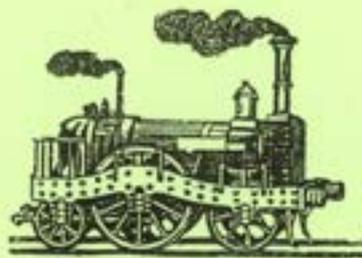


Geschichte

der

Elstertalbahn



**Sächsisch-Thüringische
Eisenbahn.**

Gera (Wolfsgefärbth) = Greiz = Plauen (Weischlitz).

Edgar Schwarz
Hauptstr. 18
07960 Neumühle

Inhalt

1. Vorwort
2. Allgemeines über die Geschichte der Eisenbahn
3. Vorgeschichte zum Bau der Elstertalbahn
4. Bau und Eröffnung der Elstertalbahn
5. Spezielles über den Bahnhof Neumühle
6. Die Entwicklung der Elstertalbahn bis in die Gegenwart
7. Quellennachweis

1. Vorwort

Mit der Erfindung der Dampfmaschine und nur wenig später danach der Eisenbahn, hat sich für die Menschheit ein revolutionärer Umschwung ereignet. Das war nicht nur in England oder in Nürnberg / Fürth so, sondern auch bei "unserer" Eisenbahn - der

Elstertalbahn.

Mit der Bahn blühte die Wirtschaft unserer Region auf, die Menschen fanden Arbeit und Brot, es entwickelten sich bessere Lebensbedingungen und auch der Fremdenverkehr nahm einen größeren Umfang an.

Dies alles war mir Grund genug, mein gesammeltes, umfangreiches Text - und Bildmaterial zu diesem Thema zu ordnen und in einer Dokumentation zusammen zu fassen, damit über die Geschichte der schon mehr als 125 Jahre bestehenden "Elstertalbahn", einschließlich des Bahnhofs Neumühle/Elster nichts verloren geht.

Neumühle im Herbst 2003

Edgar Schwarz

2. Allgemeines über die Geschichte der Eisenbahn

Von Menschen und Pferden gezogene Wagen gab es schon seit der Mitte des 16. Jahrhunderts. Vor allem im Bergbau nutzte man den geringen Laufwiderstand von Rädern auf Holz- oder Eisenschienen.

Aber erst am 1. August 1832 schlug die Geburtsstunde der Eisenbahn auf dem europäischen Kontinent. An diesem Tag wurde die

Pferdeeisenbahn

zwischen Budweis in Böhmen und Linz an der Donau in Betrieb genommen. Die Ausführung erfolgte durch Franz Anton Ritter von Gerstner, der nach phil. techn. Studium in Prag Professor für praktische Geometrie in Wien wurde. Nach mehreren Studienreisen nach England verwirklichte er die Idee und die Pläne seines Vaters zum Bau der Pferdeeisenbahn.

Nachfolgende Bilder zeigen sie zur damaligen Zeit.

Eisenbahn - Personenverkehr auf einer Strecke durch die einsamen Höhen des Böhmerwaldes. Die "Personenwagen" können ihre Abstammung von der Postkutsche nicht verleugnen.



Diese kolorierte Lithographie befindet sich im Besitz des Stadtmuseums Linz an der Donau. Der Künstler betitelte die Szene mit den Worten: „Ankunft Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin von Österreich in St. Magdalena, bey der Eröffnung der Eisenbahn von Linz nach Budweis am 21ten July 1832“. Bilder (4): Sammlung Nehl

Der mit Pferden und versuchsweise sogar mit Ochsen betriebenen Strecke war angesichts der aufkommenden Dampflokomotive kein langes Leben beschieden. Schon Jahre zuvor war in Großbritannien in einer langen Phase der Experimente am Bau einer dampfbetriebenen Eisenbahn gearbeitet worden.

Nach der Erfindung der Dampfmaschine 1769 und der Dampflokomotive wurden viele Jahre Pläne geschmiedet, Zeichnungen erstellt, Entwürfe gefertigt und wieder verworfen. Erst im Jahre 1825 nahm mit der

"Stockton and Darlington Railway"

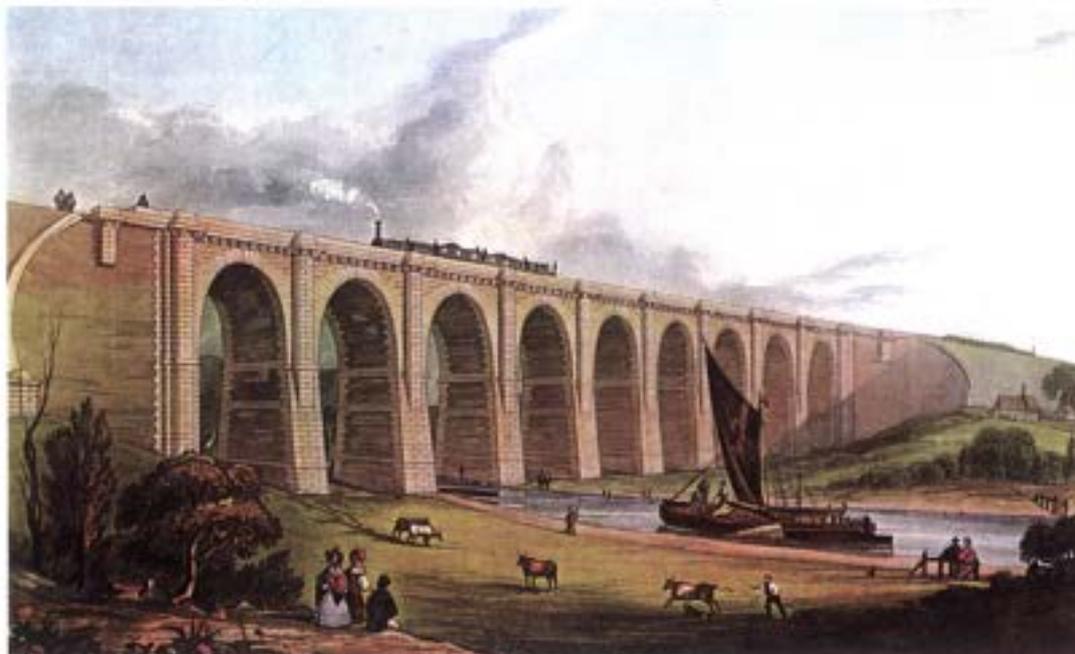
die erste Eisenbahn der Welt einen echten Dampflokbetrieb auf.

Als Zugpferd wurde eine "Locomotion" von Georg Stephenson eingesetzt.

Eine Maschine zog damals einen Zug mit 38 kleinen Wagen über eine 22 Meilen langen Bahnabschnitt und erreichte dabei eine Geschwindigkeit von 20 km / h.

Durch diesen Erfolg wurden die Pläne für eine Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, der "Liverpool and Manchester Railway" verstärkt vortrieben. Sie wurde 1830 eröffnet und gilt als Urahn der modernen Eisenbahn.

Welche technischen Leistungen schon damals vollbracht wurden, zeigt untenstehendes Bild.



Zu den eindrucksvollsten Bauwerken im Verlauf der „Liverpool and Manchester Railway“ gehört der Viadukt über das Sankey Valley und den gleichnamigen Kanal. Das rund 21,3 Meter hohe Bauwerk überbrückt das Tal mit neun großen Steinbögen. (Abbildungen (2): Sammlung Mehl)

Die englischen Beispiele machten in Deutschland schon bald Schule und so kam es 1835 zur Eröffnung der

"Ludwigs Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth"

und 1838 / 39 der ersten deutschen

"Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden".



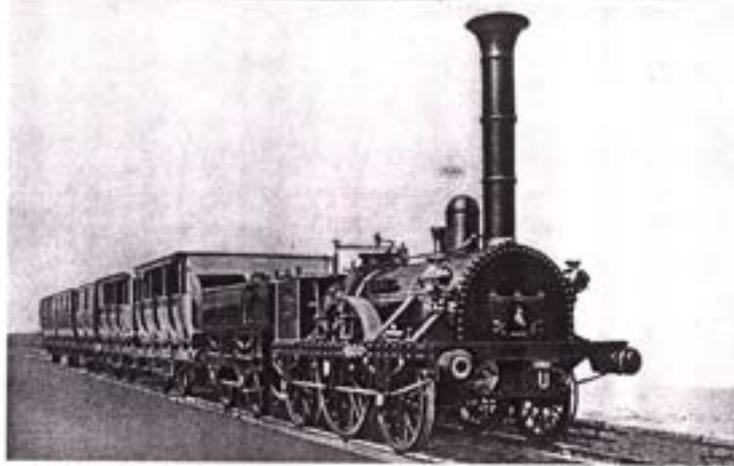
Die Eisenbahnstrecke von Hirschberg nach Pöritz



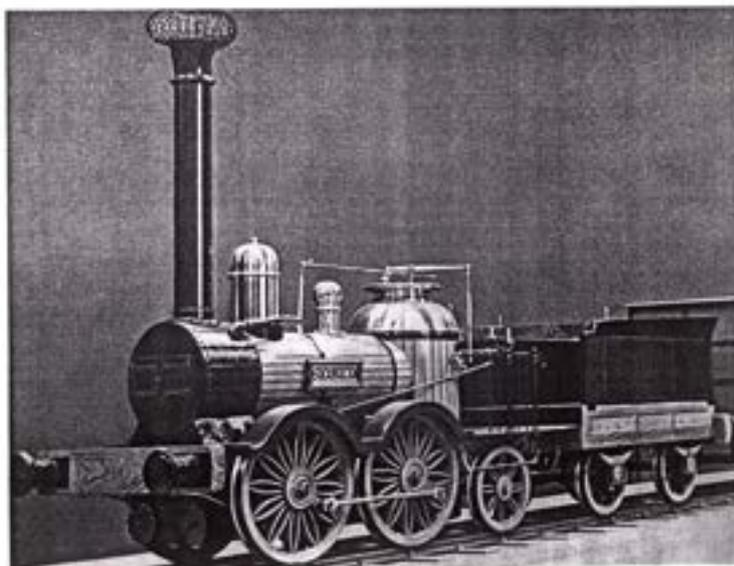
Zu den beeindruckendsten Bauwerken der Leipzig – Dresdener Fernbahn zählt die Brücke über die Elbe bei Riesa.

Bild: AN-Archiv

Die erste am 17. Dezember 1835 in Deutschland eingesetzte Dampflok "Adler", war auch in England von Robert Stephenson unter der Fabrik Nr. 118 gebaut.



Aber auch bald begann man in Deutschland mit dem Bau von Lokomotiven; die erste war die nach den Plänen von Prof. Schubert 1838 / 39 in Übigau bei Dresden gebaute "Saxonia"



Für die am 7. und 8. April 1893 stattgefundene Eröffnungsfeier hatte das "Directorium der Leipzig - Dresdner Eisenbahn Compagnie" nachfolgendes Programm festgelegt, das für uns bis heute sehr interessant ist.

