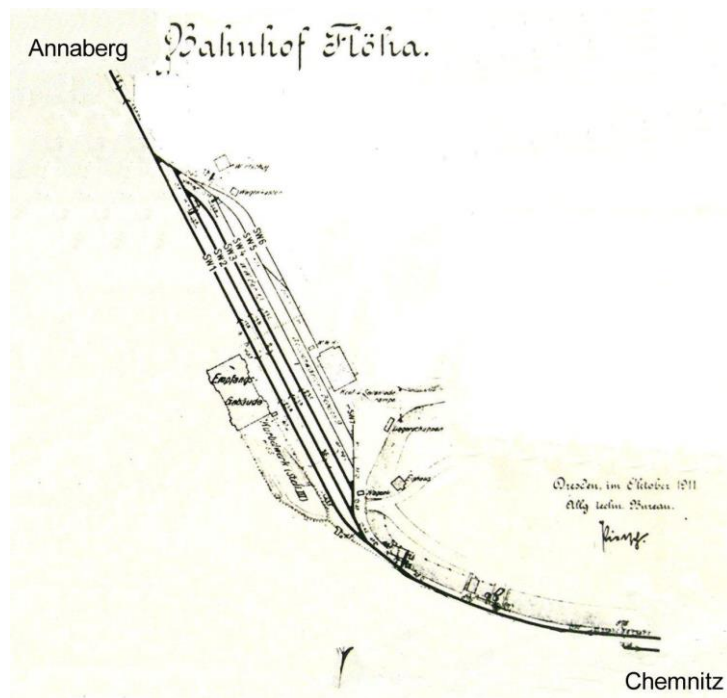


Als die Eisenbahn nach Flöha kam

Wenn wir auf über 150 Jahre Eisenbahngeschichte in Flöha zurückblicken können, so sollen nicht die Pionierleistungen vergessen werden, die dazu führten. Es war ein recht steiniger Weg, wie wir noch feststellen werden.

Anfang der 50er Jahre des 19. Jh. war man sich im Prinzip einig, das mittlere Erzgebirge eisenbahnmäßig zu erschließen. Als im Jahr 1862 endlich nach vielerlei Schwierigkeiten mit dem Bau der Trasse begonnen werden konnte, waren schon 10 Jahre mit Studien, Planung und Projektierung ins Land gegangen. Zunächst aber dachte man daran, Annaberg über Schwarzenberg von Chemnitz aus zugänglich zu machen. Schließlich einigte man sich darauf, die Linienführung über Schwarzenberg fallen zu lassen. Aber wieder gab es Meinungsverschiedenheiten. Einmal waren es Vertreter, die für eine sogenannte Höhenbahn eintraten, Richtung Thum-Ehrenfriedersdorf. Andere wiederum favorisierten die Bahn durch das Zschopautal. Sie waren aber anfangs in der Minderheit. Im Jahr 1856 wurde eine Trasse über Gelenau spezieller untersucht. Sie sollte über Gornau, Weißbach, Untergelenau, nach Herold und Ehrenfriedersdorf ansteigen und danach wieder in die alte Trasse eingeleitet werden.

Ganze zwei Jahre zogen sich die Prüfungen der Varianten hin, bis die Wahl auf die Zschopautaltrasse wegen der größeren industriellen Bedeutung fiel. Damit erhielt Flöha die Chance, eine Bahnstation zu erhalten. Aber so einfach ging das alles nicht. Da sind zunächst die Bauern. Sie waren mit dem Eisenbahnbau gar nicht einverstanden. „Da kommt nur fremdes Volk ins Dorf.“ So und anders lauteten die Argumente. Zudem war im Talkessel ein Damm notwendig, der die Niederung überbrücken musste. Dazu kam noch eine Brücke über die Zschopau. Und bevor überhaupt der erste Zug zum fahren kam, gab es schon den ersten Krach mit den Anliegern an dem Bahndamm und an der Brücke. Ortstermine wurden mit der Eisenbahngesellschaft, dem Gerichtsammt Augustusburg und den Eigentümern angesetzt. Es muss da recht haarig zugegangen sein. In einem Protokoll vom 15. Oktober 1864 beklagte sich die Firma Weißbach über den begonnenen Brücken- und Dammbau. Die Wasserströmung würde das eigene Ufer beschädigen, weil die Brückenpfeiler falsch im Wasser stünden. Es kam dann am 12. November 1864 wegen des Eisenbahnbrücken-Streites mit der Firma Weisbach zu einem Lokaltermin mit Oberingenieur, Rat, Inspektor, Spezialcommisär, Vicerichter und dem Gerichtsschöppe. Letztlich ging es um



die eingleisige Bahnlinie nach Annaberg 1866

einen alten Kartoffelacker von 18 Quadratruthen Größe (ca. 68 Quadratmeter) der Firma Weißbach. Nach längerem hin und her kam es zu einem Vergleich. Das waren, wie gesagt, Verhandlungen mit einem einzigen Anlieger. Aber es gab der Fälle mehrere.

Am 3. September 1862 begannen im Flöhaer Raum die Bauarbeiten zunächst mit dem Dammbau und am 2. Februar 1866 konnte die Zschopautalbahn ihren offiziellen Fahrdienst aufnehmen. Die Einweihung wurde sehr feierlich vollzogen. Vor dem Bahnhof hatte man eine Ehrenpforte errichtet und Girlanden umrankten den Bahnhof. Die Eisenbahnstrecke nach Annaberg war eingleisig, auch die Teilstrecke Chemnitz-Flöha. Der Eisenbahndamm in Flöha war dementsprechend schmal, ebenso die Brücke. Der Personenbahnhof befand sich, mit Blickrichtung nach Plau, links des Gleises. Der heute nicht mehr vorhandene Güterboden befand sich rechtsseitig der Gleise. Wie der damalige Chronist sagte, ist Flöha nun mit der großen weiten Welt verbunden.

