

## Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

<b>Obj.-Dok.-Nr.</b>	08985891
<b>Kreis</b>	Erzgebirgskreis
<b>Gemeinde</b>	Crottendorf
<b>Anschrift</b>	Hauptstraße 132
<b>Gem. * Fl-stck. * Flur</b>	Walthersdorf * 621/2; 621/5
<b>Bauwerksname</b>	Haltepunkt Walthersdorf (Erzgeb.); Eisenbahnstrecke Walthersdorf–Crottendorf; Eisenbahnstrecke Buchholz–Schwarzenberg

### Kurzcharakteristik

Empfangsgebäude mit angebautem Güterschuppen, Wirtschaftsgebäude und Stellwerk mit Ausstattung sowie Schranke mit Handbetätigung eines Bahnhofs; authentisch erhaltener und in Funktion befindlicher Bahnhof der Eisenbahnstrecken Walthersdorf–Crottendorf (6625; sä. WC) und Buchholz–Schwarzenberg (6624; sä. BSG) mit zeittypischen Putzbauten, technikgeschichtlich, baugeschichtlich, verkehrsgeschichtlich und ortsgeschichtlich von Bedeutung

### Denkmaltext

Bei der heutigen Haltestelle Walthersdorf handelt es sich um einen ehemaligen Haltepunkt und späteren Bahnhof der normalspurigen Nebenbahnstrecke von Schwarzenberg nach Buchholz (6624; sä. BSg) sowie der Strecke Schlettau–Walthersdorf–Crottendorf (6625; sä. WC).

Seit 1858 hatte Schwarzenberg Anschluss über die Hauptbahn Zwickau–Schwarzenberg an das Bahnverkehrsnetz. Über Schwarzenberg wurde Steinkohle des Zwickauer Reviers für die erzgebirgische Industrie transportiert. Kurz nach der Eröffnung dieser Strecke strebten auch die Annaberger Fabrikanten, insbesondere die Textilfabrikanten ebenfalls nach einer Anbindung an das Eisenbahnnetz. Gleichzeitig sahen Schwarzenberger Industrielle die Möglichkeit, kostengünstiger an böhmische Braunkohle zu gelangen. Ohne Antrag der Anliegergemeinden prüfte die sächsische Regierung auf eigene Initiative eine Verbindung zwischen Schwarzenberg und Buchholz, unter Einbindung der Gemeinden Geyer, Schlettau, Scheibenberg und Elterlein und legte 1883/84 dem sächsischen Landtag das Ergebnis der Streckenerörterung vor. Der Landtag befürwortete 1886 den Bau der regelspurigen Nebenbahn sowie der Schmalspurbahnen Schönfeld–Geyer und Grünstädtel–Rittersgrün. Im April 1888 begannen die Arbeiten an der topographisch aufwendig angelegten Trasse mit zwölf Brückenbauwerken, die nach nur einem Jahr Bauzeit abgeschlossen werden konnten. Am 1. Juli 1889 wurde die Strecke dem Verkehr übergeben. Zwischen Mai und Dezember 1889 errichtete die Königlich Sächsische Staatseisenbahn zudem die Stichbahn nach Crottendorf, deren Trasse wegen geringerer Kosten direkt durch den Ort Crottendorf geführt wurde. Insbesondere für den Material- und Warentransport der ansässigen Textilbetriebe und der vielen Heimarbeiter waren beide Strecken bedeutsam. Zwischen 1946 und 1956 erlangte die Strecke für die von der SDAG Wismut durchgeführten Uranerztransporte nochmals Bedeutung. Ein Personenverkehr entwickelte sich aufgrund der peripheren Lage der Bahnhöfe und Haltestellen nur zögerlich. Wegen seiner Unrentabilität wurde der Güterverkehr 1994 eingestellt, der Personenverkehr folgte 1997, mit Ausnahme von saisonal eingesetzten touristischen Sonderzügen.

Walthersdorf war seit der Eröffnung der Bahnstrecke Buchholz–Schwarzenberg 1889 durch einen Haltepunkt angeschlossen. Von diesem sind weitgehend authentisch das Empfangsgebäude mit angebautem Güterboden, ein Wirtschaftsgebäude, Stellwerk und eine Schrankenanlage erhalten. Das Empfangsgebäude und das Wirtschaftsgebäude sind als Typenbauten für Haltepunkte dieser Strecke 1889 als massive Putzbauten mit Putzgliederung und flachem überstehendem Satteldach errichtet worden. Das einteilige Empfangsgebäude bestand aus Abfertigungs- und Warteraum. Daran schloss sich der elf Meter lange Güterboden mit einer Luke an. Baugleiche Gebäude befanden sich an den Haltestellen Mittweida-Markersbach, Raschau und Grünstädtel. Im Stellwerk hat sich technische Ausstattung erhalten. Am 1. Mai 1905 wurde die Haltestelle in den Status eines Bahnhofs erhoben, den sie bis 2009 behielt. Seit dem ist die Station Haltepunkt der Erzgebirgischen Aussichtsbahn.

Die ehemalige Haltestelle Walthersdorf ist ein Zeugnis der Eisenbahnentwicklung im Erzgebirge, die durch die Industrialisierung im 19. Jahrhundert vorangetrieben wurde. Der Bau der Bahnstrecke beförderte die wirtschaftliche Entwicklung der Region durch eine bessere, moderne Verkehrsanbindung. Der Bahnhof veranschaulicht wichtige historische Entwicklungsprozesse, wodurch sie sowohl technikgeschichtliche, verkehrsgeschichtliche als auch ortsgeschichtliche Bedeutung erlangt. Als Bahnhof des ländlichen Raumes der Zeit um 1900 weist er auch einen bautypologischen Aussagewert auf.

LfD/2019

**Datierung** 1889 (Empfangsgebäude)

**Ausweisungsstelle** Landesamt für Denkmalpflege Sachsen



**Fotonummer** CIII/45/6  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung



**Fotonummer** CIII/45/7  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung



**Fotonummer** CIII/45/8  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**LIV/32/17A**  
1996  
Wagler  
Empfangsgebäude mit Güterboden, Gleisseite



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**LIV/32/18A**  
1996  
Wagler  
Empfangsgebäude mit Güterboden, Straßenseite



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 08985891 C**  
2015  
Weser, Gerd



**Fotonummer**  
Aufnahmejahr  
Fotograf  
Beschreibung

**F 08985891 D**  
2015  
Weser, Gerd

Auszug aus der Denkmalkarte



Dieses Dokument ist gemäß der Creative Commons-Lizenz CC-BY-NC-ND urheberrechtlich geschützt.