§ 1: Am 7. April, nachmittags 1 Uhr, versammeln sich im Bahnhofe zu Leipzig die dazulbst zur Eröffnung eingeladenen Personen, der Königliche Commissar, die Mitglieder des Directoriums und Gesellschaftsausschusses, der Oberingenieur und der Bevollmächtigte der Compagnie. Das mit Fahrbillets versehene Publicum hat freien Zutritt in die durch Aufstellung einer Abtheilung der Communalgarde begrenzten Räume des Bahnhofes.

§ 2: Nach einer eintönigen feierlichen Musik wird der Königliche Commissar einige auf die Feier bezügliche Worte an die Versammlung richten.

§ 3: Um 1 1/2 Uhr wird das erste, um 2 Uhr das zweite Signal mit der Eisenbahnglocke gegeben, worauf alle Eingeladenen sofort ihre Plätze in den auf den Karten bezeichneten Wagenabtheilungen einzunehmen haben und es erfolgt unter Kanonensalven die Abfahrt nach Dresden.

§ 4: In Wurzen, Oschatz, Riesa, Priestwitz und Oberau werden die in der Nähe dieser Ortschaften wohnenden Gäste, welche sich, mit ihren Einladungskarten versehen, vor Ankunft des Zuges auf den betreffenden Bahnhöfen bereits haben, aufgenommen.

§ 5: Bei der gegen 6 Uhr erfolgenden Ankunft auf dem Bahnhofe zu Dresden findet eine feierliche Begrüßung der Ankommenden, seitens des Stadtraths und der Stadtverordneten dazulbst, statt.

§ 6: Am 8. April, früh 7 1/2 Uhr, haben sich in diesem Bahnhofe alle eingeladenen Theilnehmer am Festzuge zu versammeln.

§ 7: Seine Majestät der König und ihre Majestät die Königin, sowie die hohen Mitglieder des Königlichen Hauses werden durch Allerhöchst

ihre Gegenwart das Fest zu verherrlichen gerufen und werden durch das Directorium der Compagnie und die zu diesem Ehrendienste erwählte Deputation empfangen und an die für Allerhöchst Dieselben bestimmten Wagen begleitet.

§ 8: Bei Ankunft der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften auf dem Bahnhof erfolgt das erste und Punkt 8 1/2 Uhr das zweite Glockensignal, worauf jeder Eingeladene unverzüglich den auf den Karten bezeichneten Wagenplatz einzunehmen hat, und eine Kanonensalve verkündet die Abfahrt.

§ 9: Besondere Feierlichkeiten auf den verschiedenen Anhaltspunkten können wegen Kürze der Zeit nicht stattfinden.

§ 10: Nach der Ankunft des Festzuges in Leipzig, welche ebenfalls durch Abfeuerung von Kanonen bezeichnet wird, werden die Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften ein „Dejeuner d'adieu" einzunehmen gerufen, welchem die eingeladenen Personen beizuhören.

§ 11: Zwischen 2 und 3 Uhr erfolgt unter gleicher Anordnung wie bei der Abfahrt die feierliche Rückfahrt nach Dresden.

§ 12: Unmittelbar nach den Festzügen gehen von Leipzig und von Dresden Dampfzugzüge zum Dienste des Publicums mit Plätzen aller 3 Klassen ab und es ist hierbei Veranstaltung getroffen, dass alle Züge möglichst gleichzeitig an den Endpunkten eintrifften.

Das Directorium der Leipzig - Dresdner Eisenbahn Compagnie
Gustav Harbort, Vorsitzender
F. Buzzi, Bevollmächtigter

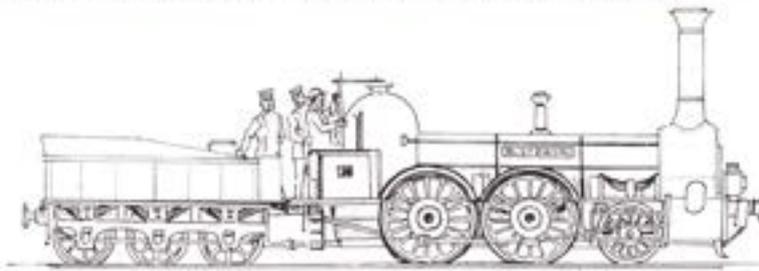
Es gab auch einmal eine

Lokomotive Elstertal,

die ebenso wie die

Lokomotive Göltzschtal

auf der 1851 eingeweihten Sächsisch - Bayrischen Eisenbahnstrecke fuhr.



Nach dieser Einleitung nun aber endlich zur Geschichte der Elstertalbahn!

3. Vorgeschichte zum Bau der Elstertalbahn

Wenn man von der Elstertalbahn spricht, muß man unbedingt eine Verbindung zum Vogtland knüpfen.

Der vogtländische Raum war schon sehr früh ein wichtiges Durchzugsland. Mit dem Bau der Verkehrswege von Nord nach Süd wurden auch die Hochflächen des Vogtlands als Handelsstraßen erschlossen. Eine alte Handelsstraße führte von Leipzig über Plauen - Hof nach Nürnberg, eine andere über Eger nach Wien. Sie verliefen auf den Hochflächen und berührten unsere engere Heimat nur am Rande; das Elstertal lag lange Zeit abseits des großen Verkehrs.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war das abgeschiedene Fürstentum Reuß ältere Linie mit seiner Residenzstadt Greiz verkehrstechnisch fast völlig unerschlossen und das Tal besonders zwischen Wünschendorf und Greiz nicht befahrbar. Die größeren Ansiedlungen waren nur über die Höhenwege erreichbar.

Nachdem aber 1865 die 12 km lange Bahnlinie
von Brunn (Neumark) nach Greiz,
1869 die Strecke Weißenfels - Gera und
1871 von Gera nach Eichicht (Saalfeld)

in Betrieb genommen waren, übten die Greizer Textilunternehmer ihren Einfluß auf die Landesregierung Reuß ä. L. immer stärker aus und drängten auf einen Anschluß der Stadt an das Eisenbahnnetz in Nord - Süd - Richtung.

Mit der Einführung des mechanischen Webstuhls wurde es wirtschaftlich notwendig, den Kohletransport und auch die Warenan- und -abfuhr über die Schiene zu ermöglichen. So kam es bereits am 28. März 1868 zur Gründung eines

"Greiz - Weidaer Eisenbahnbauverein,

aus dem mit der konstituierenden Sitzung am 1. Juni 1870 die

"Sächsisch - Thüringische Eisenbahngesellschaft"

mit Sitz in Greiz hervor ging. Die Gesellschaft erhielt durch Staatsvertrag von den drei beteiligten Staaten Reuß ä. L., Königreich Sachsen und Großherzogtum Sachsen - Weimar - Eisenach die Baukonzession. Auch gab die Fürstliche Landesregierung 1868 ihre Einwilligung zur Führung der Bahnlinie nach Greiz, allerdings ohne den genauen Verlauf.

Im "Fürstlich Reuß - Plauschen Amts - und Nachrichtenblatt" Nr. 63 vom 9. Juni 1870 wurde dem Abschluß des Staatsvertrages und "der neuen Bahn für die allgemeinen Verkehrsverhältnisse zwischen Nord - und Süddeutschland unzweifelhaft eine große Bedeutung" beigemessen.

Der erste Versuch der Gesellschaft wurde von ihrem Ing. Staberow vorgelegt. Danach sollte die Bahnlinie vom Sauwehr ab mitten durch das Tal und den Lustgarten geführt werden. Dieser Plan wurde jedoch vom Fürst Heinrich XXII. entschieden abgelehnt. Man genehmigte dafür den Gegenvorschlag des damaligen reußischen Landbau-meisters Oberländer, den Bahndamm am Fuße des Brand und am Rande des Lustgartens entlang zu leiten.

Die Linie sollte dann durch den Bau eines Tunnels unter den Schloßberg bis nach Dölau weiter laufen.

Über 2 Jahre, bis März 1872, wurde über die Vorschläge gestritten, nicht zuletzt durch 2 Parteien, die sog. "Partei des alten Projekts" und die "Tunnelpartei".

Außerdem gab es in diesen Jahren auf höchster Ebene erhebliche Probleme mit der Finanzierung, die sich durch politisch - kriegerische Verwicklungen mit Frankreich 1870 / 71 entwickelten. Dadurch wurde der Baubeginn wesentlich verzögert. Weiterhin mußte ein hoher Anteil der Bausumme durch Aktienzeichner aufgebracht werden.



Sächsisch-Thüringische Eisenbahn.

Gera (Welfengefähr) · Greiz · Plauen (Weißhitz).

Die Aktien der Bahn ist je beständiger Eisenbahn-Gesellschaft
Gera (Welfengefähr) Greiz Plauen (Weißhitz) in
Berlin bei dem Berliner Bankverein.

„ Gera bei Herren Gebrüder Oberländer,
„ Greiz bei Herren J. & Z. Schwarz,
„ Plauen bei Herrn F. M. Schröder,
„ Elsterberg u. Berga bei den Stadtkassen das
gute Kapitalien sind aus der Eisenbahn-Gesellschaft
Länder in Plauen am 11. März 1872 zu haben.
Kündigung werden die Eisenbahn-Gesellschaft je 10 auf

Donnerstag, den 21. März cr..

Mittags 12 Uhr,

im Saale des Tivoli zu Greiz

abermals einmündigen General-Versammlung eingeladen.

Tagesordnung:

- 1) Genehmigung der Geschäfts-Reporte.
- 2) Billigung der Jahresrechnung der Eisenbahn-Gesellschaft und der beizugebenden
Kündigung von 10 pCt. auf beizugebenden
- 3) Wahl der Aufsichtsrats-Mitglieder.

Von der geplanten Gesamtlänge der Strecke von 54,950 km entfielen später
25,118 km auf das Königreich Sachsen,
16,857 km auf das Großherzogtum Sachsen - Weimar - Eisenach und
12,975 km auf das Fürstentum Reuß ä. L..

Mit der Bauausführung wurde die Geraer Firma Pleißner u. Co. beauftragt, die es jedoch zur Bedingung machte, daß die Strecke unterhalb des alten Friedhofs, mit Tunneldurchbruch und Überbrückung der Brückenstraße, der Weißen Elster und der damaligen Heinrichstraße verlaufen solle.

Durch einen neugefundenen Geldgeber, das Bankkonsortium Delbrück / Baumann wurden 5 Millionen Taler bereit gestellt - Das waren 90 % der erforderlichen Geldsumme; der Rest sollte aus privaten Aktienzeichnungen aufgebracht werden (s.o.). Nach Billigung der Landesregierung erfolgte die Erteilung der Konzession am 23. März 1872 und nach einer nochmaligen Prüfung durch Sachverständige konnte am 15. November 1872 der Bau endlich beginnen.

4. Bau und Eröffnung der Elstertalbahn

Die nur 55 km lange Bahnlinie sollte lt. Greizer Zeitung zwar ~~die~~ *die landschaftlich schönste, aber auch teuerste im mitteldeutschen Raum* werden. Und so war es auch tatsächlich. Die komplizierte Streckenführung umfaßte 106 Krümmungen, 30 Brückenbauten, 8 Tunnel sowie 2 Elsterverlegungen am Bahnhof Neumühle und am Dölauer Schloß.

