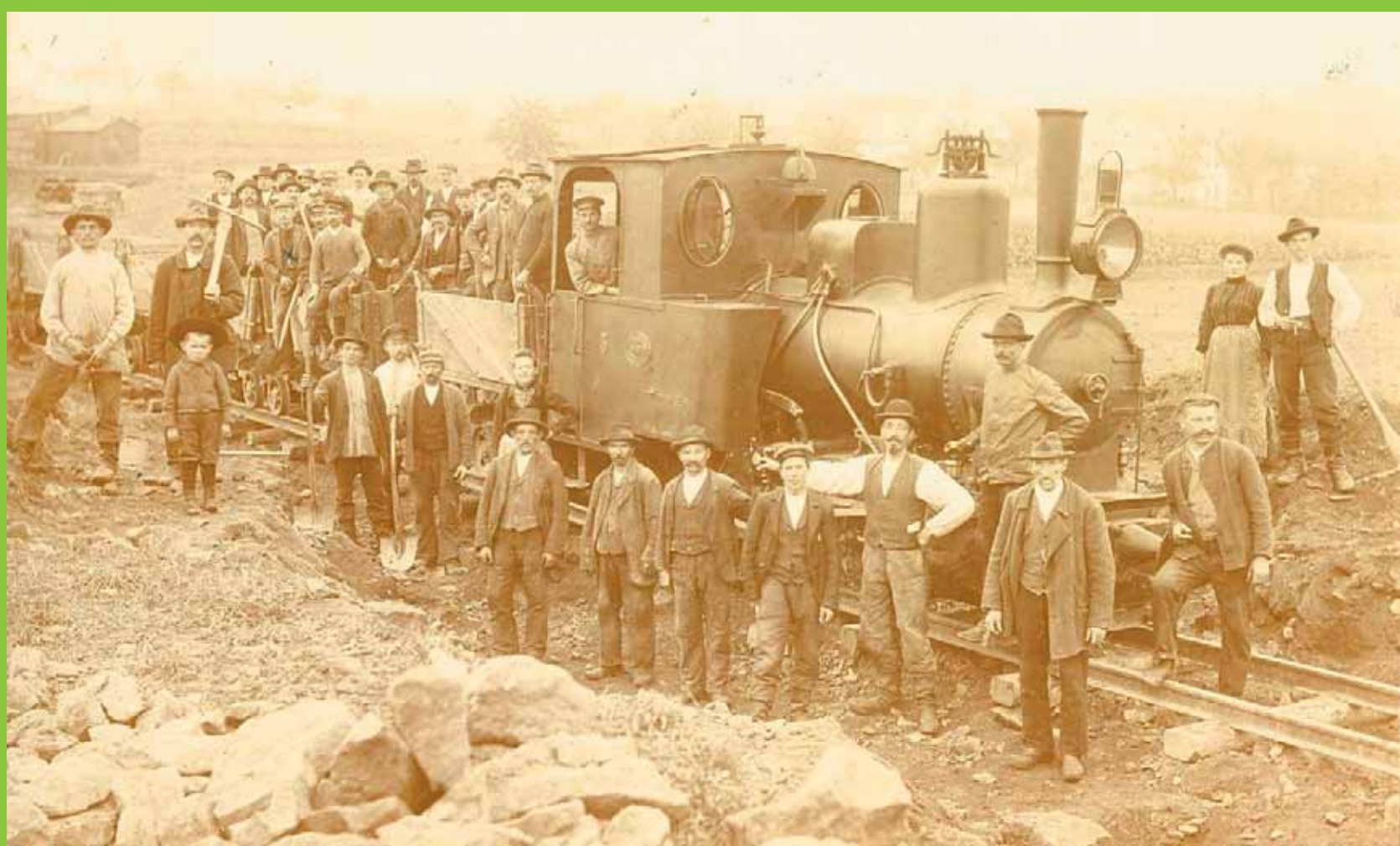
Der erste Spatenstich erfolgte am 10. Mai 1906 am Durchlass an der Eschdorfer Kirche. Wegen des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens wurde nur das durchgehende Hauptgleis verlegt, an das ein Ladegleis beidseitig angebunden war. Durch Einsparungen allerorts versuchte man, die Baukosten so gering wie möglich zu halten:

»... Bei der Ausführung der Bauten werden vermutlich weitere Ersparnisse durch Verringerung der Gründungstiefen bez. auch der Grundmauerstärken in Felsen sowie durch Weglassung der Grundmauern für die Zwischenwände in den Wartehallen mit Gepäckraum erzielt werden ...«

Größtes Brückenbauwerk war ein Viadukt über das Wesenitztal bei Porschendorf. Alle Brücken konnten 1906 vollendet werden. Probleme im Bauablauf gab es Ende 1907, als starker Frost den Bodenaushub unterbrach und Regenwetter zum Abrutschen von Böschungen führte.

