

100 Jahre Eisenbahn Pirna – Gottleuba



1905 - 2005

Auf den Spuren
einer sächsischen Nebenbahn



Jubiläumsbroschüre

Inhalt

100 Jahre Eisenbahn in Gottleuba	3
Die Sekundärbahn Pirna – Berggießhübel	5
Der Bahnanschluss von Gottleuba	7
Geschichte und Geschichten der Gottleubatalbahn	9
Der Abschied von der Eisenbahn	13
Spurensuche zwischen Pirna und Gottleuba	16
Ausblick	18
Stationen, Anschlussgleise	20
Brücken, Hochbauten	21
Quellen, Bildnachweis	22
Abkürzungen	22
Streckenbeschreibung anno 1911	23
Impressum	24

100 Jahre Eisenbahn in Gottleuba

In Pirna, dem „Tor zur Sächsischen Schweiz“, hatte bis 1976 eine regelspurige Nebenbahn ihren Ausgangspunkt, die über knapp 18 Kilometer in den Kurort Bad Gottleuba führte. Während im unteren Streckenteil Industrie und Sandsteinbrüche das Bild bestimmten, versprach die Zugfahrt ab Neundorf ein romantisches Erlebnis im waldreichen Tal der Gottleuba. Immerhin 210 Höhenmeter und zahlreiche kunstvolle Brücken galt es bis zum Endbahnhof zu überwinden.

Am 1. Juli 2005 hätte der Bahnhof Gottleuba sein hundertjähriges Bestehen feiern können; zwischen Pirna und Berggießhübel wäre die Eisenbahn am 19. Juli an ihrem 125. Jahrestag unterwegs gewesen. Deshalb möchten wir Sie, liebe Leserin - lieber Leser, mit dieser Broschüre zu einer kurzweiligen Reise durch die ereignisreiche Geschichte der Gottleubatalbahn einladen.

Tobias Nitsche
Jens Herbach

Dresden im Juni 2005

Der Bahnanschluss von Gottleuba

Die Begeisterung über die neue Bahnstrecke, die gewissermaßen an der „Haustür“ von Gottleuba endete, hielt sich dort verständlicherweise in Grenzen. In unzähligen Petitionen an die sächsische Regierung forderten die Stadtväter von Gottleuba eine Verlängerung der Stichstrecke. Auch die Weiterführung zur Landesgrenze und der Bahnanschluss für das abseits gelegene Liebstadt standen zur Diskussion. Im Oktober 1898 fanden schließlich erste Vorarbeiten für den Weiterbau nach Gottleuba statt. Das königliche Dekret Nr. 24 vom 13.12.1899 befasste sich u.a. mit der Anlage des Endbahnhofs in Gottleuba, die einen späteren Weiterbau in Richtung Böhmen ermöglichen sollte. Das benötigte Land stellte die Stadt unentgeltlich zur Verfügung.

Im Herbst 1901 begann die Vermessung der Bahntrasse; am 01.07.1902 richtete man in Berggießhübel ein Baubüro ein. Die Arbeiten wurden an das Bauunternehmen Gebr. Eichler aus Dresden vergeben. Lediglich den fünfbogigen Betonviadukt im Kurpark führte die darauf spezialisierte Dresdner Fa. Johann



Das Empfangsgebäude im Zustand von 1906.^[2]

Odorico aus. Der erste Spatenstich erfolgte am 14.07.1904 auf dem zukünftigen Bahnhofsgelände in Gottleuba. Mit der Ausführung der Brückenbauwerke begann man im Herbst des Jahres. Durchschnittlich kamen 180 Arbeiter zum Einsatz, so dass ein rascher Baufortschritt zu verzeichnen war. Das sehr schlicht gestaltete Empfangsgebäude des Endbahnhofs wurde, wie die übrigen neuen Hochbauten, vom örtlichen Bauunternehmen Reppchen errichtet. Die Einsparung von Baukosten war allgegenwärtig: Eine geforderte Bahnhofsuhr wollte man nur anbringen, „falls sich eine überzählige Uhr finden sollte“. Der in Berggießhübel entbehrlich gewordene, zweistöckige Lokschuppen wurde sorgfältig abgebaut und im Juni 1905 nach Gottleuba versetzt.

Am 19.06.1905 fuhren die ersten Bauzüge und zehn Tage später fand die Abnahmefahrt statt. Die Einweihungsfeier am 30. Juni gestaltete sich zu einem Festtag für die Kleinstadt. Mit der Inbetriebnahme für den öffentlichen Verkehr am darauffolgenden Tag hatte Gottleuba endlich seinen Bahnanschluss erhalten und das sächsische Eisenbahnnetz mit der Strecke Pirna – Gottleuba (Kurzbezeichnung „PGI“) eine weitere landschaftlich reizvolle Nebenbahn hinzugewonnen.