Fast 1,5 km mußten durch die Berge gegraben werden und zwar am Elsterberger Tunnel 356 m, Rößdorfer Tunnel 278 m, Schloßberg Tunnel 270 m, Möschlitzer Tunnel 191 m, Rothentaler Tunnel 137 m, Bretmühlen Tunnel 109 m, Steinicht 88 m und Lochgut 54 m.

Zusätzlich mußten durch den gewundenen Lauf der Weißen Elster häufig Felsabtragungen und kleine Durchbrüche wie am Bahnhof Neumühle, Greizer Bahnsteig erfolgen.



Die Baumaßnahmen begannen mit dem Tunneldurchstich am Schloßberg in Greiz am 15. November 1872, wenig später am Bretmühlen - und Rößdorfer Tunnel. Der Durchbruch in der Bergmitte am Schloßberg erfolgte nach knapp einem Jahr, am 4. Oktober 1873.



Tunneldurchstich Schloßberg Greiz am Parkeingang

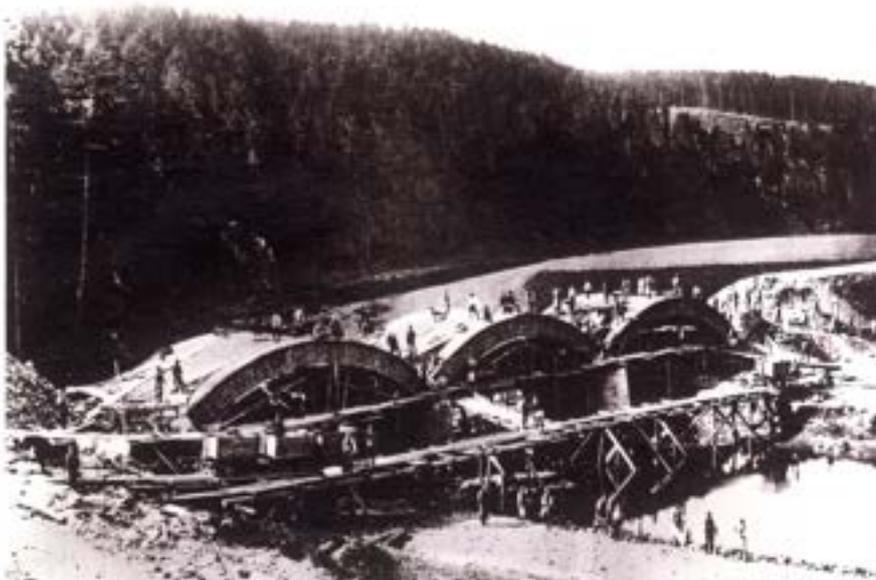


Bau der Elsterbrücke vor dem Rößdorfer Tunnel 1874
bei schwerer körperlicher Arbeit

Neben den Tunnelbauten wurde fast 3 Jahre am Gleisbett, an den Brücken und an den Bahnhöfen von mehreren hundert schlecht bezahlten Bauarbeitern oft unter schwierigsten Bedingungen geschuftet. Auch ausländische Arbeiter, vor allem Italiener, waren beschäftigt. Durch ständig wieder auftretende Finanzierungsprobleme traten Bauunterbrechungen und Verzögerungen im Ablauf ein.



Bau der Brücke über die Weiße Elster



Brückenbau zwischen Neumühle und Greiz vor dem Breitmühlentunnel

An der Eisenbahnstrecke entstanden unterschiedliche Bahnhofsgebäude. Bei solchen Stationen wie Greiz, Berga, Elsterberg und Plauen wurden massive Bahnhöfe mit Empfangsgebäuden und Bahnhofsplasten errichtet.



Postkarte aus dem Jahr 1975 zum Jubiläum anlässlich der Eröffnung der Teilstrecke Greiz - Plauen 1875.

Bild 2 Bahnhof Greiz

Bild 3 Bahnhof Elsterberg

Bild 4 Plauen unt. Bahnhof

Bild 5 Bahnhof Weischütz

Die kleineren Haltepunkte erhielten einstöckige Fachwerkgebäude, in denen nur die betriebseigenen Einrichtungen und ein kleiner Aufenthaltsraum für Fahrgäste untergebracht waren.

So ein Bauwerk steht heute noch an der Haltestelle Bartmühle.



Auch Neumühle / Elster erhielt 1875 einen Fachwerkbahnhof. Allerdings wurde dieser bereits nach 15 Jahren abgerissen und durch ein größeres, heute noch stehendes Gebäude ersetzt.
Näheres dazu im Gliederungspunkt 5 !



1. Bahnhof Neumühle vom Aufgang zum Amselstein gesehen



Der Bahnhof von der Gleisseite gesehen

Bereits ein Jahr vor der Fertigstellung des ersten Teilstücks der Bahnlinie gab es einen regen Schriftverkehr zwischen dem Sächsischen Finanzministerium, der Sächsisch - Thüringischen Eisenbahngesellschaft und der Fürstlich - Reußischen Landesregierung in Greiz zur Prüfung der Fahrplanentwürfe und der Tarifabellen für die
 * das hiesige Fürstentum durchlaufende Eisenbahnstrecke *.

Fahr-Plan. Wolfsgefährth. Greiz.

	1.	3.	301.	5.	7.	9.
	Gen. 3. I. II. III.	Gen. 3. I. II. III.	Gen. 3. I. II. III.			
Abfahrt von Berlin via Leipzig via Halle	.	11. ⁰	.	6. ⁰ 8. ⁰⁰ 6. ⁰ 8. ⁰⁰	.	12. ⁰⁰
Wagbezug	.	.	.	7. ⁰	11. ⁰⁰	5. ⁰⁰
Leipzig	.	6. ⁰⁰	.	12. ⁰	4. ⁰	(9. ⁰⁰)
Gr. Döringen	.	.	.	9. ⁰⁰	1. ⁰	.
Jena	.	.	.	10. ⁰	1. ⁰⁰	.
Waldkahl	.	.	.	11. ⁰⁰	3. ⁰	.
Saalfeld	.	(5. ⁰⁰)	.	11. ⁰⁰	3. ⁰⁰	(7. ⁰⁰)
Weissenfels	.	7. ¹¹	.	12. ⁰⁰	(4. ⁰⁰)	(9. ⁰⁰)
Zeig	.	8. ⁰⁰	.	1. ⁰⁰	5. ⁰⁰	(10. ⁰⁰)
Roszenburg	.	7. ⁰⁰	.	1. ⁰	(6. ⁰)	(9. ⁰⁰)
Gera	6. ⁰⁰	9. ⁰⁰	.	2. ⁰⁰	(7. ⁰)	(11. ⁰⁰)
in Wolfsgefährth	6. ⁰⁰	9. ⁰⁰	.	2. ⁰⁰	(7. ⁰⁰)	(11. ⁰⁰)
Gen. 1. Kilom.						
4. ⁰⁰ Wolfsgefährth	6. ⁰⁰	9. ⁰⁰	10. ⁰	2. ⁰⁰	(7. ⁰⁰)	(11. ⁰⁰)
12. ⁰⁰ Thamschendorf	7. ⁰⁰	10. ⁰	10. ⁰⁰	3. ⁰⁰	(8. ⁰)	(12. ⁰⁰)
19. ⁰⁰ Neumühle	(.)	(.)
25. ⁰⁰ Ankunft in Greiz	7. ⁰⁰	10. ⁰⁰	11. ⁰⁰	3. ⁰⁰	(8. ⁰⁰)	(12. ⁰⁰)

Greiz. Wolfsgefährth.

	2.	4.	6.	302.	8.	10.
	Gen. 3. I. II. III.					
Abfahrt von Greiz	(4. ⁰⁰)	7. ⁰⁰	12. ⁰⁰	4. ⁰⁰	(6. ⁰⁰)	(10. ⁰⁰)
Neumühle	(.)	.	.	.	(.)	(.)
Gera	(.)	8. ⁰⁰	1. ⁰⁰	5. ⁰⁰	(6. ⁰⁰)	(10. ⁰⁰)
Thamschendorf	(.)	.	.	.	(.)	(.)
Wolfsgefährth	(5. ⁰⁰)	8. ⁰⁰	1. ⁰⁰	(6. ⁰)	(6. ⁰⁰)	(11. ⁰⁰)
Abfahrt von Wolfsgefährth	(5. ⁰⁰)	8. ⁰⁰	1. ⁰⁰	(6. ⁰⁰)	(6. ⁰⁰)	(11. ⁰⁰)
Ankunft in Gera	(5. ⁰⁰)	9. ⁰⁰	2. ⁰	(6. ⁰⁰)	(7. ⁰)	(11. ⁰⁰)
Roszenburg	.	9. ⁰⁰	3. ⁰⁰	(7. ⁰⁰)	.	.
Zeig	6. ⁰⁰	10. ⁰	3. ⁰⁰	.	(7. ⁰⁰)	.
Leipzig	8. ⁰	11. ⁰⁰	4. ⁰⁰	.	(8. ⁰⁰)	.
Saalfeld	.	12. ⁰	5. ⁰⁰	.	(10. ⁰⁰)	.
Waldkahl	.	1. ⁰⁰	6. ⁰⁰	.	.	.
Jena	.	2. ⁰⁰	7. ⁰⁰	.	.	.
Gr. Döringen	.	3. ⁰⁰	8. ⁰⁰	.	.	.
Weissenfels	.	11. ⁰	4. ⁰⁰	.	(8. ⁰⁰)	.
Halle via Leipzig	10. ⁰⁰	1. ⁰⁰	5. ⁰⁰	.	(10. ⁰⁰)	.
Halle via Weissenfels	.	1. ⁰⁰	5. ⁰⁰	.	.	.
Wagbezug	12. ⁰⁰	3. ⁰⁰	(8. ⁰⁰)	.	(1. ⁰⁰)	.
Berlin via Halle	.	(5. ⁰⁰)	(11. ⁰⁰)	.	.	.
Berlin via Leipzig	12. ⁰⁰	(5. ⁰⁰)	(9. ⁰⁰)	.	.	.

Einer der ersten Fahrplanentwürfe mit der möglichen Verbindung bis Berlin.

Neumühle war als Haltepunkt noch nicht vorgesehen.

I.
Tarif-Tabellen

Personen- und Gepäck-Verkehr

(incl. der Beförderung von Kindern mit den Personen-Zügen).