Freilich, um nach Dresden zu kommen, war es noch etwas umständlich. Die Strecke führte über Chemnitz und Riesa nach Dresden. Wollte man nach Leipzig, so musste man sich von Chemnitz aus ebenfalls der Riesaer Linie bedienen.

Es gab aber auch lustiges zu berichten. Lassen wir dazu den Chronist Rudolf Hans sprechen:

„Der Gutsbesitzer Louis Wächtler (Guts- und Restaurationsbesitzer an der Stelle der heutigen Albertsburg) machte sich bei dieser Gelegenheit den Spaß, einen alten Erntewagen zu einem Omnibus herauszuputzen und fuhr damit den ganzen Tag vor den Gütern und Häusern in Flöha herum, um Passagiere nach der Bahn zu bringen.“

Mit der Eröffnung der ersten Eisenbahn, so ist überliefert, war mit Flöha eine merkliche Veränderung vorgegangen. Mehrmals tagsüber hörte man herannahendes und sich wieder entfernendes Fauchen und Pusten, schrilles, bald aus der Struth, bald aus der Erdmannsdorfer Richtung gellendes Pfeifen. Mit der Ruhe des bisher verträumten Bauerndorfes war es vorbei.

Der Anfang war jedoch gemacht. Doch schon während der Bauarbeiten zur Annaberger Strecke liefen Untersuchungen zur Trasse Chemnitz-Dresden. Zuerst wollte man eine Streckenführung, an der möglichst viele Orte einen Eisenbahnanschluss erhalten sollten. Von der Streckenführung

zwischen Freiberg und Chemnitz hatten die Städte Hainichen und Frankenberg alle Chancen, auch wegen der flacheren Trasse. Es war jedoch die längste Distanz. Doch noch während der Untersuchungen kam eine Anfrage aus Bayern.

Man wäre an einer Fernstrecke München-Hof-Dresden-Breslau interessiert. Damit wurden die Weichen für die kürzeste Strecke gestellt.



Trassenvorschläge Chemnitz-Freiberg

Erstmalig kam damit Flöha ins Gespräch. Die Steigungsverhältnisse, vor allen Dingen zwischen Flöha und Oederan, waren jedoch so ungünstig, dass davon zunächst wieder Abstand genommen wurde und eine Streckenführung über Brand-Erbisdorf-Hartmannsdorf-Gahlenz-Metzdorf als aussichtsreiche Variante angesehen wurde. Die Verhandlungen im Landtag Dresden wurden hart geführt - und kosteten Zeit. Zuletzt gab es für Flöha-Oederan in einer Kampfabstimmung im Landtag die Zustimmung. Der Oederaner Bürgermeister Messerschmidt hatte die besseren Argumente auf seiner Seite.

Ein generelles Problem trat damit allerdings zu Tage. Flöha hatte bereits einen Bahnhof. Dieser lag mitsamt der Streckenführung günstig für die Annaberger, dafür umso ungünstiger für die Dresdner Strecke. Es wurde ernsthaft erwogen, die Einführung von Dresden her in Niederwiesa vorzunehmen. Die Entscheidung fiel dann zugunsten von Flöha aus. Doch dazu musste man die Dresdner Strecke in einem weiten Bogen und auch noch durch hartes Gestein zum vorhandenen Bahnhof führen. Zudem gab es Erweiterungen und Umbauten der vorhandenen Streckenführung. Der Damm wurde zunächst verbreitert; die Brücke ebenfalls. Die Dresdener Strecke war zweigleisig vorgesehen und so musste dazu der Platz geschaffen werden. Der Bahnhof wurde ein Inselbahnhof. Links führte die Dresdner und rechts die Annaberger Strecke vorbei. Der Zugang zum Personenbahnhof führte nun unmittelbar rechts neben dem Dammstraßeneingang der heute nicht mehr vorhandenen Silberöhre nach oben.

Am 1. März 1869 war es dann soweit. Flöha wurde mit der Eröffnung der Dresdner Strecke ein Eisenbahnknotenpunkt. Die Indienststellung war allerdings schon viel früher geplant. Aber die späte Entscheidung für die Trasse Flöha-Oederan, die schwierigen geologischen Bedingungen, z.B. Bau der Hetzdorfer Brücke, aber auch der Krieg von 1866 trugen in der Summe dazu bei, dass so viel Zeit verfloss. Gegen die Firma Weißbach musste ein - Exprivatisierungsverfahren angesetzt werden, da sie sich weigerte, Land für die Verbreiterung des Bahndammes zu verkaufen.



der alte Flöhaer Staatsbahnhof

Ganz besonders sei aber daraufhingewiesen, dass mit dem Anschluss Flöhas an das Eisenbahnnetz ein enormer wirtschaftlicher Aufschwung eingetreten ist. Diese gewaltige wirtschaftliche Entwicklung war nach Aussagen der damaligen Fachleute nicht mehr rückgängig zu machen. Der enorme Schub traf nicht nur für Flöha sondern genauso für Plau zu. Das spiegelt sich auch in der steigenden Einwohnerzahl wider. Seit den 30er Jahren des 19. Jh. verdoppelte sich die Einwohnerzahl Flöhas und Plaues aller 30 Jahre. War es in den 30er Jahren die Industrie, die die Wirtschaft in

Gang gesetzt hatte, so führte die Eisenbahn und danach die Gründung der Amtshauptmannschaft die Weiterentwicklung auf hoher Ebene fort.