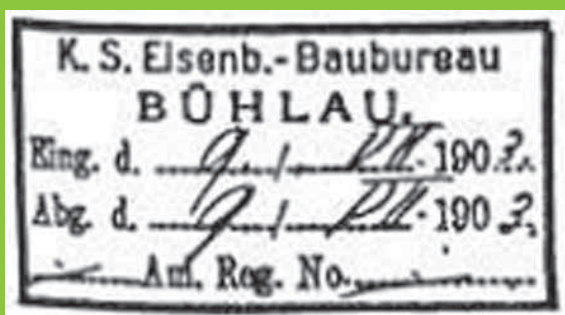
Im Oktober 1907 begann die Verlegung der Gleise. Insgesamt wurden 15 886 Meter Gleise und 30 Weichen verlegt. Die Strecke kreuzte niveaugleich 85 unbeschränkte Bahnübergänge. Die Bahnsteige waren 60 Meter lang und 4,5 Meter breit. Als Stationsgebäude der Zwischenbahnhöfe kamen eigens projektierte Typenbauten zum Einsatz.

Am Bahnbau wirkten neben vielen Bauern auch polnische und italienische Gastarbeiter mit. Die Anzahl der eingesetzten Arbeiter schwankte zwischen 49 im Juni 1906 und 349 im Mai 1907. Für die Verpflegung der Streckenarbeiter wurden entlang der Bahn Schankstäten eingerichtet. Eine davon befand sich im heute noch existierenden Schullwitzer Gasthof, der damals im Besitz von Ernst Emil Medger war.



Materielle Aufwendungen für den Bahnbau Dürrröhrsdorf – Weißig-Bühlau

194 200 m <sup>3</sup>	Massenbewegung	34 700 m <sup>3</sup>	Packlager, davon
14 600 m	Planum	19 900 m <sup>3</sup>	Kies zum Stopfen
1 080 m <sup>2</sup>	Stützmauern	32 500 m	Schienen
340	Betonwölbschleusen	34	Weichen
2 430 m	Rohrschleusen	22 300	Schwellen
90	Wegeverlegungen	3	Wegunterführungen
85	niveaugleiche Übergänge	1	Dreigelenkbogenbrücke
46 300 m <sup>2</sup>	Pflasterung (Wege, Straßen)	15	Hochbauten (Stationen)
16 200 m	Steinbett	3 227 m <sup>3</sup>	Beton



Die Ausführung sämtlicher Hochbauten wurde für eine Summe von 136 Tausend Reichsmark dem Dresdner Bauunternehmen Johann Odorico übertragen, der die Bauten an ortsansässige Firmen vergab:

Hochbauten in Weißig:  
Fa. Julius Böhmer, Weißig  
Fa. Paul Lange, Weißig  
Fa. Julius Gatzsch, Bühlau  
Fa. Arnold & Lahode, Bühlau

Wartehallen / Freiabritte:  
Fa. Julius Böhmer, Weißig  
Fa. Ernst Gatzsch, Bühlau  
Fa. Curt Seifert, Dürrröhrsdorf  
Fa. Paul Lange, Weißig  
Fa. Ernst Haupte, Dürrröhrsdorf

Bilder links:  
Brückenbau in Schullwitz und Eisenbahnbau in Cunnersdorf

Bild links:  
Ein Bautrup in Cunnersdorf um 1935

Von den Hochbauten des ehemaligen Bahnhofs Cunnersdorf lassen sich heute nur noch Fundamentreste finden. Auffallend sind hier die geschwungenen Zufahrtsrampen. Mit einer Steigung von 1:35 ging es oberhalb des Dorfes weiter in Richtung Schönfeld.



Herausgeber:  
Landeshauptstadt Dresden Der Oberbürgermeister  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Straßen- und Tiefbauamt

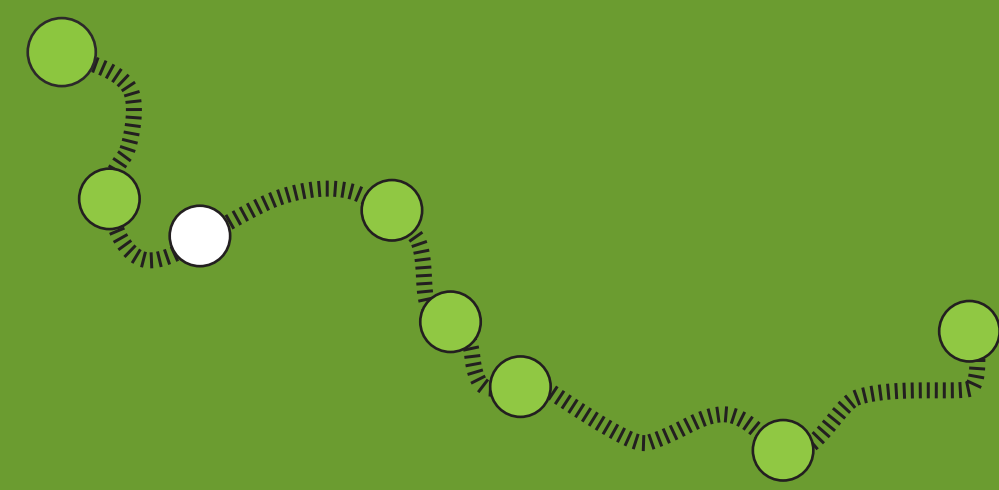
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Postfach 120020, 01001 Dresden

Idee, Texte und Bilder: Verwaltungsstelle Schönfeld-Weißig  
Redaktion und Layout: GRAS \* Gruppe Architektur & Stadtplanung

Dresden, Juni 2008



# Alter Bahndamm Weißig-Bühlau – Dürrröhrsdorf Eröffnungsfeier



## Infopunkt 3

Am gleichen Tag, dem 30. Juni 1908, wurden sowohl die Straßenbahnlinie 11 als auch die Eisenbahnlinie von Dürrröhrsdorf eröffnet. Hochstimmung also in und um Weißig-Bühlau, wie die Bilder rechts unschwer erkennen lassen.