Kilometer.	Von nach	Einz.-Billett			Korrek- Billett.		Wesent- punkt.	Gepäck- preis.	Schick- bestände p. 3. Kl.
		I.	II.	III.	I.	II.			
	Von Greiz nach								
10	Öberberg	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
12	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
20	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
22	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
40	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
42	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
44	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
46	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
48	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
50	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	

Kilometer.	Von nach	Einz.-Billett			Korrek- Billett.		Wesent- punkt.	Gepäck- preis.	Schick- bestände p. 3. Kl.
		I.	II.	III.	I.	II.			
10	Öberberg	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
12	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
20	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
22	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
40	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
42	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
44	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
46	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
48	Werra	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	
50	Neumühle	1.00	0.75	0.50	1.00	1.00	0.20	1.00	

Das war der 1. Vorschlag der künftigen Fahrpreise zur Genehmigung durch die
 Reußische Landesregierung. In der III. Klasse, allerdings auf Holzbänken, konnte
 man für 30 Pfennige von Greiz nach Neumühle fahren.

Als man dann von höchster Stelle seine Zustimmung gegeben und die Probefahrten statt-
 gefunden hatten, erschien am Sonnabend, dem 10. Juli 1875 in der Greizer Zeitung
 folgende kurze Notiz.

*"Auf der Strecke Greiz - Wolfsgefahr der Sachs.-Thür.-Eisenbahn-Gesellschaft
 kursieren am Sonntag, den 12. des Monats 3 Extrazüge.... Die Züge werden nötigen-
 falls in Neumühle halten. Bis zur Eröffnung am 17. verkehren 3 Extrazüge".*

Somit stand das historische Datum fest.

Es wurde mit einer Bekanntmachung der Eisenbahn-Gesellschaft vom 10. Juli 1875 in der Greizer Zeitung Nr 159 vom Mittwoch, den 14. Juli 1875 bestätigt.



Bekanntmachung.
Sächsisch-Thüringische Eisenbahn.

Die Betriebs-Eröffnung unserer Theilstrecke (Gera-Wolfsgefährt-Greiz) beginnt am 17. Juli d. J. und werden die Personenzüge nach Abgabe des untenstehenden Fahrplans eintreten.

Eine directe Personenzuführung findet vorläufig statt zwischen Greiz und Gera nach Gera, Zeitz, Magd.-Vindena, Leipzig, Halle, Weissenfeld, Naumburg und Rössen; zwischen Wünschendorf nach Gera; zwischen Gera, Wünschendorf und Wolfsgefährt nach Zwickau und Weichenbach i. B. Bis Gera findet Wagenwechsel nicht statt, außerdem werden sich in einigen Zügen durchgehende Wagen nach Leipzig befinden.

Die Fahrpreise sind in den auf sämtlichen Stationen angehängten Placaten angegeben.

Im Uebrigen gilt für den Person-, Post-, Packet- und Güterverkehr der Tarif für die Preuss.-Rheinl. Eisenbahn, welcher auf unseren sämtlichen Stationen, sowie in unserm hiesigen Hauptbahnhof zum Verle von 10 Pfennigen pro Exemplar käuflich zu haben ist.

Greiz, den 10. Juli 1875.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft.

Für Greiz hatte sich mit dem 17. Juli 1875 das Tor zur Welt geöffnet !

Über eine Eröffnungsfeierlichkeit ist leider nicht zu berichten - selbst in der umfangreichen Akte im Thüringer Staatsarchiv Greiz gibt es darüber keine Aufzeichnungen. Lediglich eine Kurznotiz der Greizer Zeitung teilte am 20. Juli 1875 mit :

"Während in Greiz die Eröffnung der Sächs.-Thür. Eisenbahn ohne Sang und Klang vor sich gegangen ist, ist dieselbe in Gera mit Ablaß des 1. Frühzuges am vergangenen Sonnabend von der dortigen Schützenkompanie mit Kanonensalven begrüßt worden."

Kurze Zeit nach der Eröffnung der ersten Teilstrecke erfolgte die der zweiten von Greiz nach Plauen unterer Bahnhof am 8. September 1875 und der dritten von Plauen nach Weischlitz am 20. September 1875 mit nunmehr insgesamt 54,950 km Streckenlänge.

Ständig erschienen neue erweiterte Fahrdienstpläne, wie z. B. der vom 15. Oktober 1875 mit Anschluß von Berlin über Leipzig bis Wolfsgefährt nach Weischlitz und von dort über Bad Elster nach München und Wien - s. nächstes Blatt!

		Fahrdienst											
		(GERA) WOLFSGEFÄRTH-WEISCHLITZ											
		I			II			III			IV		
		Gen. Zug			Gen. Zug			Güterzug u. Pers.-Ref.			Pers. Zug		
		I	II	III	I	II	III	I	II	III	I	II	III
Abfahrt von Berlin		via Leipzig			11 ⁰⁰						6 ⁰⁰ 8 ³⁰		
		via Halle									6 ⁰⁰ 8 ³⁰		
Magdeburg		—			—						7 ⁰⁰		
Halle		via Leipzig			—						9 ⁰⁰		
		via Weissenfels			5 ⁴⁵						11 ⁰⁰		
Leipzig (Thür. Bahnh.)		—			6 ⁴⁵						12 ⁰⁰		
Weissenfels		—			7 ¹⁵						12 ³⁰		
Zeltz		—			8 ³⁰						1 ³⁰		
Gera		7 ³⁰			9 ³⁰						2 ³⁰		
Gr. Herings		—			6 ¹⁵						9 ⁰⁰		
Jena		via Saalfeld			—						10 ⁰⁰		
		via Weissenfels			5 ³⁰						8 ⁰⁰		
Radolstadt		—			—						11 ⁰⁰		
Saalfeld		—			5 ³⁰						11 ³⁰		
Ronneburg		—			7 ¹⁵						1 ⁰⁰		
Ankunft in Wolfsgefärth		7 ³⁰			9 ³⁰						2 ⁴⁵		
Abfahrt von Wolfsgefärth		7 ³⁰			9 ³⁰			—			2 ⁰⁰		
4 ³⁰ " " Wünschendorf		.			.			—			—		
13 ³⁰ " " Berga		8 ⁰⁰			10 ⁰⁰			—			3 ⁰⁰		
19 ³⁰ " " Neumühle		.			.			—			—		
25 ³⁰ Ankunft in Greiz		8 ³⁰			10 ⁰⁰			—			3 ³⁰		
30 ³⁰ Abfahrt von Greiz		8 ³⁰			10 ⁰⁰			12 ⁰⁰			3 ⁴⁵		
35 ³⁰ " " Elsterberg		8 ³⁰			11 ⁰⁰			12 ⁰⁰			3 ⁴⁵		
47 ³⁰ " " Rentschmühle-[Steinigt]			
Ankunft in Plauen i. V.		9 ⁰⁰			11 ⁰⁰			1 ⁰⁰			4 ⁰⁰		
Abfahrt von Plauen i. V.		9 ⁰⁰			11 ⁰⁰			1 ⁰⁰			4 ⁰⁰		
55 ³⁰ Ankunft in Weischlitz		9 ⁰⁰			12 ⁰⁰			1 ⁰⁰			4 ⁰⁰		
Abfahrt von Weischlitz		9 ⁰⁰			2 ⁰⁰						5 ⁰⁰		
Ankunft in Elster		10 ⁰⁰			3 ⁰⁰						5 ⁰⁰		
" " Franzensbad		11 ⁰⁰			4 ⁰⁰						7 ⁰⁰		
" " Forst		12 ⁰⁰			4 ⁰⁰						7 ⁰⁰		
" " Marienbad		2 ⁰⁰									10 ⁰⁰		
" " Carlsbad		2 ⁰⁰									10 ⁰⁰		
" " Mätschen		7 ⁰⁰									10 ⁰⁰		
" " Pilsen		5 ⁰⁰									3 ⁰⁰		
" " Wien		8 ⁰⁰									4 ⁰⁰		

Fahrplan vom 15. Oktober 1875

Die vor Jahren mit Skepsis betrachtete künftige Eisenbahn erfreute sich schon bald großer Beliebtheit. So konnte die Gesellschaft bereits am 13. September 1875 in der Greizer Zeitung unter der Rubrik

Vorfalles aus Neuß und den
Nachbarstaaten.

voller Stolz berichten, daß

am gestrigen Tage auf unserer Linie in 10 fahrplanmäßigen und 5 Extrazügen
6000 Personen befördert wurden.

Allein auf der Strecke Wolfsgefäth - Greiz fuhren von der Eröffnung am 17. Juli 1875 bis Ende des Monats 13.836 Personen.

Im Monat August waren es 22.895 Personen, die Betriebseinnahmen von 12.320,70 Mark erbrachten

Die Zahl der beförderten Fahrgäste von Gera nach Plauen stieg in 10 Jahren (1877-1887) von 185.436 pro Jahr auf 389.451.

Das entsprach einem Fahrgastaufkommen von 1.067 Personen täglich.

Weischlitz-Wolfsgefäth.					Wolfsgefäth-Weischlitz.						
181	183	185	187	189	182 184 186 188 190						
I-III	III	I-III	I-III	I-III	I-III	III	I-III	I-III	I-III	I-III	
50	1111	433	90	7,8	in Eger 10	180	440	320	180	—	
532	1136	449	922	7,8	in Weischlitz x	850	—	150	50	922	
630	860	1222	522	1011	24,4	Körbitz	832	—	134	450	922
641	850	1233	532	1022	24,4	Planen unter. Bf.	832	—	134	450	922
656	—	1239	536	1022	24,4	Marthühle	832	—	134	450	922
731	—	111	559	1052	41,4	Restschußhö	832	—	134	450	922
747	—	127	613	1130	50,3	Elsterberg	731	830	1257	414	832
80	—	140	600	—	—	Greiz x	711	820	1245	43	812
82	—	150	610	—	—	Wünschthle	656	—	1053	350	82
754	—	131	616	1111	—	Berga	638	—	1025	357	747
84	—	141	624	1121	54,4	in Wünschendorf x	67	—	102	322	747
80	—	140	620	1120	—	in Weida	52	—	91	—	—
82	—	150	630	—	—	in Weida	57	—	112	52	—
80	—	140	620	1120	—	in Wünschendorf x	520	—	956	321	747
82	—	150	630	—	—	in Wolfsgefäth x	510	—	940	318	747
80	—	140	620	1120	—	in Wolfsgefäth	52	—	90	24	—
82	—	150	630	—	—	in Gera	52	—	90	24	—
80	—	140	620	1120	—	in Wolfsgefäth	—	—	82	10	—
82	—	150	630	—	—	in Saalfeld	—	—	82	10	—

Erweiterter Fahrplan vom August 1884

In den darauffolgenden Jahren gewann die Strecke Gera - Weischlitz für den Nahverkehr immer mehr an Bedeutung, wurde aber auch in die Fernlinien stärker eingebunden. So verkehrte außer den oben genannten Verbindungen von 1890 bis 1914 ein Schnellzugpaar von Aachen über Eger nach Wien, ab 1927 D-Züge von Köln nach Marienbad, um 1950 der Schnelltriebwagen "Karlex" von Berlin über Karlsbad nach Prag usw. Unfälle hielten auf dem Bahnhof in Greiz!