Bei all dem Gesagten soll eine weitere Bahnanlage, die Flöhatalbahn, nicht vergessen werden. Die Vorbereitungen dazu gehen bis Ende der 50er Jahre des 19. Jh. zurück. Da der sächsische Staat aber nicht eine dringende Notwendigkeit in dieser Angelegenheit sah, fanden sich im Jahr 1868 Privatkomitees, die den Gedanken aufgriffen. Es bildete sich dazu die Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft, die den Bau dieser Eisenbahnlinie übernahm. Im Februar 1872 erfolgte der erste Spatenstich und am 24. Mai 1875 konnten die Strecken Flöha-Marienberg und Pockau-Olbernhau in Betrieb genommen werden. Die Indienststellung des Streckenabschnittes Marienberg-Reitzenhain erfolgte dann am 12. Juli 1875. Ungünstige Umstände veranlassten das Konsortium, die Flöhatalbahn an den sächsischen Staat zu verkaufen und am 16. Dezember 1876 wurde die Flöhatalbahn eine Staatsbahn.

Wie sah das nun damit in Flöha aus? Da diese Eisenbahnlinie als Privatbahn konzipiert war, hatte sie vollkommen eigene Anlagen und auch keine Verbindung mit der Staatsbahn. Flöha besaß damit zwei Bahnhöfe. Der Komotauer Bahnhof, wie er genannt wurde, hatte ein eigenes Abfertigungsgebäude, selbstverständlich auch eigene Gleisanlagen, eine Drehscheibe, ein Heizhaus, die Wasserzuführung für die Lokomotiven, eine eigene Güterabfertigung, das Verwaltungsgebäude und auch eine eigene Bahnhofswirtschaft mit dem Namen: „Restaurant zur Eile“. Erreicht wurde der Komotauer Bahnhof durch eine ständig ansteigende Straße, die ihren Beginn bei dem „schiefen Tunnel“ hatte, heute Bahnunterquerung der Augustusburger Straße. Es war eine ganz schöne Anstrengung vom Ort bis zum Komotauer Bahnhof zu gelangen. Der entstandene Durst konnte nur schnell in Eile gelöscht werden. Daher der Name der Bahnhofswirtschaft: „Zur Eile“.



Teilansicht der Komotauer Bahnhofanlage

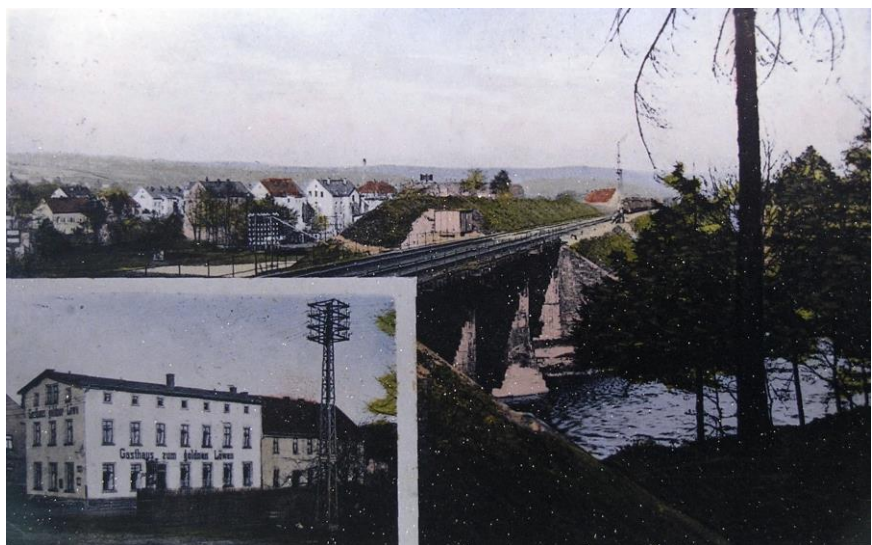
Da nun die Strecke Flöha-Reitzenhain verstaatlicht war, wurde zum Staatsbahnhof eine Gleisverbindung hergestellt und ab dem 25. Mai 1879 fuhren die Personenzüge nach Reitzenhain mit vom Staatsbahnhof ab. Links des alten Bahnhofes war zu den beiden Dresdner Gleisen noch ein drittes für die Strecke nach Reitzenhain hinzugekommen. Damit hatte der alte Bahnhof die Gestalt angenommen, wie aus dem Bild Seite 3 ersichtlich ist. Das alte Empfangsgebäude stand zwischen den heutigen Gleisen 5-6 und dem heute nicht mehr vorhandenen Güterboden. Damit war der Bahnhof zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkt und einem stark frequentierten Umsteigebahnhof geworden. Und das hatte Folgen. -Negative! Eigentlich waren mit jeder neuen Linie die Gleise immer nur dazu gebaut worden. Das mag zwar der Linienführung genügt haben. Die Nachteile bekamen aber die vielen Reisenden zu spüren. Der immer größer werdende

Personenverkehr hatte zur Folge, dass immer mehr Probleme mit der Personenabfertigung auftraten. Um den Reitzenhainer Zug zu erreichen, waren die beiden Dresdner Gleise zu überschreiten. Oft stand dort ein später abfahrender Zug. Es ist heute kaum zu glauben. Die Reisenden mussten durch die Abteile des haltenden Zuges hindurch gehen und das bei den niedrigen Bahnsteigen von damals. Ein Wunder, dass es keine größeren Unfälle gab.

Und so kam es zu Ende des 19. Jh. zu ersten Petitionen des Gemeinderates, doch einen Umbau des Bahnhofes vorzunehmen oder besser, einen Neubau zu errichten. Auch wurde daran erinnert, wenigstens den Bahnhof erst einmal zu streichen. Er hatte seit der Eröffnung keine neue Farbe mehr gesehen und das bei dem ständigen Lokomotivenqualm. - Aber, wie das so ist. Die Eisenbahn, schon immer ein Staat im Staate, interessierte das sehr wenig. Die Antworten, wenn überhaupt, waren nichtssagend.