Das mittlere Bild zeigt die Festgäste in froher Erwartung des ersten Zuges in Weißig-Bühlau am Eröffnungstag.

Auf dem Bild darunter sieht man die Eröffnungsfeier am Bahnhof in Eschdorf.



Nach Prüfungsfahrten sowohl auf der Eisenbahn- als auch auf der Straßenbahnstrecke begann der Festzug, bestehend aus elf Personenwagen und zwei geschmückten Lokomotiven, seine Fahrt am Mittag des 30. Juni 1908 in Dürrröhrsdorf. Von dort begleiteten ihn die Worte des Eschdorfer Pfarrers:

»Willkommen ruft die Freude! Willkommen ruft die Dankbarkeit, auf zur fröhlichen Fahrt!«

Alle Stationen waren festlich geschmückt. In den Hochland-Gemeinden feierte man den »Anschluss an den Weltverkehr«.

Unter großem Jubel empfangen in Weißig etwa 400 Schulkinder und verschiedene Vereine die 311 Fahrgäste und die Kapelle des 12. sächsischen Infanterieregimentes. Nach der Festrede ging es zum gemeinsamen Mittagessen in den Weidelschen Gasthof (heute »Gasthof Weißig«).

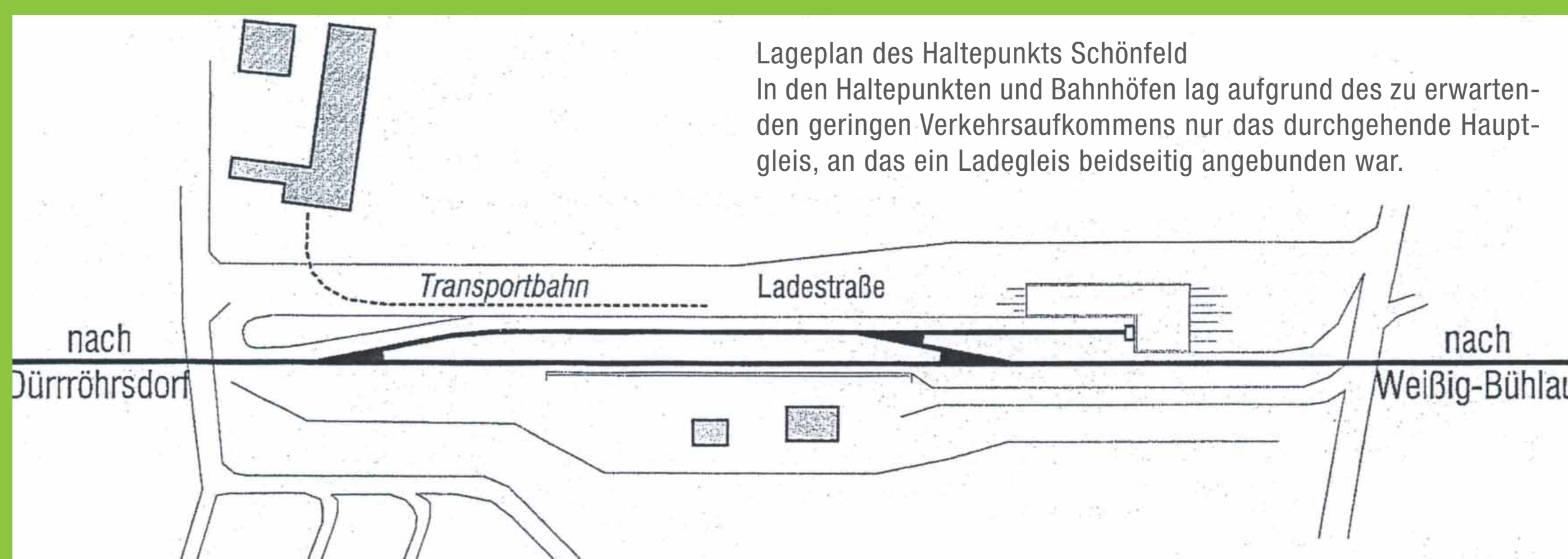
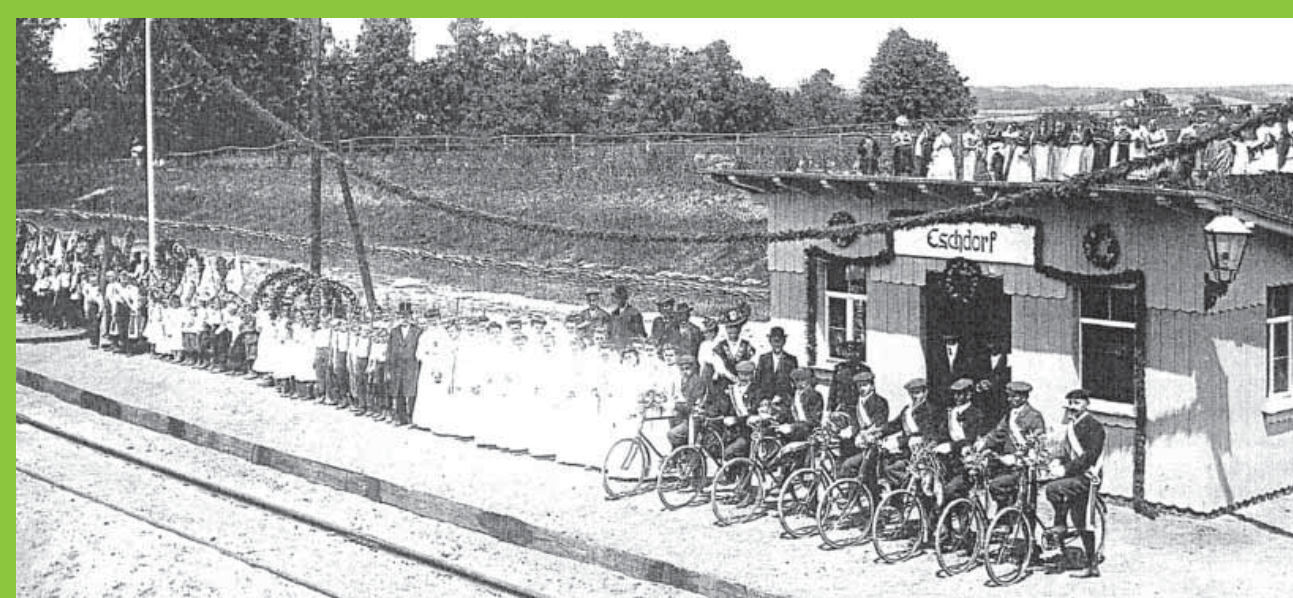
Während der Tafel traten etliche Redner auf. Nach einem dreifachen Hoch auf den regierenden König Friedrich August III. wurde gemeinsam die Sachsenhymne angestimmt. Ab 19 Uhr war Tanzmusik angesagt. 19.50 Uhr brachte der Sonderzug die Festteilnehmer zurück nach Dürrröhrsdorf, während für die Weißiger Schulkinder um 20.30 Uhr noch ein Lampionumzug stattfand.