Der Schnelltriebwagen " Karlex " bei der Einfahrt am Bahnhof Greiz

Aber nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Güterverkehr belebte sich auf der Elstertalbahn zunehmend. Nicht zuletzt, weil mehr als 15 direkte Gleisanschlüsse für Betriebe bessere Transportmöglichkeiten als auf der Straße schufen. Die wirtschaftliche Entwicklung und Hochkonjunktur der Greizer Textilindustrie in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, ist in hohem Maße auf den Bau der Elstertalbahn zurückzuführen.

5. Spezielles über den Bahnhof Neumühle/Elster

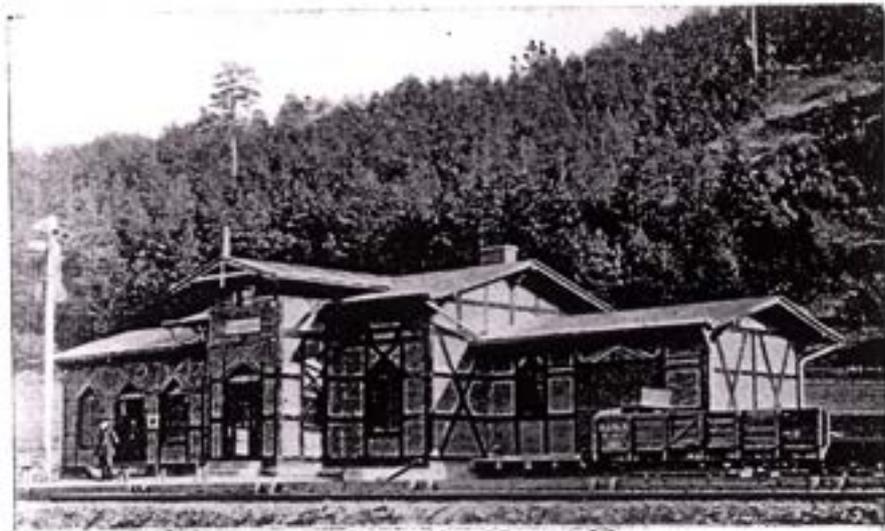
Wie bereits im Gliederungspunkt 4 erwähnt, wurden an den kleinen Haltepunkten der Strecke einstöckige Fachwerkgebäude als Bahnhof errichtet. So auch 1874 in Neumühle.



Die kleine Ansiedlung Neumühle 1883
Links der 1. Bahnhof, im Vordergrund das "Etablissement Neumühle",
hinten die Mühle mit den Wirtschaftsgebäuden



Blick auf die Ansiedlung vom Aussichtspunkt "Morgenröthe"



Haltstelle Neumühle.

Dieses Bahnhofsgebäude stand allerdings nur 15 Jahre. Da es den damaligen Erfordernissen nicht mehr entsprach, sollte es abgerissen werden. Es befand sich jedoch in einem noch guten Bauzustand und so schlug das "Abteilungs Ingenieur Bureau Greiz" im nachfolgenden Bericht vom 20. April 1891 der

"Königlichen General- Direction der Sächsischen Staatseisenbahn zu Dresden" vor, das Gebäude auf Abbruch zu versteigern (s.nachfolgende Reproduktion aus dem Sächsischen Staatsarchiv Blatt 14).

Die Versteigerung fand am 5. Mai 1891 statt und der Bahnhof ging nach einem Höchstangebot von 210.000 Mark in den Besitz von Christian Hermann Scheffel aus Wildetaube über (s.Reproduktion aus dem Sächsischen Staatsarchiv Blatt 14).

Das abgerissene Gebäude wurde auf einem massiven Fundament wieder aufgebaut. Seit dieser Zeit hat Wildetaube zwar keine Eisenbahn, aber mitten im Ort einen Bahnhof.



Die Ausführung des Neubaus eines Bahnhofsgebäudes wurde im April 1891 an den Maurermeister Jesumann in Greiz vergeben (s.Bild auf dem nachfolgenden Blatt). Im neuen Bahnhof befanden sich in der unteren Etage die Diensträume und der Wartesaal für die Fahrgäste; in der oberen Etage die Wohnung für den Bahnhofsvorsteher. Seit 1934 wird diese nicht mehr genutzt.

- 23a -

Vielen Dank für die
Informationen über unser
neues/altes Haus.

Endlich können wir
unseren Gästen die ganze
Geschichte dieses besonderen
Gebäudes erzählen.

Mit freundlichen Grüßen
Stefanie Höppner u. Stefan Karing
Jan 2008

Nach der über 100 jährigen Nutzungszeit entstanden an dem ehemaligen Bahnhofsgelände erhebliche Schäden.

Die neuen Besitzer Frau Stefanie Höppner und Herr Stefan Karing wollten Erneuerungsarbeiten vornehmen, stellten jedoch fest, daß das gesamte Gebäude sehr baufällig war, rissen es ab und bauten 2010/11 auf Fundamentresten das unten von mir fotografierte Wohnhaus.

April 2011



SÄCHSISCHE STAATSBIBLIOTHEK
LEIPZIG

aufzuheben (Kündigung der Aufhebung) in dem Falle
 dass die Galtfellen, Aufgaben 1834 1835 1836 1837 1838 1839 1840 1841 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663 2664 2665 2666 2667 2668 2669 2670 2671 2672 2673 2674 2675 2676 2677 2678 2679 2680 2681 2682 2683 2684 2685 2686 2687 2688 2689 2690 2691 2692 2693 2694 2695 2696 2697 2698 2699 2700 2701 2702 2703 2704 2705 2706 2707 2708 2709 2710 2711 2712 2713 2714 2715 2716 2717 2718 2719 2720 2721 2722 2723 2724 2725 2726 2727 2728 2729 2730 2731 2732 2733 2734 2735 2736 2737 2738 2739 2740 2741 2742 2743 2744 2745 2746 2747 2748 2749 2750 2751 2752 2753 2754 2755 2756 2757 2758 2759 2760 2761 2762 2763 2764 2765 2766 2767 2768 2769 2770 2771 2772 2773 2774 2775 2776 2777 2778 2779 2780 2781 2782 2783 2784 2785 2786 2787 2788 2789 2790 2791 2792 2793 2794 2795 2796 2797 2798 2799 2800 2801 2802 2803 2804 2805 2806 2807 2808 2809 2810 2811 2812 2813 2814 2815 2816 2817 2818 2819 2820 2821 2822 2823 2824 2825 2826 2827 2828 2829 2830 2831 2832 2833 2834 2835 2836 2837 2838 2839 2840 2841 2842 2843 2844 2845 2846 2847 2848 2849 2850 2851 2852 2853 2854 2855 2856 2857 2858 2859 2860 2861 2862 2863 2864 2865 2866 2867 2868 2869 2870 2871 2872 2873 2874 2875 2876 2877 2878 2879 2880 2881 2882 2883 2884 2885 2886 2887 2888 2889 2890 2891 2892 2893 2894 2895 2896 2897 2898 2899 2900 2901 2902 2903 2904 2905 2906 2907 2908 2909 2910 2911 2912 2913 2914 2915 2916 2917 2918 2919 2920 2921 2922 2923 2924 2925 2926 2927 2928 2929 2930 2931 2932 2933 2934 2935 2936 2937 2938 2939 2940 2941 2942 2943 2944 2945 2946 2947 2948 2949 2950 2951 2952 2953 2954 2955 2956 2957 2958 2959 2960 2961 2962 2963 2964 2965 2966 2967 2968 2969 2970 2971 2972 2973 2974 2975 2976 2977 2978 2979 2980 2981 2982 2983 2984 2985 2986 2987 2988 2989 2990 2991 2992 2993 2994 2995 2996 2997 2998 2999 3000 3001 3002 3003 3004 3005 3006 3007 3008 3009 3010 3011 3012 3013 3014 3015 3016 3017 3018 3019 3020 3021 3022 3023 3024 3025 3026 3027 3028 3029 3030 3031 3032 3033 3034 3035 3036 3037 3038 3039 3040 3041 3042 3043 3044 3045 3046 3047 3048 3049 3050 3051 3052 3053 3054 3055 3056 3057 3058 3059 3060 3061 30



In den Folgejahren gab es an der Bahnhofsanlage Neumühle ständig bauliche Veränderungen. Bereits

1883 wurde an der Gleisanlage ein "Einsteigeperron" errichtet.

1903 am 5. Juni wurde das Zweiggleis zum Anschluß der Fa. Wilisch, Pappenfabrik Lehnsmühle in Betrieb genommen (s. Reproduktion aus dem Sächsischen Staatsarchiv Blatt 27).

1910 erfolgte der Bau der Wartehalle auf dem Bahnsteig in Richtung Greiz. Die Notwendigkeit ergab sich, wie die nachfolgende Leserzuschrift beweist :

Leserzuschrift in der Greizer Zeitung vom 15. April 1909

Neumühle:

Am 2. Osterfeiertag wurde wieder einmal schlagend bewiesen, wie dringend notwendig auf dem Bahnhof Neumühle eine Verbesserung betreffs der Personenbeförderung ist. Bei dem 7 Uhr Zug abends setzte am 2. Feiertag 10 Minuten vor Abgang des Zuges ein kräftiger Regen ein. Das kleine Schutzdach bietet nur Raum für ca. 30 Personen. Ertige 100 Personen standen bereits innerhalb der Bahnsteigsperrre unter freiem Himmel. Wer einen Regenschirm hatte, spannte ihn auf und leitete die Wasserströme auf seine Nachbarn ohne Schirm und zum Teil auf die schönen Sommerhüte der Damen. Oh, heilige Generaldirection, erlöse uns bald von dem Übel!

Aus der

Greizer Zeitung Nr 125 vom Donnerstag, d. 3. Juni 1900

"Lokales aus Reuß und den Nachbarstaaten"

Artikel über den Ausflugsverkehr an den Pfingstfeiertagen :

So wurden z. B. in der N e u m ü h l e von Freitag bis Dienstag

4.466 Fahrkarten

verkauft, die meisten nach Greiz.

Am Freitag,	d. 28. Mai	144
Sonnabend,	29. Mai	201
Sonntag,	30. Mai	1263
Montag,	31. Mai	1953
Dienstag,	1. Juni	905*

Akten

über die Zweiggleisanlage der Fa. Wilisch, Lehnmühle

Akten
24795
 Königl. General-Direktion
 Sächsischen Staatseisenbahnen
 zu Dresden.

Betreffend:

Zweiggleisanlage.Alexander Wilisch in Oberschlorna

No. 225 P. Wz. unweit der Haltestelle Neumühle.

Alle Rechte beim

Sächsischen Hauptstaatsarchiv.

No. 1097 Dresden, Archiv No. 14.

Abt. **III** Kap. **VI** Nr. **864**.

3334

Dresden, Drugg. II. 99.