Interessant ist vielleicht auch, einmal die heutige Lage der Augustusburger Straße im Zusammenhang mit dem Bahndamm zu betrachten. Eine Verbindungsstraße von Flöha nach Plaue, wie wir sie heute kennen, gab es bereits in den Sächsischen Meilenblättern von 1790. Sie war beiderseitig mit Pappeln gesäumt und verlief von der Kirchenbrücke bis zum Abzweig der heutigen Lessingstraße, die es natürlich noch nicht gab, etwa in der heutigen Straßenführung. Danach knickte sie nach Süden ab, um in fast geradliniger Weiterführung die Zschopau etwa an der Seeberbrücke zu erreichen. Damit hätte die Straße den Bahndamm in einen Winkel von 20-30 Grad unterqueren müssen und die Unterführung wäre damit extrem lang gewesen. Das ging natürlich nicht. Man verlegte die heutige Augustusburger Straße deshalb in etwa parallel zum entstehenden Eisenbahndamm, um an einer geeigneten Stelle möglichst rechtwinklig den Damm kreuzen zu können. Ganz rechtwinklig gelang es aber nicht. Von der Eisenbahngesellschaft wurde die Unterquerung deshalb als der schiefe Tunnel bezeichnet. Größere Probleme dürfte es bei der Straßenumlegung nicht gegeben haben. Zumindest ist aktenmäßig nichts bekannt. Das letzte Gebäude an der heutigen Augustusburger Straße in Flöha war das Haus von der Böttgerei Graupner, das auch heute noch durch seine markante Abwinkelung den alten Straßenzug erkennen lässt.

Auch der Güterverkehr vergrößerte sich ständig. Ende der 80er Jahre des 19. Jh. wurden deshalb Rangier- und Ausziehgleise mit Ablaufberg notwendig. Diese Gleise führten bis zur Struthbrücke. Das war wieder mit einer Dammverbreiterung verbunden. Kurz vor 1900 unterbrach die Inbetriebnahme des Hilbersdorfer Rangierberges jäh die Aufwärtsentwicklung des Güterumschlages in Flöha. Viele Familien zogen nach Chemnitz, da deren Familienväter dienstversetzt



der Ablaufberg in Flöha neben der Struthbrücke

wurden. Der Güterverkehr hat in Flöha auch nie wieder die Bedeutung aus der Zeit vor der Jahrhundertwende erreicht. Desto mehr steigerte sich jedoch der Personenverkehr. Besonders als Umsteigebahnhof wurde Flöha bald berüchtigt. Das veranlasste letztlich doch die Eisenbahndirektion, für Flöha eine gänzlich neue Bahnhofsanlage projektieren zu lassen. Das betraf sowohl die Gleisanlagen als auch die Empfangshalle. Es wurde geplant, die Gleise der Nebensrecken kreuzungsfrei von der Hauptstrecke Chemnitz-Dresden in den Bahnhof einzuführen. Das bedeutete beispielsweise, die Annaberger Strecke am Plauer Gasthof abzuzweigen, einen tiefen Grabeneinschnitt am Ende des



nie fertiggestellte Brückenpfeiler für die Annaberger Strecke

Golfplatzes in Richtung Reitzenhainer Strecke auszubaggern und die so zu errichtende Gleisanlage über ein Brückenbauwerk in die Bahnsteige 1 und 2 einzuführen. Die Brückenpfeiler sind heute noch vorhanden. Die Empfangshalle sollte an die Stelle kommen, an der sie sich auch heute befindet. Der Neubau war recht repräsentativ geplant, dem Zeitgeschmack um 1910 entsprechend. Das Bauwerk sollte sich bis zur heutigen Silberröhre hinziehen. Es waren drei Tunnel geplant. Ein Personentunnel zum Erreichen der Bahnsteige, ein Postpakettunnel zu den Bahnsteigen und ein Personentunnel, die Silberröhre. Der Bahnhofsvorplatz hingegen war wenig gestaltet und sehr klein. Es ist dabei zu bedenken, dass es die heutige Bahnhofstraße, aber auch das Postamt an der heutigen Stelle nicht gab. Im Jahr 1913 war das Projekt fertiggestellt und 1914 sollte der Bau der neuen Bahnhofanlage beginnen. Der erste Weltkrieg und die Nachkriegszeit verhinderten das Vorhaben jedoch absolut. Immer länger musste der alte Bahnhof mit all seinen Unzulänglichkeiten in Betrieb bleiben.

In der Zwischenzeit, ab dem Jahr 1920, bemühte sich der Gemeinderat Plaue-Bernsdorf nachhaltig, einen Haltepunkt an der Annaberger Strecke genehmigt zu bekommen. Die Verhandlungen zogen sich in die Länge. Es waren bereits Entwürfe vorhanden, bis es dann im Jahr 1935 durch die Deutsche Reichsbahn-Direktion in Dresden aus betriebswirtschaftlichen Erwägungen heraus endgültig zu einer Ablehnung kam. - Der Haltepunkt würde von zu wenigen Einwohnern benutzt und die nächste Ein- und Aussteigestelle in Flöha sei nicht weit entfernt.

In Flöha gingen inzwischen die Verhandlungen weiter. Gleichzeitig traten neue Hindernisse auf. Es fehlte ja die Straßenverbindung von der Karlstraße (Teil der heutigen Bahnhofstraße) zur Carolastrasse (Rudolf-Breitscheid-Straße). Die Eisenbahndirektion sah die Straßenanbindung als eine kommunale Angelegenheit an. Der Gemeinderat hatte aber auch kein Geld und wies die Eisenbahn auf ihre Pflichten hin. So wurde noch im Jahr 1932 über diese Straßenverbindung gestritten. Selbst ein Fußweg mit Benutzung leichter Handwagen scheiterte an Genehmigungsverfahren. Dazwischen erschien vom Gemeinderat eine Denkschrift. In ihr wurden die Zustände, die Eisen-