Einen Tag später wurde, zugleich mit der Straßenbahn, der planmäßige Verkehr aufgenommen. Die Züge im Personenverkehr hatten nur zwei Wagen der 2. oder 3. und der 4. Klasse. Zwischen Weißig und Dürrröhrsdorf hielten die Züge in Cunnersdorf, Schönhof, Schullwitz-Eschdorf, Eschdorf, Wünschendorf und Porschendorf.

Eine Fahrt auf der 14,69 Kilometer langen schrankenlosen Strecke dauerte 1 Stunde und 35 Minuten. Übrigens waren die Zugführer angehalten, vor Straßen- und Wegekreuzungen die Geschwindigkeit zu verringern und die Lokpfeifen weithin hörbar tönen zu lassen.



Erster Kursbucheintrag von 1908



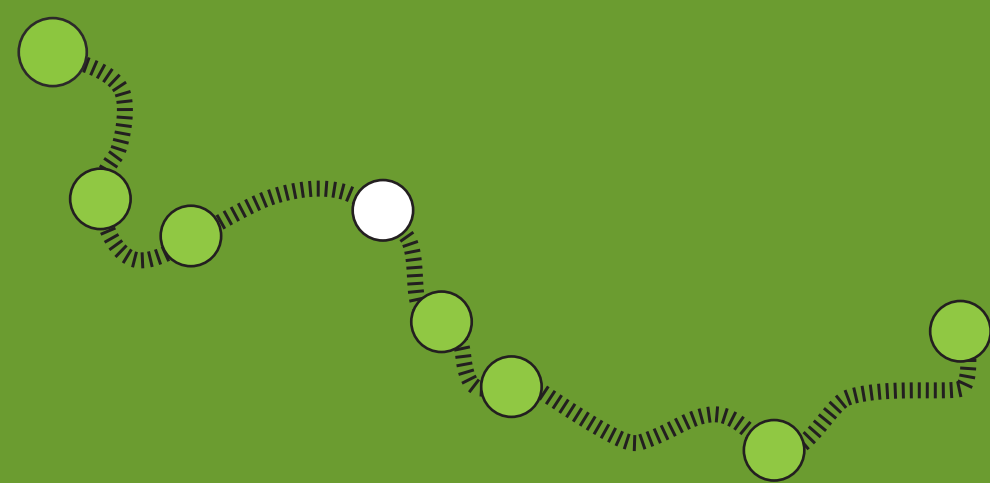
Lageplan des Haltepunkts Schönhof  
In den Haltepunkten und Bahnhöfen lag aufgrund des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens nur das durchgehende Hauptgleis, an das ein Ladegleis beidseitig angebunden war.

Das nicht zugängliche Bahnhofsgelände in Schönhof wird gegenwärtig gewerblich genutzt und ist aller Hochbauten beraubt. In der Bahnhofsausfahrt in Richtung Dürrröhrsdorf steht linkerhand noch ein Beamtenwohnhaus. Gegenüber befindet sich ein Sägewerk, das früher über Feldbahngleise mit der Station verbunden war.