- 1914 Nach einem Brand im "Etablissement Neumühle" und der unmittelbar davor liegenden Wartehalle auf dem Bahnsteig in Richtung Greiz, mußte diese umgebaut werden und wurde dabei gleichzeitig erweitert, (s. Bauskizze von der Wartehalle aus dem Sächsischen Staatsarchiv Blatt 1 vom 13. November 1913)
- 1915 erfolgte eine 2. Erweiterung der baulichen Anlagen am Bahnhof (s. Reproduktion aus dem Sächsischen Staatsarchiv Blatt 3e).
- 1922 Durch die zunehmende Benutzung der Eisenbahn aus nördlicher und südlicher Richtung nach dem Luftkurort Neumühle, gab es am Bahnhof einen großen Besucherstrom. Bei geschlossener Bahnschranke war die Benutzung der beiden Bahnsteige schwierig und so wurde für den Fußgängertunnel im Herbst 1922 ein Überbau errichtet (s. Bauskizze für den Überbau Blatt 33).
- 1923 wurde die elektrische Beleuchtung am Bahnhof in Betrieb genommen.
- 1926 ließen die "Thüringer Steinwerke GmbH" südlich vom Bahnhof in Richtung Greiz ein Anschlußgleis bauen. Vom Kuhbergbruch wurde das Gesteinsmaterial über eine Drahtseilbahn in eine Abfüllanlage am Anschlußgleis befördert und per Bahn abtransportiert.
- 1926 erfolgte auch die Erweiterung des Bahnhofs durch den Bau eines Kreuzungs- und Überholgleises.





Blick auf das Bahngelände am Bahnhof Neumühle in Richtung Berga
1968

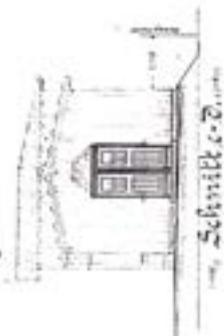
Wartehalle für Bahnhof Dornmühle.

Ansicht (Gegenseit.)

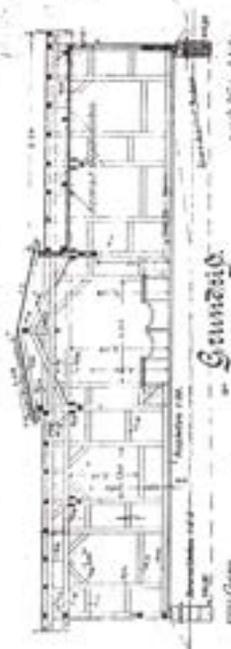


1:100.

Giebel-Ansicht.



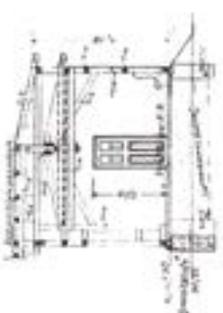
Schnitt a-b.



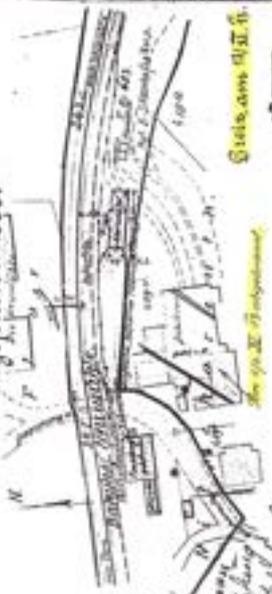
Grundriß.



Schnitt e-f.



Sageplan 1:1000.



Alle weiteren Aufg.
auf einer Zeichnung nach
Maßstab 1:1000.
Auch sollten die
1:100, wenn vorhanden, für
die Ausführung sein.

Giebel aus 1:100.

BRUNNEN

Gezeichnet von Fritz Schreyer
Stuttgart

Akte
zur Bahnhofserweiterung aus dem Jahre 1915

Akten 18971

Königl. General-Direktion
Sächsischen Staatseisenbahnen
zu Dresden.

Betreffend:

Bauliche Anlagen

auf

Bahnhof Neumühle.

2. - Erweiterung. -
Forts. Bd. 3.

Abt. **III** Kap. **II** Nr. 1339.

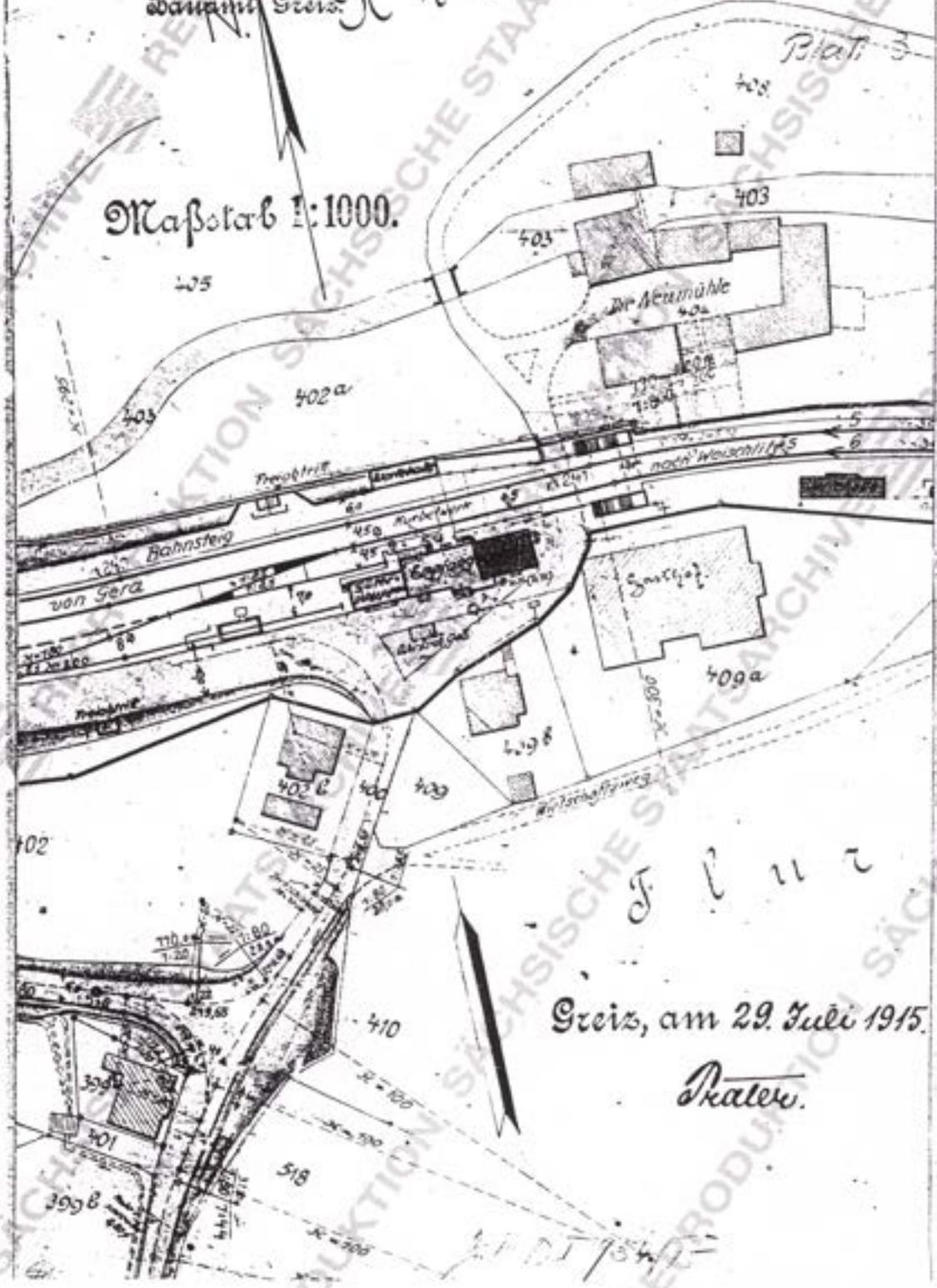
Nr. 3334
Dresden, den 12. 11. 18

Archiv des k. k. h. Dresden.

Königl. Sächs. Staats-Eisenbahnen.
Bauplan Greiz.

Limd: Sera-Weischlitz

Maßstab 1:1000.



Greiz, am 29. Juli 1915.

Prater.