bahn betreffend, sehr anschaulich dargestellt. So wurde festgehalten, dass die Bauarbeiten erst im Jahr 1919 aufgenommen werden konnten. „Die Arbeiten sind aber sehr langsam vor sich gegangen, sodass zwar Spuren des Umbaus von den Flurgrenzen Niederwiesa bis Falkenau zu beobachten sind, dass aber das Ortsbild durch die durchgeführten Arbeiten einen recht traurigen Eindruck macht. Geröll, Stein- und Schuttmassen sind über die Böschungen heruntergekippt und dergleichen. Begonnene Brückenbauten sind wieder eingestellt worden.“ Weiter wird festgestellt, „dass die Sicherheit des jetzigen Bahnhofes Flöha sehr zu wünschen übrig lässt. Einen Beweis hierfür liefern die seit Jahren sich ereigneten Unfälle und Zusammenstöße. Die Nachbarbahnhöfe können bestätigen, dass durch den Bahnhof Flöha fast regelmäßige Zugverspätungen eintreten... Das jetzige Bahnhofsempfangsgebäude kann den Verkehr während der Ferien und Sonnabends und Sonntags unmöglich bewältigen.“ Die Abortanlagen müssen in einem Zustand gewesen sein, der wörtlich zum Himmel gestunken haben soll.

Am 11. Juli 1929 teilt die Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft mit, dass wegen der gespannten Finanzlage der Reichsbahn noch nicht mit Bestimmtheit angegeben werden kann, wann die Bauarbeiten wieder aufgenommen werden können. Da taucht schon wieder eine Hiobsbotschaft auf. Dem Gemeinderat Plaue-Bernsdorf wurde mitgeteilt, „dass der Fußgängertunnel (Silber- röhre) gestrichen ist und bestimmt nicht erstellt wird.“ Jetzt werden alte Verträge herausgesucht und beide Gemeinderäte, Flöha und Plaue, gehen auf die Barrikaden. Zur Verbindungsstraße zwischen Karl- und Carolastraße schaltet sich die Deutsche Post ein, die 1930 ihr neues Amt eröffnete, den Platz für ihr Gebäude in Erwartung der Fertigstellung des Empfangsgebäudes so gewählt hat und sich nun übergangen fühlt.

Endlich, am 25. Januar 1933 teilt die Reichbahndirektion Dresden mit: „Es besteht die begründete Aussicht, dass wir in diesem Jahre den Umbau des Bahnhofes Flöha fortsetzen können. Die früher aufgestellte Planung musste allerdings entsprechend der veränderten verkehrlichen, sicherheits- technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse überarbeitet werden... Wir sind gleichwohl bereit, die Herstellung dieses Tunnels (Silberröhre)... auf unsere Kosten auszuführen. Beleuchtung, Reinigung, Betreuung und polizeiliche Überwachung des Tunnels wäre aber Sache der Gemeinde...“

Damit war Bewegung in die Angelegenheit gekommen. Es kam zu Vergleichen. Der Fußgänger- tunnel und die Verbindungsstraße zwischen Dampfkesselfabrik Fa. Weißbach und dem Postamt wurden gebaut. Da im Fußgängertunnel Wände und Decke mit Silberbronze gestrichen wurden, hatte er gleich nach der Eröffnung seinen Namen weg. „Die Silberröhre“. Amtlicherseits ging das aber nicht so schnell. Es sollten noch Jahrzehnte vergehen, bis der Name Silberröhre ohne Anstri- che von der Stadtverwaltung verwendet wurde. Der Bahnhofsbau wurde nun sehr eilig vorange- trieben. Die Fa. Philipp Holzmann übernahm den gesamten Betonbau. Die Ziegelbauten wurden durch die Firma Lindner und Sohn aus Flöha ausgeführt. Zeitweise hatte genannte Firma über 300 Arbeitskräfte für den Bau eingesetzt.

Am 18. Juni 1934 war dann folgender Anschlag der Stadtverwaltung zu lesen:

B e k a n n t m a c h u n g .
=0=0=0=0=0=0=0=0=0=0=0=0=0=0=

Morgen Dienstag, den 19. Juni 1934, früh 4 Uhr, findet die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofsempfangsgebäudes statt. Diese Tatsache ist stadtgeschichtlich von großer Bedeutung.

Die Einwohnerschaft unserer Verkehrsstadt wird gebeten, der Freude über die Schaffung des neuen Empfangsgebäudes und die ganz bedeutende Verbesserung unserer Bahnhofsanlage dadurch besonderen Ausdruck zu verleihen, daß am 19. ds. Mts. alle Häuser mit Flaggenschmuck versehen sind.

F l ö h a , am 18. Juni 1934.

D e r S t a d t r a t .



Bürgermeister.



Die neue Empfangshalle. Bild um 1934

Damit war ein jahrzehntelanger Wunsch der Einwohner Flöhas und Plaues, aber auch aller Durchreisenden, in Erfüllung gegangen. Ein modernes, in seiner Architektur ansprechendes Empfangsgebäude, auf dem Stand der Technik befindliche Nebenanlagen, neue Gleisanlagen, standen den Reisenden zu Diensten. Vorbei war das Überschreiten von Gleisen, das Durchklettern von Abteilen. Sicherheitstechnisch auf dem neusten Stand, gehörte der Flöhaer Bahnhof zu den modernsten Bahnhöfen Deutschlands. Neue Sicherheitstechnik ermöglichte es, auf den tiefen Einschnitt im Golfplatz mit ihren Brückenbauwerken verzichten zu können. Ein eigener Posttunnel allerdings entfiel. Den Expressgutverkehr von und zu den Bahnsteigen erledigten nun die neuen Elektro-Eisechsen. - Und die Reisenden hatten jetzt ihren „Odol“-Bahnhof. - So wurde der Bahnhof in den ersten Jahren genannt, da in der Empfangshalle an den Wänden in vier Meter Höhe ringsum übergroße Bilder zur Odol-Reklame angebracht waren.