# Alter Bahndamm Weißig-Bühlau – Dürrröhrsdorf Betrieb



## Infopunkt 4

In den Folgejahren belebte das neue Verkehrsmittel merklich die schwach entwickelte Wirtschaft des Hochlandes. Einsatzgebiete waren vorrangig der landwirtschaftliche Güterverkehr, die Kohlebeförderung und der Transport von Arbeitskräften in Richtung Dresden.

Für den Güterverkehr, der die Strecke hauptsächlich nutzte und insbesondere die Haushalte mit Kohlen versorgen sollte, war der Transport aus Richtung Dresden leider sehr umständlich. Von Dresden mussten die Güter über Pirna nach Dürrröhrsdorf gebracht werden.

Größere Unfälle waren die Entgleisung bei Wünschendorf am 11. Juni 1912 auf Grund eines Schienenbruchs, die Entgleisung eines Zuges am 14. Juli 1927 nach einem heftigen Gewitterguss und eine weitere Entgleisung am 12. Juli 1907.



Die ungeschützt verlaufende Strecke war im Winter besonders durch Schneeverwehungen gefährdet. So blieb Ende Februar 1928 eine dringend benötigte Kohleladung mehrere Tage in den Schneemassen stecken.



Eine Verlängerung der Strecke von Weißig durch das Prießnitztal nach Klotzsche hätte mit der touristischen Erschließung der Dresdner Heide eine deutliche Aufwertung gebracht. Ein derartiges Projekt bestand Ende der dreißiger Jahre.



