

Vorwort

Über hundert Jahre sind vergangen, seit 1875 die ersten Teilabschnitte der Muldentalbahn Glauchau—Wurzen, eine der landschaftlich schönsten sächsischen Eisenbahnlinien, in Betrieb genommen wurden. Die unter den damaligen technologischen Bedingungen und Möglichkeiten den größtenteils schwierigen topographisch-geologischen Verhältnissen meisterhaft angepaßte gebirgsbahnähnliche Strecke führt durch das tief eingeschnittene Tal der Zwickauer Mulde, deren oft schroffe felsige Wandhänge und Felsschluchten der über Klippen und Blöcke schäumenden Zuflüsse eine ungewöhnlich romantische Landschaft bilden. Man glaubt sich in eine Gebirgslandschaft versetzt, obwohl sich hier außer dem breitgelagerten Rochlitzer Berg keine Berge befinden. Auch der Streckenabschnitt Großbothen—Grimma und Bf—Wurzen an dem sich erweiternden Tal der Vereinigten Mulde, die bis Sermuth von 80 km Erzgebirgshang 58 Zuflüsse zwischen Zwickauer Mulde und Bobritzsch mit 5 531 Quadratkilometer Niederschlagsgebiet aufnimmt, forderte wegen häufiger, folgenschwerer Hochwasser an vielen Stellen der Trasse aufwendige Baumaßnahmen.

Wirtschaftsgeschichtlich stammt die Muldentalbahn aus der Periode des dominierenden Privatbaues der Gründerjahre, einer Zeit grenzenlosen Profitstrebens, die aber zugleich mit dem enormen Anwachsen der Industrie auch eine erhebliche Verdichtung des deutschen Eisenbahnnetzes brachte. Das Bedürfnis nach Transportmitteln hätte damals ohne die zahlreich gebildeten Aktiengesellschaften nicht befriedigt werden können. Allein in dieser Zeit wurden in Sachsen über 1 000 km Eisenbahnen gebaut, etwa ein Drittel des heutigen Streckennetzes. Höhepunkt dieser Entwicklung war das Jahr 1875, als im Königreich Sachsen 13 neue Eisenbahnlinien mit 458 km Streckenlänge, und zwar 11 von Privatgesellschaften und 2 mit nur 35 km Länge vom Staat erbaute Bahnen in Betrieb genommen werden konnten. Einschließlich der grenzüberschreitenden Streckenabschnitte betrug die Gesamtlänge der 1875 eröffneten privaten Eisenbahnen sogar 622 Kilometer.

Mit dem Bau der 82 km langen Muldentalbahn wurde ein dringendes Verkehrsbedürfnis dieses industriereichen Gebietes mit seinerzeit fast 200 000 Bewohnern erfüllt. Um die Konzession für die ursprünglich nordwärts bis Wittenberg mit Verbindung nach Berlin—Stettin (heute: Szczecin)—Ostsee geplante Bahn war mehr als ein Jahrzehnt unermüdlicher Agitationen und zäher Verhandlungen seitens des bereits 1860 gebildeten ersten Komitees, der Vertreter der anliegenden Gemeinden und der Gesellschaft nötig. Schließlich erhielt die „Muldenthal-Eisenbahngesellschaft“ nur eine Konzession für den Streckenabschnitt Glauchau—Wurzen.

Die Muldentalbahn war nicht — wie viele andere Privatbahnen dieser Zeit — ein Ergebnis der Konjunktur der siebziger Jahre nach dem „Milliarden-

segen“ des Krieges 1870/71, als mit dem folgenden wirtschaftlichen Aufschwung auch der Verkehr stark zunahm und eine Spekulationswelle den Privatbahnbau oft bis zum schließlichen Ruin mancher Konkurrenzgesellschaft hochtrieb. Die Bahn wurde auf solider Basis nach den Bestimmungen der Sächsischen Staatseisenbahnen gebaut und auch erst nach strenger technischer Prüfung durch Ingenieure der Staatsbahn in Betrieb genommen. Sie stand von Anfang an nicht im Wettbewerb mit den Strecken der Staatsbahn oder Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, Es kam nicht zu solchen Auswüchsen wie bei anderen Wettbewerbslinien, z. B. absichtlichen Fahrplandifferenzen usw.

Dennoch kam auch die Muldental-Eisenbahngesellschaft durch unvorhergesehene hohe Baukosten der zum Teil schwierigen Strecke, durch gestiegene Materialpreise und Löhne vor ihrer Vollendung in finanzielle Schwierigkeiten, wurde aber erst 1878 vom Staat übernommen. Die interessante baulich-technische und politisch-ökonomische Geschichte dieser durch malerische Engtalstrecken im sächsischen „Tal der Burgen“ geführte Bahn, die heute nur noch zwischen Glauchau und Großbothen betrieben wird, schien einer verkehrsgeschichtlichen Betrachtung wert.

In der vorliegenden Darstellung sind viele zeitgenössische Dokumente eingefügt, die für sich sprechen und zur wirklichkeitsgetreuen Schilderung der Verhältnisse beitragen. Das ermöglichten insbesondere die Archive der Städte Grimma und Penig, die Material zur Verfügung stellten. Neben historischen Fotos aus dem Stadtarchiv Penig und Privatsammlungen stellten Günter Meyer, Aue, Gotthard Roth, Rochlitz, Michael Schrödter, Leipzig, und andere Eisenbahnfreunde Aufnahmen der Muldentalbahn, besonders aus den letzten Jahren des Dampflokbetriebes zur Verfügung. Ihnen sei dafür herzlich gedankt. Als das Manuskript dieses Buches geschrieben wurde, verkehrten hier Dampflokomotiven schon nicht mehr planmäßig. Nur noch ganz selten hallte zwischen den Talhängen der dumpfe Pfiff einer Dampflok wider, vertrauter Ton aus vergangener Zeit, einst dem Tale zugehörig wie das Läuten der Lokomotiven und die Glockenschläge der Lütewerke an den Schrankenwärterhäuschen, die schon vor vielen Jahren verstummen.

Kössern/Mulde, im Januar 1980

Prof. Dr.-Ing. habil. M. Berger