Der Odol-Bahnhof Floha
 Ein Versuch, aus der Erinnerung nachgezeichnet
 Reklame von 1934 Empfangshalle Zustand 2014

Ein Rekonstruktionsversuch aus dem Gedächtnis nachempfunden mit der Odol-Reklame von 1934 und einem zur Verfügung stehenden Bild der Empfangshalle aus dem Jahr 2014.

Das Innere der Empfangshalle entsprach der Technik und den alltäglichen Gebrauch der Zeit. Zur Information befand sich gleich rechter Hand vom Eingang eine offene Räumlichkeit mit Fahrplänen der Hauptstrecken Deutschlands, die sich wie ein Rollo herunterziehen ließen. Um zum Zug zu gelangen, musste man durch die Sperre gehen. Diese war am Anfang des Bahnsteigtunnels eingebaut und versperrte den freien Zugang zu den Bahnsteigen. An dieser Stelle wurden die Fahrkarten „geknipt“ (entwertet). Wollte man nur einmal den Bahnsteig betreten, benötigte man eine Bahnsteigkarte. Diese kostete 10 Pfennig.

Mit den drei Schaltern stand der Reichsbahn nun high-tech der 1930er Jahre zur Verfügung. Es ist erstaunlich, wie schnell man am Fahrkartenschalter die gewünschte Fahrkarte selbst bei kleinen und weit entfernten Bahnstationen ausgestellt bekam. Die Preise waren schon recht solide. Der Fahrpreis war kilometerabhängig und kostete 8 Pfennig pro Kilometer, unabhängig von der Entfernung. Für Sonntagsrückfahrkarten gab es $33\frac{1}{3}\%$ Ermäßigung. Für die Fahrt mit Schnellzug kamen 3 Mark dazu. Eine Fahrt von Flöha nach Chemnitz/Karl-Marx-Stadt kostete 1,10 Mark. Sehr preisgünstig waren dagegen Zeitkarten. So kostete die Monatskarte Flöha-Karl-Marx-Stadt-Siegmara 13,20 Mark und eine Wochenkarte von Flöha-Chemnitz/Karl-Marx-Stadt 2,20 Mark. Auch gab es Regionalfahrpläne für alle Strecken in der Reichsbahn-Direktion-Cottbus für 50 Pfennige oder Kursbücher für die ganze DDR für 2 Mark.



Die Fahrkartenschalter

Nachdem die Expressgutabfertigung eingestellt worden war, wurde die nicht mehr gebrauchte Abfertigungsstätte zur Aufbewahrung von Fahrrädern umfunktioniert. Gegen eine geringe Gebühr konnte man eine Fahrradkarte erwerben. Die Fahrradaufbewahrung wurde vor allem von Wochen- und Monatskarteninhabern gern genutzt.

Der Empfangshalle angemessen, war auch der Bahnhofsvorplatz großzügig gestaltet. Dort hielten fast ausschließlich Omnibusse der Kraftomnibuslinie Augustusburg-Flöha-Frankenberg. Wer besaß 1934 in Flöha sonst schon ein Auto.



Gastgarten der Mitropa-Gesellschaft II. Klasse

Die Mitropa-Gesellschaft bot je eine Gastlichkeit in der II. und III. Klasse an. Man konnte also selbst auswählen, worin man zu sitzen gedachte. Der wunderschön bepflanzte Gastgarten der II. Klasse zum Vorplatz hin lud in den Sommermonaten zum Verweilen ein.

Nach dem Krieg begann dann der Lack abzufallen. Das ist wörtlich zu nehmen. Auf den Bahnsteigen angebrachte Waschbecken mit Trinkwasserzuleitungen verrotteten und wurden nicht erneuert. Das Unkraut wucherte zwischen den Gleisen. Überhaupt machten die den Reisenden zugänglichen Anlagen einen immer ungepflegteren Eindruck. Das Verschwinden der Odolreklame war zu verschmerzen, die Bildergalerie „schöne deutsche Städte“ entlang links und rechts des Bahnsteigtunnels schon weniger. Die wertvollen grünen Keramik-Wandfliesen in der Empfangshalle wurden mit Mitschmatsch-Farbe in Beige überpinselt usw. usw. Große Wandflächen in der Halle und im Tunnel



Restaurant II. Klasse

wurden mit unverträglicher Farbe zum Untergrund überpinselt und die aufgetragene Farbe rollte sich dann wieder ab. Der schöne Bahnhof verfiel unaufhaltsam. Das betrifft sowohl die Innenräumlichkeiten wie auch die Außenansichten. Verschiedene Kunstwerker versuchten zeitweise mit viel Liebe entgegenzusteuern mit dem Anbringen großer Landschaftsgemälde zum Erzgebirge, beispielsweise. Dem Kunstgewerbe Verpflichtete spendeten eine kunstvoll gestaltete Weihnachtspyramide. Zerstörungswut machten auch diese schönen Gaben letztlich zu Nichte.

Nach der Wiederelektrifizierung des Mitteldeutschen Netzes nach dem Krieg war das Sächsische Dreieck eines der wichtigsten Investitionsvorgaben der DDR für die Deutsche Reichsbahn. Kostenersparnis, Fahrzeitverkürzung und der Wegfall von Vorspann- und Schiebelokomotiven auch Flöha-Oederan sind die wirtschaftlichen Fakten. Die Bauarbeiten für die Elektrifizierung im Bahn-