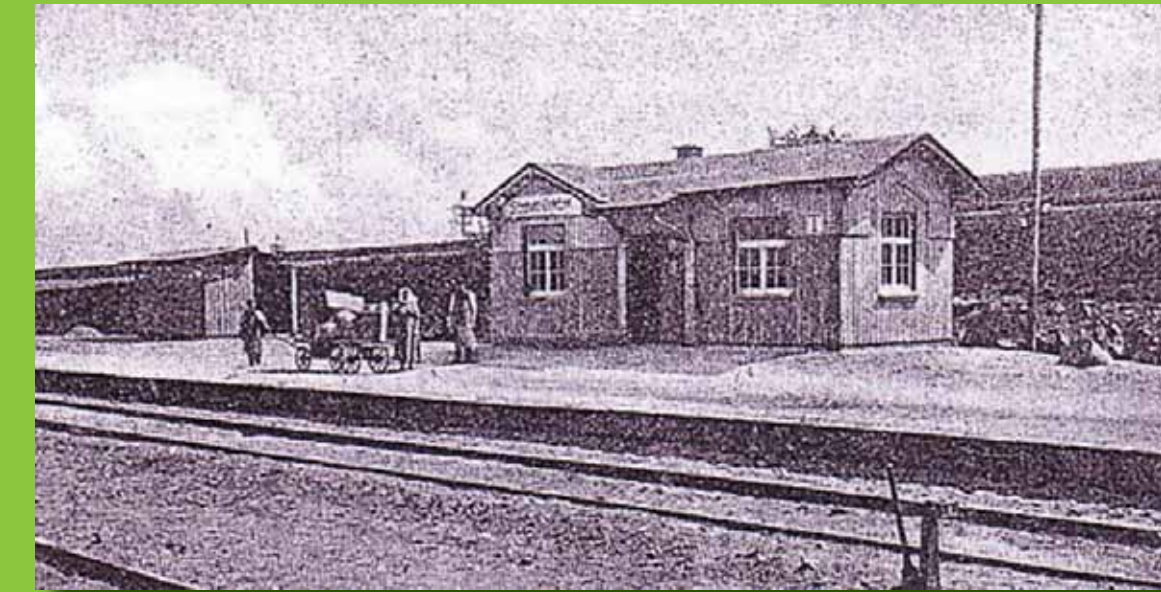
Schneeverwehung bei Schönfeld um 1940



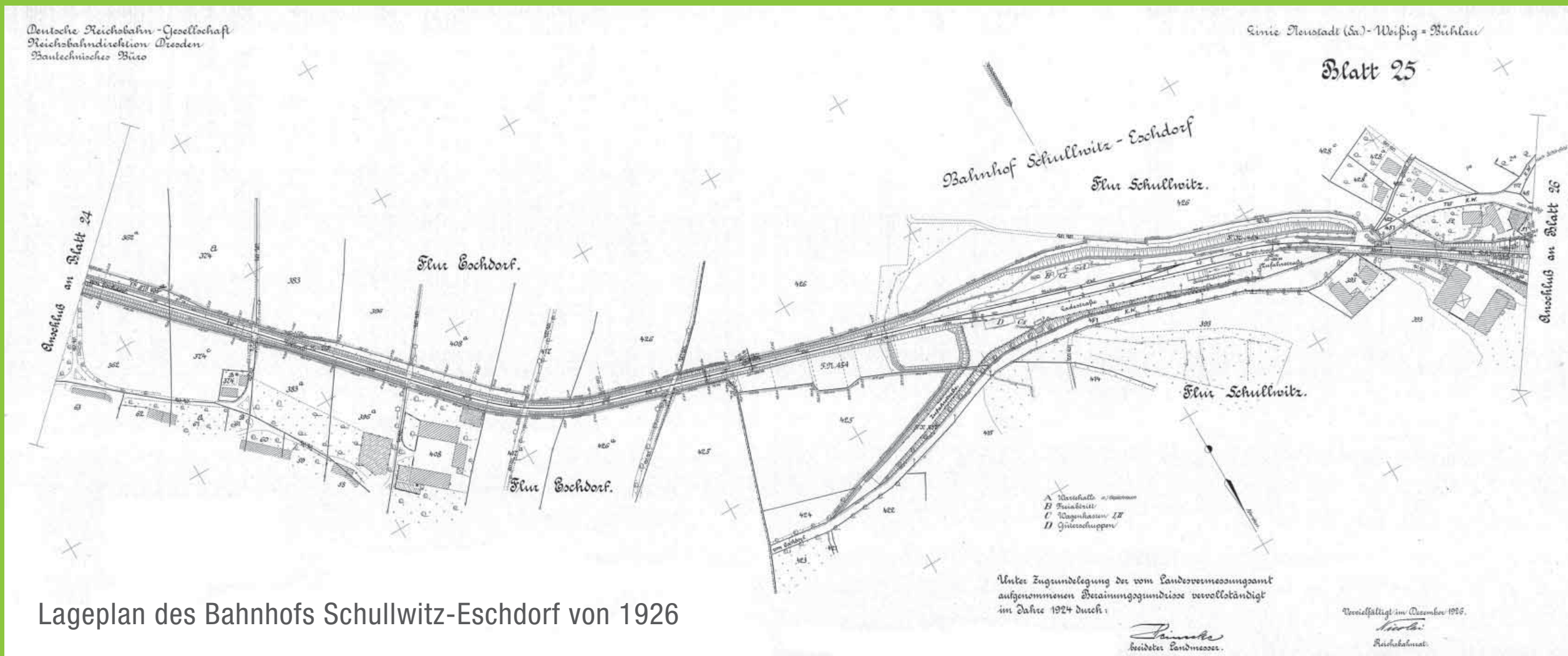
Güterzug um 1950 bei Weißig

Dürrröhrsdorf–Weißig-Bühlau und zurück (174b)														
...	...	...	5:52	...	12:51	...	4:38	ab Dürrröhrsd.	an 8:29	...	3:07	...	6:21	...
...	...	...	5:56	...	12:57	...	4:42	2 Porschendorf	8:22	...	2:58	...	6:42	...
...	...	...	6:06	...	1:10	...	4:55	5 Wünschendorf	8:12	...	2:47	...	6:31	...
...	...	...	6:14	...	1:18	...	5:03	7 Eschdorf	8:07	...	2:40	...	6:28	...
...	...	...	6:20	...	1:26	...	5:10	8 Schullw.-Eschd.	8:02	...	2:35	...	6:21	...
...	...	...	6:28	...	1:35	...	5:20	11 Schönfeld	7:54	...	2:28	...	6:12	...
...	...	...	6:34	...	1:42	...	5:27	12 Cunnersdorf	7:47	...	2:16	...	6:03	...
...	...	...	6:42	...	1:50	...	5:35	15 an Weißig-B.	ab 7:38	...	2:06	...	5:54	...

Auszug aus dem Winterfahrplan der Deutschen Reichsbahngesellschaft von 1921



Für den ehemaligen Haltepunkt Schullwitz-Eschdorf war ursprünglich die Bezeichnung »Schullwitz« vorgesehen. Die bereits gedruckten Aushangfahrpläne mussten vor der Streckeneröffnung geändert werden. Güterschuppen und Fuhrwerkswaage als einzige erhalten gebliebene Bauwerke wurden Ende der neunziger Jahre abgerissen.



Herausgeber:  
Landeshauptstadt Dresden Der Oberbürgermeister  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Straßen- und Tiefbauamt

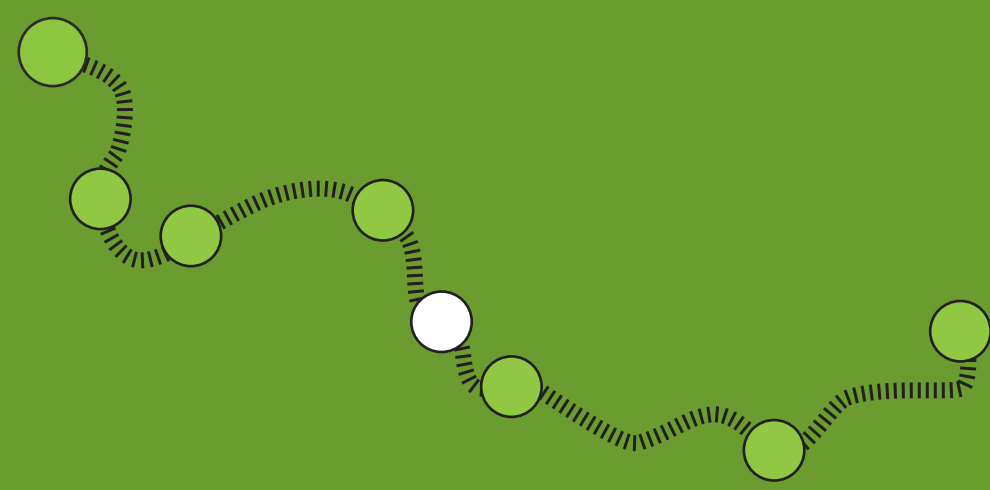
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Postfach 120020, 01001 Dresden

