Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Denkmaldokument

Obj.-Dok.-Nr.	09306181
Kreis	Zwickau
Gemeinde	Glauchau, Stadt
Anschrift	Rosa-Luxemburg-Straße -
Gem. * Fl-stck. * Flur	Glauchau * 2783/11; 2783/2; 2783/3; 2783/4
Bauwerksname	Muldentalbahn (Sachgesamtheit)

Kurzcharakteristik

Sachgesamtheit Muldentalbahn mit Einzeldenkmalen und Sachgesamtheitsteilen in zehn administrativen Teilabschnitten; Sachgesamtheit mit allen Bahnanlagen, darunter Gleisanlagen mit Unter- und Oberbau, Streckenkilometrierungen, Fernmelde- und Signalanlagen, Bahnstationen einschließlich aller Funktionsbauten, Wärterhäuschen, Brücken und Durchlässen in den zehn Gemeinden 1. Glauchau, Stadt (OT Glauchau, Kleinbernsdorf, Reinholdshain, Niederlungwitz), 2. Limbach-Oberfrohna, Stadt (OT Wolkenburg-Kauffungen, Herrndorf, Uhlsdorf), Remse (OT Remse), Waldenburg (OT Niederwinkel, Oberwinkel, Waldenburg), 3. Lunzenau, Stadt (OT Lunzenau, Berthelsdorf, Cossen, Rochsburg, Göritzhain), 4. Penig, Stadt (OT Markersdorf, Penig, Amerika, Arnsdorf, Thierbach, Zinnberg), 5. Wechselburg (OT Wechselburg), 6. Rochlitz, Stadt (OT Penna, Rochlitz; Zaßnitz), 7. Seelitz (OT Fischheim, Seelitz, Biesern, Steudten), 8. Colditz (OT Colditz, Lastau, Leisenau, Möseln, Sermuth, Zschetzsch), 9. Grimma, Stadt (OT Großbothen), 10. Zettlitz (OT Kralapp) für die Industrieentwicklung des Muldentals wichtige und landschaftsbildende prägende Normalspurbahn, wirtschaftsgeschichtlich, eisenbahngeschichtlich, landschaftsgestaltend sowie regionalgeschichtlich von Bedeutung