elektrifizierte Strecke Chemnitz-Dresden Blick nach Chemnitz Bild von 2020

hofsgelände waren doch beträchtlich. So mussten u. a. neben der Versetzung von Signalanlagen und der Verkürzung der Bahnsteigdächer zur Profilverfreiheit der Fahrleitungen – schließlich liegt eine Spannung von 15000 Volt an – auch etwa die Hälfte der auf dem Bahndamm kurz vor dem Zweiten Weltkrieg angelegten Gärten weichen. Insgesamt gestalteten sich die Baumaßnahmen in unserem Raum zügig und am 24. September des Jahres 1965 konnte die elektrifizierte Strecke Chemnitz-Freiberg, von der Blaskapelle des Pioniorchesters der Musikschule Flöha feierlich umrahmt, vom ersten elektrisch betriebenen Zug eröffnet werden. Mit Oberleitungen versehen wurden die Gleise der Bahnsteige 2 bis 5. Die Bahnsteige 1 und 6 blieben, da diese nur für die Erzgebirgsbahnen vorgesehen sind, oberleitungsfrei. Da mit der Elektrifizierung der Schiebedienst für Flöha wegfiel, wurden mithin auch das Heizhaus, und schließlich auch die Wasserkrane und weitere, den Dampflokomotiven dienende Einrichtungen überflüssig. Vorbei war es mit dem vor allen Dingen nachts störenden Pfiffen der Lokomotiven, zum Beispiel beim Ankoppeln der Schiebeloks. Oftmals konnte man allerdings beobachten, dass Dieselloks ihren Dienst versahen, obwohl die Oberleitungen einen Elektrobetrieb zugelassen hätten. Die Fahrzeiten auf den elektrisch betriebenen Strecken reduzierten sich erfreulicherweise drastisch.



1994 erfolgte Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes

Bald nach der friedlichen Wiedervereinigung erfolgte mit der gleichzeitigen Grunderneuerung vieler Straßen der Stadt auch im Jahr 1994 eine komplette Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes. Die einzelnen Bus-Linien und Taxis erhielten getrennte Abfahrtsbuchten und verkörpern damit auch eine der Zeit entsprechende Modernisierungsmaßnahme zum Vorteil der Reisenden, auch für den Übergang von der Bahn zum Bus und umgekehrt. Eine Aufwertung des gesamten Umfeldes von Bus und Bahn ist augenscheinlich wahrzunehmen. Auf der Hauptstrecke Dresden Chemnitz tut sich einiges. Wir sehen zum ersten Mal einen ICE mit Halt in Flöha.



der ICE passiert die im Jahr 2000 neugebaute Struthbrücke

Als am 24. September 2008 mit dem symbolischen ersten Spatenstich an der Struthbrücke endlich die Bauarbeiten für die Umgehungsstraße begannen, war auch das Ende der Silberröhre vorgezeichnet. Im Jahr 1934 als Zugang für die südlich des Bahnhofes wohnenden Einwohner erbaut, hat sie über die vielen Jahrzehnte ihre Aufgabe erfüllt, wenn auch von Anfang an eine Verlängerung des Bahnsteigtunnels vor allen Dingen für die Plauer Einwohner wünschenswert gewesen wäre. Dieser Wunsch wurde mit dem Bau der Umgehungsstraße erfüllt. Die Silberröhre wurde infolge der notwendigen Veränderungen am 24. November 2010 endgültig geschlossen.

Am 30. August 2012 konnte die „neue Silberröhre“ fertiggestellt und für den Fußgängerverkehr freigegeben werden. Mit der Verlängerung des Bahnsteigtunnels verringerte sich der Weg zu den Bahnsteigen schon erheblich.



Die alte und die neue Silberröhre



Die Erzgebirgsbahn hat einen neuen Haltepunkt. So steht es in den Analen. Am 31. März 2008 erfolgte mit dem traditionellen „Band durchschneiden“ die Inbetriebnahme des Bahnhofes. Ausgestattet mit einem neuen Wetterschutzhaus und einem barrierefreien Zugang bietet sie den Fahrgästen in Plaua jetzt einen viel kürzeren Weg zum Reiseantritt. In acht Wochen Bauzeit und mit einem Kostenaufwand von etwa 200000 € wurde der Haltepunkt im Rahmen einer Vollsperrung und der gleichzeitig komplett vorgenommenen Streckenmodernisierung errichtet.

Seit 1920 bemühte sich der Gemeinderat Plaua um einen Haltepunkt. 90 Jahre mussten vergehen, bis der große Wunsch endlich doch in Erfüllung ging. „Wir freuen uns sehr darüber.“

Haben wir uns etwa zu früh gefreut? Eigentlich begann es mit der Auflösung der Mitropa Gesellschaft und damit mit der Schließung der Mitropa-Gaststätte im Jahr 1992. Wenn das noch für all die Nicht-Reisenden Flöhaer zu verkraften war, so sind doch zunehmende Schmierereien überall an den Bahnanlagen augenscheinlicher. Längst schon ist die Expessgutabfertigung eingestellt worden und die Fahrkartenausgabe schließt zu Gunsten einer privaten Agentur im Bahnhof ihre Pforten. Im Mai 2000 streicht die Bahn die durchgängigen Interregio-Verbindungen Dresden-Obersdorf, die Neigetechnik funktionierte gerade von 2001 bis 2002, mit dem Fahrplanwechsel 2006 stellte die DB die Intercity-Verbindung ein. Ersetzt wurden die Züge durch den neuen IRE-Express. Diese Züge wurden dann aus wirtschaftlichen Gründen im Dezember 2013 auch eingestellt. Man braucht nicht die Vogelperspektive zu bemühen um die Zurückbauung der gesamten Gleisanlagen



Gleisanlage von 1934, im Jahr 2014 stark zurückgebaut

zu bemerken.

Aus dem einstmaligen großen „blühenden“ Knotenpunkt mit allen dazu notwendigen Betriebsarten und Einrichtungen blieb gerade ein „Durchfahrbahnhof“ ohne jegliche Nebengleisanlagen. Waren es einstmals über achtzig Beschäftigte im Fahrdienst und in der Verwaltung, so sank deren Zahl bis heute auf Null. Möglich wurde die Abschaffung aller in Flöha Beschäftigten Eisenbahner durch die konsequente Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung, die es gestattet, mittels Fernsteuerung aus der Zentrale in Leipzig alle Steuerungen und Befehle von fern aus vorzunehmen und durchzuführen. Für die Deutsche Bahn AG mag das die erhofften Einsparungen bringen und wie es sich zeigt, auch störungslos durchzuführen sein. Die Reisenden, vor allen die Älteren, vermissen den menschlichen Kontakt sehr.