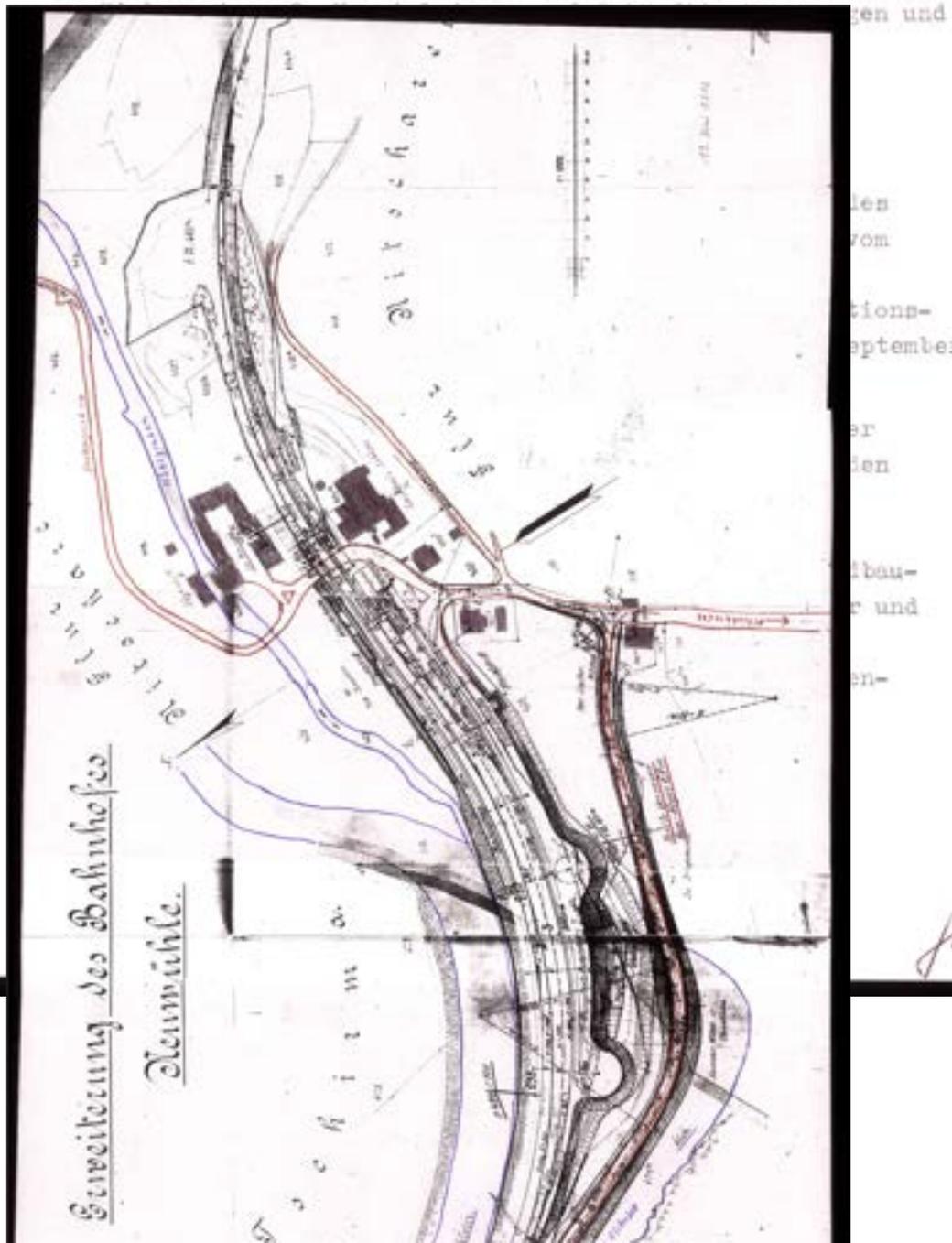
Erweiterung des Bahnhofes Neumühle

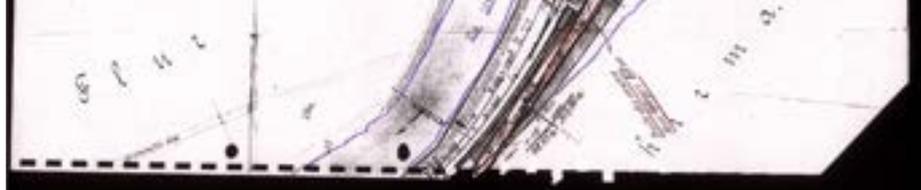
Auszug

aus einer Akte im Thüringischen Staatsarchiv Greiz
 (Landesregierung Greiz, n. Rep. A Kapitel XVI Landstraßen,
 Wege, Brückenbau, Eisenbahnwesen - Akte 499, S. 158
 "Erweiterung des Bahnhofes Neumühle betreffend" 1912)

Aktenvorgang mit 59 Seiten vom Juni 1912 bis April 1921
 beschäftigt sich mit obiger Thematik.
 Besonders interessant ist beiliegende Zeichnung vom 19. Juni
 1912 des Königlich - Sächsischen - Staatseisenbahn - Bau-
 amtes Greiz.

Die Erläuterungen beinhalten





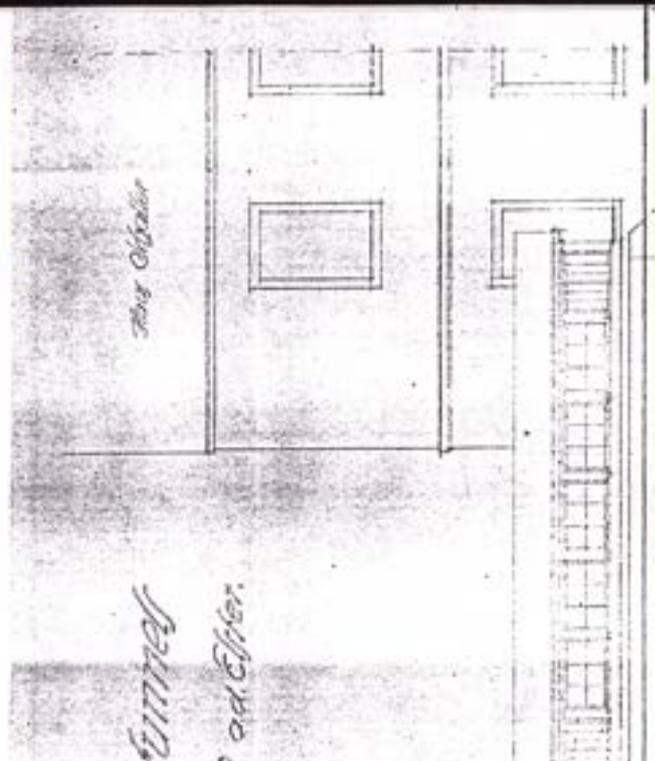
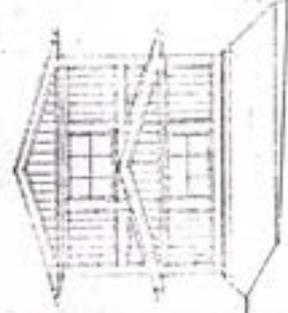
Städt. Bauamt
Dresden

Überbau des Fußgängerunterwegs auf Bahnhof Neumühle an Elster.

Bahnhof →

Städt. Bauamt

Engelhardt



Bauplan

für einen Fußgängerunterweg, ausgeführt von der Fa. Hugo Philipp, Dresden
im August 1920

Abschließend zur Geschichte des Bahnhofs Neumühle noch eine Kuriosität. Im "Sächsischen Staatsarchiv Dresden" liegt ein Bericht der "Betriebs - Ober - Inspektion Leipzig" an die "Königliche General - Direction der sächsischen Staats - Eisenbahnen zu Dresden" vom 13. Dezember 1891

"eine elektrische Klingeleinrichtung betreffend".

Da viele meiner Leser bestimmt Probleme mit der damaligen Schreibweise (s. nachfolgende Reproduktion aus dem Sächsischen Staatsarchiv Blatt 35) haben, soll der Text für sie anschließend "übersetzt" werden:

"Der Besitzer der unmittelbar an der Haltestelle Neumühle gelegenen Restauration Julius Ludwig, hat das Gesuch angebracht, ihm die Herstellung einer elektrischen Klingeleinrichtung von dem Haltestellengebäude nach seinem Grundstück zu gestatten. Da sich in Neumühle die Reisenden mit Vorliebe in der Restauration des Gesuchstellers aufhalten, ist die Nützlichkeit einer rechtzeitigen Benachrichtigung derselben über die Annäherung der Personenzüge anzuerkennen und wird daher das Gesuch zur Genehmigung ehrerbietigs empfohlen. Mit den in ähnlichen Fällen gestellten Bedingungen hat sich der Restaurateur Ludwig einverstanden erklärt. Die bezügliche Niederschrift ist gehorsamst angefügt.
Leipzig, den 13. Dezember 1891
Betriebs Oberinspektion
Unterschrift"

Von der Königlichen General - Direction wurde das Gesuch genehmigt; Ludwig erhielt eine elektrische Klingeleinrichtung, die Fahrgäste wurden rechtzeitig darauf aufmerksam gemacht, ihre Zeche zu bezahlen und sich auf den "Perron" zur Abfahrt mit dem Zug zu begeben.
Das war der Kundendienst der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn!

Im Januar 2005 muß ich ergänzen, daß die Geschichte des Bahnhofs Neumühle noch nicht zu Ende ist - es folgt noch ein trauriges Ereignis.

Bitte auf Blatt 44 nachlesen !

EING. K. GEN. DIR.
15 DEC. 91
R. N. 2870 P. I.

56

5
C

Herr
Frl.
Res.

den 16. Decbr. 1891.

Die Königlich General. Direction
der sächsischen Staats-Eisenbahnen

Das Abkommen ist genehmigt:
1. Act. des. Oberpostämter Leipzig
2. Act. des. Oberpostämter
zu Dresden, d. 1. Decbr. 91

Präsident

Eing. 2870 P. I.

7290/II

M. M. M.

Leipzig

der Sachverh. zur Inspection
Leipzig
eine elektrische Ringbahnverbindung
betreffend.

Act. des. Oberpostämter
Leipzig
d. 1. Decbr. 91
3609.4
1 Akt.

Donation
Kgl. Hof

C

Der Besitzer der unmittelbaren
den fallweise Neumühle gelegenen Besitzung
wahrhaftig das Recht angebracht, für die
Herstellung einer elektrischen Ringbahn-
verbindung von dem fallstellungsberechtigten
seiner Grundstücke zu gestatten.

Leipzig
18. Decbr. 1891. 73.0. July.
Prog. Nr. 7163/II

73 719

1. Auf in (Kornmühle) die Propandien mit Belohnen an der
 Restauration des Justizsystems zu erfüllen, ist die Möglichkeit einer
 zeitigen Übergangung. Es ist über die Ausfertigung
 der Propandien zu entscheiden und wird diese das Justiz-
 für den Übergang überantwortet gegeben.

Die den in obigen Stellen gestellten Forderungen
 sind auf die Restauration des Justizsystems zu erfüllen.
 Die bezügliche Niederschrift ist geschlossen gegeben.

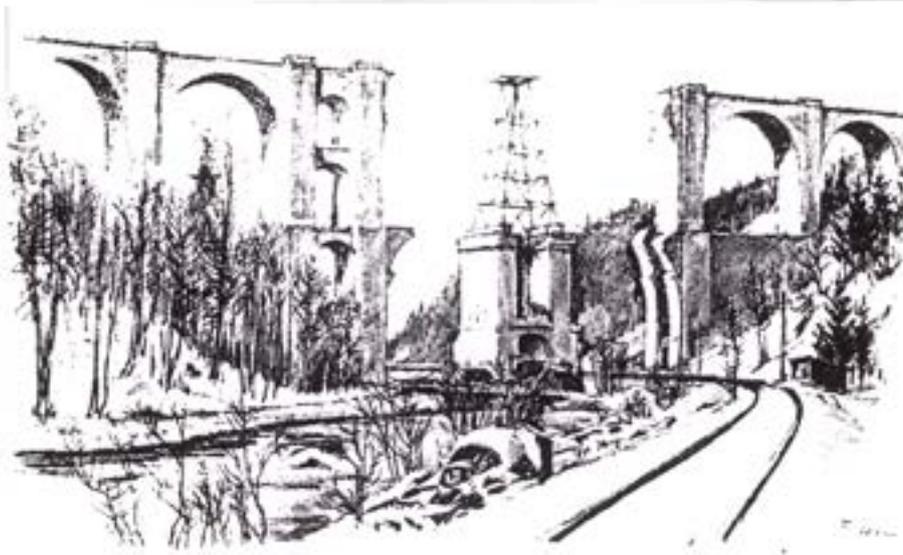
Leipzig, den 13. September 1891.

Lehrer: Oberprocurator I.

6. Die Entwicklung der Elstertalbahn bis in die Gegenwart

Bereits um 1900 gab es erste Forderungen nach einer einheitlich gelenkten Eisenbahn im Deutschen Reich. Am 1. April 1920 fanden diese Betreibungen ihren Abschluß. Für die Elstertalbahn bedeutete das, eine Zunahme des internationalen Verkehrs und auch des nationalen Güter- und Personenverkehrs von Nord nach Süd. Aber bereits in Vorbereitung des II. Weltkrieges (1939 - 1945) verringerte sich das Zugangebot, was sich in den Kriegsjahren noch erheblich fortsetzte. Der Verkehr von Schnell- und Eilzügen wurde eingeschränkt; Militär- und Versorgungszüge erhielten Vorrang.

1945 traten große Behinderungen auf, wegen der Sprengung von Brücken durch die Hitlerwehrmacht in der Umgebung von Greiz. Besonders die wahnsinnige Zerstörung der Elstertalbrücke am 16. April 1945 brachte eine endgültige Unetrbrechung des Eisenbahnverkehrs zwischen Gera und Weischlitz. Durch die immensen Anstrengungen der Eisenbahner und vieler Helfer konnte er jedoch bereits am 24. September wieder aufgenommen werden.