Idee, Texte und Bilder: Verwaltungsstelle Schönfeld-Weißig  
Redaktion und Layout: GRAS \* Gruppe Architektur & Stadtplanung

Dresden, Juni 2008



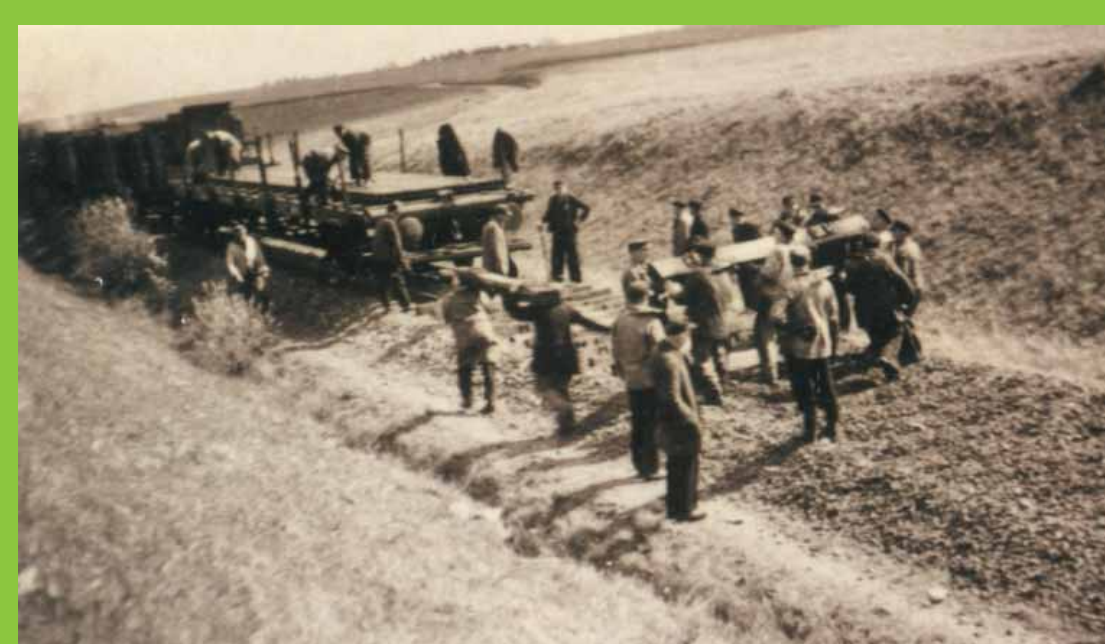
# Alter Bahndamm Weißig-Bühlau – Dürrröhrsdorf Stilllegung



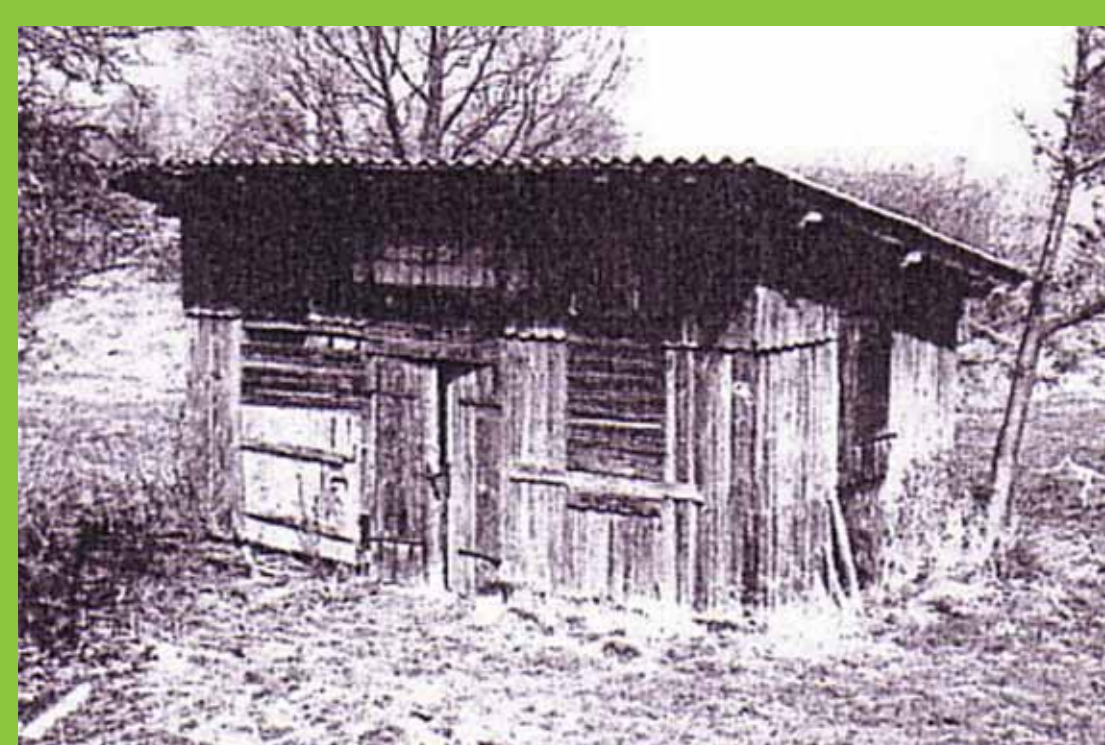
## Infopunkt 5

Der Stationsvorsteher von Schönfeld, Bruno Fiedler, hielt seine Eindrücke vom letzten Betriebstag der Bahnstrecke im Tagebuch fest:

»Am 23. April 1951, nachmittags 16.45 Uhr, ging der letzte Zug hier von Schönfeld ab. Anwesend waren sechs Mann der vorgesetzten Dienststellen von Dürrröhrsdorf, sowie Volk, Freunde und Gönner dieser Eisenbahn. Der Abschied gestaltete sich tragisch. Schwermütig wälzte sich der lange Zug aus dem Dorf hinaus. Die Lokomotivpfeife heulte 60 Sekunden lang einen mächtigen Abschiedsgruß in die Umgebung. Wie ein todwundes Tier wälzte er sich von dannen ... Sogar Tränen sind dabei gerollt. Niederschmetternd war dieser Moment. Meine Dienstzeit betrug an jener Stelle 16 Jahre, 3 Monate und 23 Tage.«



Die Wartehalle in Eschdorf: rechts bei der Eröffnungsfeier am 30. Juni 1908, unten im Jahr 2000. Das Bahnhofsschild war noch bis in die 1980er Jahre vorhanden.



Fotos vom Betriebseinsatz nach 1945 sind rar. Im Bild oben fährt ein Zug über die Schullwitz Brücke.

Die Bilder links zeigen die Demontage der Eisenbahnstrecke im April 1951. Nachfolgendes Gedicht zur Demontage schrieb der Güteragent Friedrich Roch, Bahnhof Cunnersdorf, 1952.

### Abbruch der Eisenbahnlinie Weißig – Dürrröhrsdorf

von Fr. Roch

Wie immer glücklich waren wir,  
dass wir die Bummelbahn hier  
so vor der Nase hatten.  
Wer hatte da mal daran gedacht,  
dass diese Bahn wird weggemacht.  
Es ging so schnell von statten.

Du schöne Bahn bist sicher nicht  
Schuld daran, du tatest deine Pflicht.  
Bist immer gut gefahren.  
Nun hat man alles zusammen gerafft,  
und diese Bahn weit fortgeschafft.  
Nach vierundvierzig Jahren.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs traf es zuerst die Straßenbahn: Die Pendellinie 11 von Bühlau nach Weißig fuhr letztmals am 19. Februar 1949. In kurzer Zeit wurden die Gleise abgebaut, die damalige F6 (heutige B6) verbreitert und auf den Einsatz von O-Bussen vorbereitet. Diese fuhren bis 1971, dann kamen die dieselgetriebenen »Ikarus«-Busse zum Einsatz.

Im Jahr 1951 kam das Aus für die Eisenbahn – unerwartet, denn im Vergleich zu anderen Strecken war die Linie gut ausgelastet. So wurden durchschnittlich 2 500 Tonnen Fracht im Monat und täglich 640 Reisende befördert. Noch Anfang März 1951 stellte man für den Güter- und Personenverkehr fest, dass »weder der LKW noch der KOM (Kraftomnibus) in der Lage sind, das auf dieser Strecke bestehende Verkehrsbedürfnis zu bewältigen.«

Im Entwurf einer Presseveröffentlichung der Reichsbahndirektion Dresden vom 13. April 1951 heißt es trotz allem:

»... Aufgrund der Machenschaften der westdeutschen Monopolisten und ihrer USA-Auftraggeber erhalten wir nicht die vereinbarten Oberbaustoffe, die uns die westdeutsche Industrie reichlich liefern könnte. Wir benötigen dringend Schienen für unsere neuen großen Kombinate und für den Außenring um Berlin. ... Zur Gewinnung der notwendigen Oberbaustoffe wird die Strecke ... Dürrröhrsdorf – Weißig-Bühlau ab 24.4.51 ... abgebaut.«

Der wahre Grund für den Rückbau waren Reparationsforderungen der Sowjetunion.

Der Rückbau der gesamten Strecke begann planmäßig am 24. April und endete am 23. Mai 1951. Ende April 1951 befuhr nur noch der Abbauszug die Strecke. Abgebaut wurde das gesamte Gleis. Mit der Demontage der Strecke verlor auch die Bahnmeisterei Dürrröhrsdorf ihr Aufgabengebiet und wurde am 30. Juni 1951 aufgelöst.

Im Juli 1951 sprach sich die Reichsbahndirektion Dresden wegen zu hoher Kosten endgültig gegen einen Wiederaufbau der Strecke aus. Bis 1963 wechselte die Rechtsträgerschaft des ungenutzten Bahnlandes. Nur das Wohnhaus in Weißig blieb Reichsbahneigentum.