Denkmaltext

Die ursprünglich zweigleisig angelegte rund 82 km lange Eisenbahnstrecke Glauchau–Wurzen (Streckenkürzel GW) wurde zwischen 1873 und 1877 von der „Muldenthal-Eisenbahn-Gesellschaft Glauchau – Wurzen“ als Hauptbahn errichtet. Ziel war es, eine Anbindung der Industrieansiedlungen im Tal der Zwickauer Mulde und des südwestsächsischen Raumes mit den im Norden gelegenen Handelszentren Leipzig und Berlin (Preußen) herzustellen und damit zum wirtschaftlichen Aufschwung der Region beizutragen. Wichtige Güter waren der Rochlitzer Porphyrtuff, das Porzellan aus Colditz, Papier und Pappen aus Penig und Rochsburg, Garne aus Amerika sowie die Steinkohle aus dem Zwickauer Revier, die über Glauchau nach Norden transportiert werden sollten. Ab 1944 wurden aus Colditz auch Produkte des metallverarbeitenden bzw. späteren Rüstungsbetriebes HASAG (Hugo und Alfred Schneider AG) über diese Strecke transportiert.
Das landschaftlich schöne wie auch schwierige Gelände erforderte 71 Brückenbauwerke verschiedener Größe, zehn Weg- und Wasserüberführungen, Dämme mit einer Gesamtlänge von 29 km, verschiedene Stütz- und Futtermauern und zusätzliche Wirtschaftswege sowie einen Tunnel. Der Bau des Rochsburger Tunnels überstieg 1878 schließlich die finanziellen Mittel der Gesellschaft und zwang dieselbe zum Verkauf der Strecke einschließlich der Fahrzeuge an die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für 13 Mio. Mark. Der Verkauf und die Eingliederung in das Streckennetz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen hatten wiederum bauliche Veränderungen an der Strecke in den 1880er Jahren zur Folge. So wurde der bisher als Endbahnhof genutzte Wurzener Nordbahnhof stillgelegt und der Südbahnhof als Endpunkt der Strecke eingerichtet. Bis 1945 hatte die Strecke den Status einer Hauptbahn. In den letzten Kriegstagen sprengten Mitglieder des Volkssturms die Rabensteinbrücke bei Grimma, um den Vormarsch der amerikanischen Truppen zu stoppen und teilten damit die Strecke in zwei Teilstrecken. Die sowjetische Militäradministration verfügte den Abbau des Oberbaus des nördlichen Teils der Strecke zwischen Großbothen und Grimma als Reparationsleistung. In den folgenden Jahren versuchte die Deutsche Reichsbahn der DDR die Strecke wieder instand zu setzen, stellte aber ab 1967 die Personenbeförderung schrittweise ein. Die Bahnanlagen konnten im südlichen Abschnitt zwischen Glauchau und Großbothen weitestgehend original erhalten werden. Hauptsächlich diente die Strecke dem An- und Abtransport der Produkte der anliegenden Großbetriebe und als Verkehrsmittel für die Arbeiter in dem dicht besiedelten Tal. Nach der politischen Wende und der damit einhergehenden Schließung der anliegenden Betriebe kam auch der Güterverkehr nach und nach zum Erliegen. Mitte der 1990er Jahre stellte man diesen gänzlich ein. Die Gemeinden des nördlichen Teils entschlossen sich um die Jahrtausendwende dazu, die Strecke zum Muldentalbahnradweg umzubauen, die südliche Strecke sollte als touristische Attraktion weitergenutzt werden. Die Schließung von Streckenästen und Langsamfahrstellen sowie unattraktive Fahrpläne führten jedoch in den 1990er Jahren zur weiteren Einschränkung des Zugverkehrs und schließlich zu dessen vollständiger Einstellung. Ein Rückbau des Ober- und Unterbaus und der technischen Einrichtungen an den Bahnhöfen (v.a. Rochlitz, Penig und Wechselburg) erfolgte nicht, so dass diese sich bis heute nahezu vollständig erhalten haben. Die sog. Muldentalbahn ist damit eine der wenigen sächsischen Normalspurbahnen, die über eine umfangreiche technische Ausstattung verfügen. In den darauffolgenden Jahren verpachtete die Deutsche Bahn AG die Strecke an die Regionalbahn, die die Nutzung durch den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen erlaubte. Dieser setzte Expressbusse als Schienenersatz ein, um eine Verbindung zwischen Rochlitz und Geithain und damit an ein überregionales Netz herzustellen. In den Jahren 2000/01 wurde schließlich auch der Busverkehr eingestellt und der Personenverkehr entlang der Strecke eingestellt. Ein Verein nutzt zurzeit die nahezu vollständig erhaltenen Ober- und Unterbauten von Teilstrecken für Draisinenfahrten.
Die Sachgesamtheit Muldentalbahn erstreckt sich über die Teilstrecke Glauchau–Großbothen, die wegen ihrer überkommenen (technischen) Einrichtung einen hohen Dokumentations-, Erlebnis- und Anschauungswert aufweist. Die Strecke eignet sich in besonderem Maße dazu, beispielhaft die Geschichte des sächsischen Eisenbahnwesens darzustellen. Die in diesem Umfang erhaltene Technik einer Regelspurbahn hat in Sachsen Seltenheitswert. Erfahrene italienische Bauarbeiter, die für den Bau der Strecke angeworben wurden, vermochten es mit Hilfe von Brückenbauwerken, Dämmen und dem Tunnel in Rochsburg die Bahnstrecke in hervorragender Weise in das landschaftlich schöne wie auch anspruchsvolle Gelände der Zwickauer Mulde einzubetten. Sie ist damit von landschaftsbildprägendem Charakter, ohne aber der Tallandschaft zu schaden. Der Bau der Strecke ermöglichte das wirtschaftliche Wachstum der Industriebetriebe und damit der gesamten Region. Die Strecke besitzt damit auch wirtschaftshistorische Bedeutung.