Damit werden auch die beiden Stellwerke nicht mehr benötigt, außer Betrieb genommen und dann ab dem 2. November 2016 abgerissen.



Stellwerk B2 Befehlsstellwerk

Leider gehen die negativen Aufzählungen weiter.

Im Jahr 2008 verkauft die Deutsche Bahn AG den Bahnhof an eine britisch-deutsche Investorgruppe, 2014 gehört der Bahnhof einer anderen Interessengruppe und 2016 ersteigert Herr Mahmood Afzail das Bahnhofsgebäude und eröffnet in einem Teil der früheren Mitropa-Gaststätte sein Lokal „Gleis 7“. Der Verkauf von nicht mehr benötigten Immobilien in ganz Deutschland befreite die Bahn AG von Sorgen. Die Kommunen stehen damit vor schwer zu lösenden Aufgaben.



Die Eingangssituation im Jahr 2020

Mit dem im Jahr 2014 erfolgten weiteren Verkauf des Bahnhofes an einen neuen Interessenten entschließen sich die zeitweiligen Nutzer des Gebäudes ihr Mietverhältnis zu beenden.

Am 24. Juni 2014 ist es der Zeitungskiosk. Bis Jahresende folgen Backwarenstand, Getränkekiosk, die in der ehemaligen Mitropa-Gaststätte in vietnamesischer Hand befindlichen Läden für Obst/Gemüse und für Textilwaren. Ende Dezember 2014 wird die Empfangshalle geschlossen und das eiserne Rollo zum Tunnel hin herunter gelassen. Das wars dann. Die Reisenden betreten nun die Bahnsteige über den Hintereingang neben der Empfangshalle.

Der neue Besitzer will sich bemühen, das Gebäude wieder mit Leben zu erfüllen. Ob es ihm gelingt?

Endlich gibt es auch einen Lichtblick. Seit vielen Jahren bemühen sich Stadtverwaltung und Bürger, das Treppensteigen zu den Bahnsteigen durch Einbau von Personenaufzügen zu beenden. Jahrzehntelange Verhandlungen waren notwendig und führten letztlich zu einer optimalen Lösung. Jetzt sind die Bauarbeiten dazu in vollem Gang. Hoffen wir, dass die baldige Fertigstellung zu einem guten Ende geführt werden kann.



Der frühere und der heutige Eingang zu den Bahnsteigen

Es gab Zeiten, da gehörte unser schöner Bahnhof mit zur Visitenkarte unserer Stadt. Heute bleibt leider nichts als ein trauriger Anblick übrig.

Lothar Schreiter

Quellen:

- Prof. Karlheinz Blaschke/Geschichte Sachsens im Mittelalter
- Deine Heimat 1957/100 Jahre Post Flöha
- Hans Kobschätzky/Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835-1892
- Rudolph Hans Flöha
- Alba Publikation Alf Teloeken GmbH und Co. Kg. Düsseldorf 1996
Kurt Kaiß - Matthias Hengst
- Eisenbahnknoten Chemnitz
1996 Alba Publikation Alf Teloeken GmbH + Co. KG, Düsseldorf Seite 93...
- direkte Bahnverbindung Chemnitz-Dresden wegen technischer Schwierigkeiten 1840 "noch nicht ausführbar"
- 28.Juni 1855 Dresden-Tharant, Regierung drängte auf Weiterführung bis Freiberg
- Verwirklichung Idee von einer Ost-West-Verbindung Görlitz-Dresden-Hof
Antrag Landtag 1860/61 Untersuchungen Linienführung Chemnitz-Dresden,
- Nach Fertigstellung Chemnitz-Annaberger Bahn am 1. Februar 1866 sofortiger Weiterbau des 27 km langen Abschnittes Flöha-Freiberg. Die eingleisige Verbindung Chemnitz-Flöha wurde sogleich um ein zweites Gleis erweitert.
- 1. März 1869 verkehrt 1. Zug zwischen Chemnitz und Dresden
- 1. Juli 1869 "Generaldirektion der königlich sächsischen Staatseisenbahnen" mit Sitz in Dresden gebildet
- Flöha hatte sich 1872 schon zu einem bedeutenden Eisenbahnknoten entwickelt
Seite 102...
Die Strecken nach Süden ins Erzgebirge
Chemnitz-Annaberg-Weipert
- Erste Initiativen Chemnitz-Annaberg bis 1854 zurück
- 1858 Voruntersuchungen
- 1860 Vorlage beim Landtag mit Streckenführung durch das Zschopautal.
- Bau der 55,56 km langen eingleisigen Hauptbahn begann am 3. September 1862.
Betriebseröffnung am 1. Februar 1866
- Im Staatsvertrag zwischen Sachsen und Österreich vom 29. September 1869 Bau einer Verbindungsbahn zwischen Annaberg und Komotau. Betriebseröffnung am 3. August 1872. Am 12. August 1878 vom Staat übernommen
- Flöha-Reitzenhain Erste Bestrebungen 1857
- Ablehnung der Regierung als Staatsbahn
- 15. August 1871 Gründung der "Chemnitz-Komotauer Eisenbahngesellschaft", Baubeginn 1872
- Eröffnung Abschnitte Flöha-Marienberg (39,4 km) und Pockau-Olbernhau (10,7 km) am 24. Mai 1875, Reststück Marienberg- Reitzenhain (18,5 km) am 12. Juli 1875
- Günter Dietrich Chemnitz
- Günter Vieweger, mündliche Auskunft
- Ines Bürgel, mündliche Auskünfte
- Mahmood, Afzahl Flyer
- Eigene Kenntnisse