LfD/2015

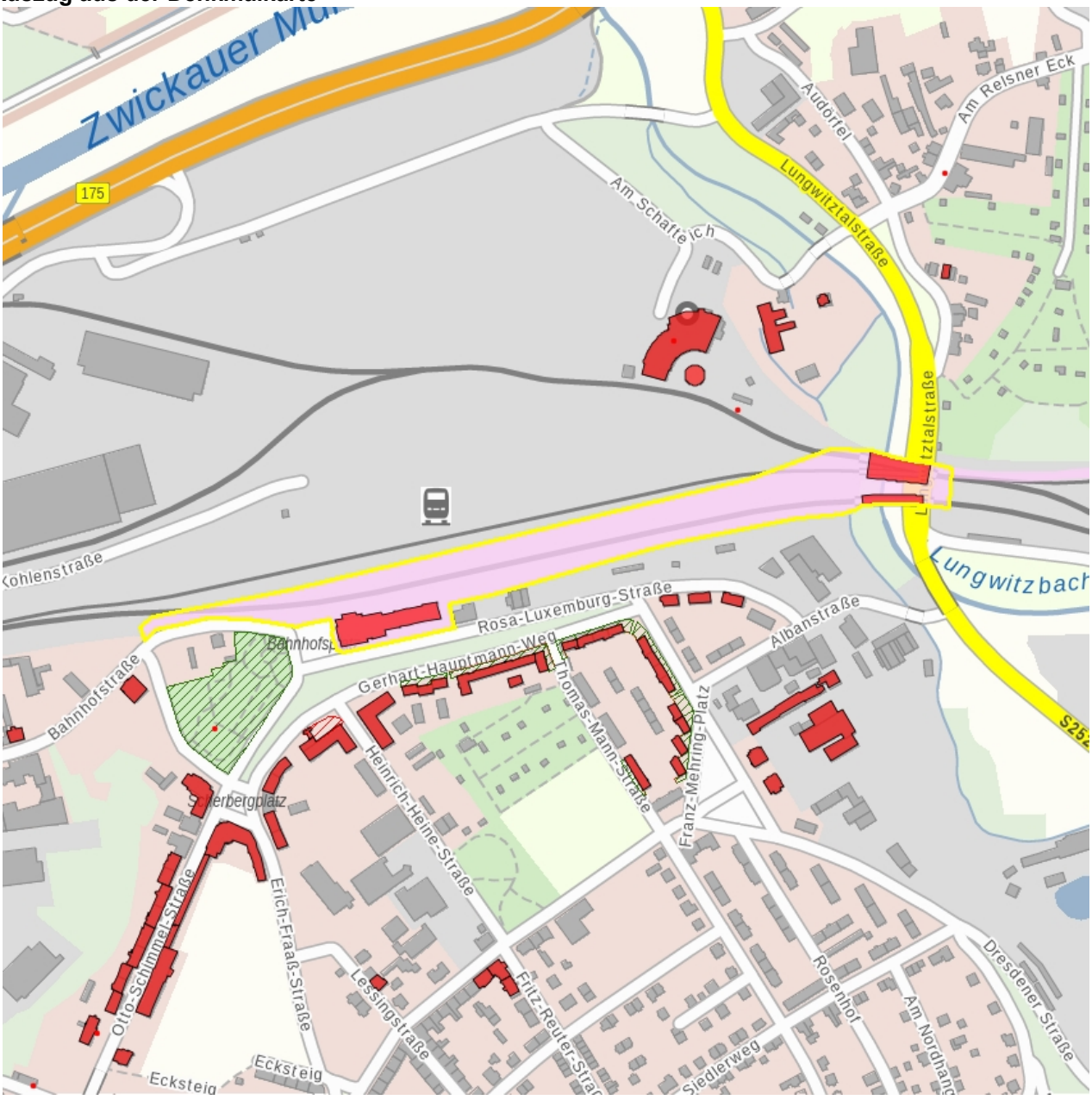
Datierung 1873-1877 (gesamte Strecke)

Ausweisungsstelle Landesamt für Denkmalpflege Sachsen



Fotonummer	**F 09306181 A**
Aufnahmejahr	2015
Fotograf	Ehrentraut, Jane
Beschreibung	Sachgesamtheit Muldentalbahn mit Einzeldenkmalen und Sachgesamtheitsteilen in den folgenden Teilabschnitten (siehe auch Sachgesamtheitsliste - Obj. 09306181)

Auszug aus der Denkmalkarte



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