Die Elstertalbrücke nach der Zerstörung mit dem aufgebauten stählernen Stützpfeiler für die Notbrücke im Januar 1946. 26 000 m³ Gesteinsmassen waren durch die Sprengung des Doppelbogens herab gestürzt, das Gleisbett der Elstertalbahn war aber zu diesem Zeitpunkt bereits wieder geräumt.
Zeichnung F. Zenner

Wahnsinn**1936-45-50**

Fast wäre das Jahr 1945 das letzte der Brücken geworden. Bereits 1936 – drei Jahre vor Beginn des Zweiten Weltkrieges – waren beide Brücken zur Sprengung vorbereitet worden. Bei der Göltzschtalbrücke blieb es bei der Absicht, die Elstertalbrücke wurde am 16. April 1945 im Blickfeld der anrückenden amerikanischen Truppen in die Luft gejagt. Der Grund dafür lag auf der Hand: Beide Brücken waren von immenser strategischer Bedeutung.

So war die Elstertalbrücke auch Ziel alliierter Luftangriffe. Nach Angaben der Alliierten wurden 120 Bomben auf das Bauwerk abgeworfen, aber nur eine davon traf am 2. März 1945. Als die Amerikaner am 16. April bereits zu sehen waren, zündete ein Sprengkommando der deutschen Wehrmacht acht Zentner Dynamit. Der mittlere Brückenpfeiler wurde zerstört, die beiden angrenzenden Bögen mit ihm in die Tiefe gerissen. In der 280 Meter langen Brücke klaffte eine 86 Meter lange Lücke.

Beim Wiederaufbau der Elstertalbrücke standen alle Beteiligten vor einer nahezu unlösbaren Aufgabe. Auf den Stumpf des gesprengten Doppelpfeilers wurde zuerst ein Be-

tonpfeiler von 18 Metern Höhe bis zur Mitteletage hochgezogen. Darauf wurde ein 32 Meter hoher Fachwerkturm aus Eisen aufgesetzt. Ein 86 Meter langer und 250 Tonnen schwerer Fachwerkträger wurde dann bei klirrender Kälte im Winter 1945/1946 über die Lücke gezogen. Am 4. Februar 1946 rollte der erste Zug über das Provisorium.

Der Zugverkehr war zwar bereits vorher wieder aufgenommen worden, doch bis zum Februar stand ein Fußmarsch durchs Tal im Fahrplan der Deutschen Reichsbahn. Die Reisenden mussten mitsamt ihrem Gepäck das steile Tal zur Elster hinunter und wieder hinauf steigen. Zwischen 30 und 51 Minuten waren im Fahrplan – je nach Zug – für die strapaziöse Tour eingeplant. Für schwerbepackte Hamster-Fahrer artete das sicher in Hochleistungssport aus.

Bis die Brücke wiederhergestellt war, sollten noch Jahre vergehen. Am 23. Januar 1949 rollte zum ersten Mal ein Zug über die nun wieder fertiggestellte obere Etage der Brücke. Abgeschlossen war der Wiederaufbau am 30. Oktober 1950.

Weiter
Seite 2

Reichenbach Sachsen

Dass die Göltzschtalbrücke den verheerenden Krieg unbeschadet überstanden hat und wir dieses Bauwerk von Weltgeltung noch heute vollständig im Original bewundern können, ist zwei Ärzten und einer Diakonissin zu verdanken. Wie es dazu gekommen war, darüber informierte Dr. Wolfgang Popp aus Bad Kreuznach im vergangenen Jahr das Museum Burg Mylau, in dem es derzeit eine Ausstellung zum Bau der Göltzschtalbrücke gibt.

Sprengungsabsicht

Göltzschtalbrücke bei Netzschkau

Der Befehl

kam nie an

Dr. Popp war im April 1945 im Reservelazarett Reichenbach tätig. Dort traf er auf einen verletzten jungen Mann, der sich schnell unbeliebt machte. Dr. Popp: „Er teilte mir mit, dass er der Kampfkommandant sei und den Befehl zur Sprengung der Göltzschtalbrücke weiterzugeben habe.“ Der

Kommandant war mit seinem Motorrad auf dem Weg zur Brücke gewesen und gegen einen Baum gefahren, er hatte sich den Kiefer verletzt. Dr. Popp und der Zahnarzt des Lazarets, Dr. Wolfgang Parthey, operierten den gebrochenen Kiefer, während die Amerikaner bereits vor Reichenbach standen.

„Der Patient hatte vor dem operativen Eingriff schwere Betäubungsmittel erhalten und sollte erneut Morphin oder SEE erhalten, falls er drohte, vor dem Eintreffen der Amerikaner aus dem SEE-Schlaf aufzuwachen.“ Diese Anweisung gab Dr. Popp der Diakonissin vom Dresdener Mutterhaus, weil sie „zuverlässig“ und „astrein“ war. Die Betäubungsmittel haben ihre Schuldigkeit getan – der Befehl zur Sprengung der Göltzschtalbrücke wurde nie weitergegeben.

Veröffentlicht
in der Tagespresse
16.05.2001

Frankenpost
Hof

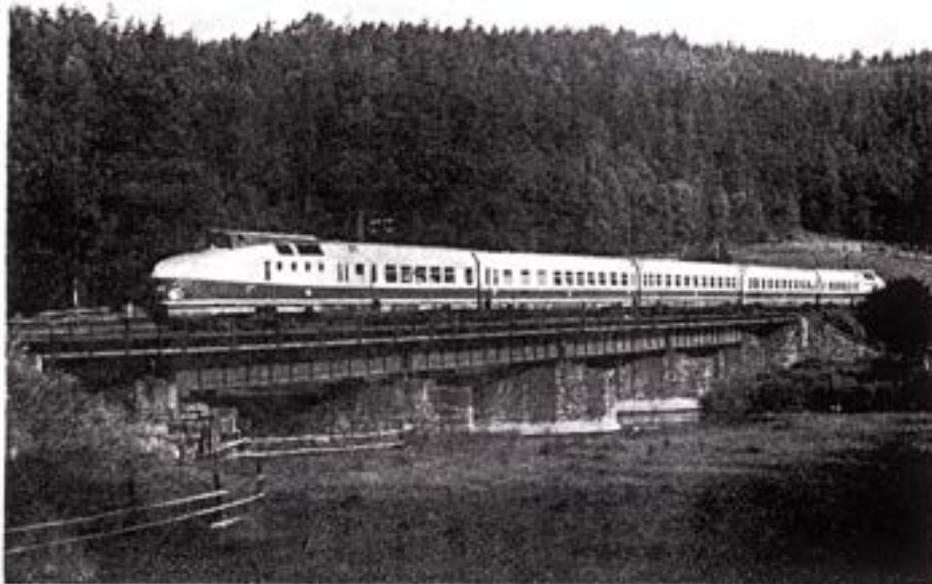


Computersimulation der Göltzschtalbrücke:
So könnte es am 16. April 1945 ausgesehen haben.

Im
Elstertal in Greiz
Am 15. April, alle
Elsterbrücken
gesprengt! 71-
„Elsterfront“.
Hauptmann von
Westernhagen
am 14.04.45
erschossen!
SS - Wahnsinn
in der Stadt Greiz.

Ende der 40 er Jahre rollte auf der Elstertalbahn der gesamte Durchgangsverkehr in die Tschechoslowakei. Die Streckenbelegung betrug in dieser Zeit 150 Züge täglich. Bis Ende der 60 er Jahre verschlechterte sich aber der Zustand der Strecke durch Vernachlässigung der Instandhaltung so stark, daß es erhebliche Auswirkungen auf die Durchlaßfähigkeit hatte. Bauarbeiten, lange Fahrzeiten und Schienenersatzverkehr waren die Folge.

Schon mit dem Sommerfahrplan 1957 verkehrten die ersten Ex-Kurswagen über Gera-Greiz - Plauen - Karlovy Vary nach Prag. Bis Mitte der 60 er Jahre fuhr der Ext 148 "Karlex" von Berlin über Leipzig, Gera, Plauen unterer Bahnhof nach Bad Brambach. Wegen erheblicher Mängel im Oberbau (die Lok sprang häufig aus den Gleisen) wurde die Streckenführung über Leipzig - Werdau - Reichenbach - Plauen oberer Bahnhof geändert.



Der Ex 69 ("Karola") verkehrte von 1980 - 82 planmäßig auf der Elstertalbahn von Leipzig nach Karlovy Vary.
Hier auf dem Bild ein Verbrennungstriebwagen der Bauart Görlitz, BR 175 mit 2 Motoren a 2000 PS im Juni 1981 auf der Brücke am Neuhammer.



Der „Karola“ bei der Durchfahrt
 Neumühle Richtung Gera.
 Aufgenommen von Ulrike Fleischmann 1981
 am der oberen Etage des Hauses Fleischmann.



Blick auf den Bahnhof Neumühle im September 1991 mit der aus Gera einfahrenden 120 338. Sie gehörte zu den letzten „altvees“ Tagaszugsmotoren auf der GWL. ACPN: THOMAS FORTIS

Mit der politischen Wende in der DDR gab es für die Wirtschaft unseres Landes und zwangsläufig auch für die Deutsche Reichsbahn und die Elstertalbahn einschneidende Auswirkungen. Betriebe wurden geschlossen, der Gütertransport war nicht mehr notwendig, bzw. wurde er auf die Straße verlegt, die Menschen wurden arbeitslos und demzufolge nahm auch der Personenverkehr rapide ab. Wegen der fehlenden Fahrgäste wurden die lokbespannten Personenzüge abgeschafft und durch Triebwagen der Deutschen Bahn ersetzt (bereits am 1. Januar 1994 war die Fusion der Deutschen Reichsbahn mit der Bundesbahn zur "Deutschen Bahn" erfolgt).



Um an die alten Zeiten zu erinnern, fahren dampflokbetriebene Züge von Gera nach Cheb. Hier auf dem Bild im August 1999 eine Lok der Reihe 52 8075 - 5 aus dem Baujahr 1944 im romantischen Elstertal





Greiz, Schloßbergtunnel

Wie eine Modellbahnanlage: Berg, Schloß, Tunnel, Flußbrücke über die Elster und Zug, einer der letzten Lokbespannten Personenzüge nach Weischlitz (nun durch die Vogtlandbahntriebwagen verdrängt).

Foto: Sandro Mayer, Juli 2002



Am Greizer Schloßberg, Nordseite, Posten 1 mit Schranke

Hier die "Rückseite" zum Juni - Bild, Schloßberg von hinten. Aus dem Tunnel heraus am altertümlichen Schrankenposten vorbei, "642 rot" nach Gera, Sommer 2002 und doch schon "historisch", denn die roten Triebwagen wurden kurz darauf von den grün/weißen der Vogtlandbahn abgelöst.

Foto: Sandro Mayer, Juli 2002

1851 Eisenbahnviadukte als Bauwerke der Superlative.

Kein geringerer als der im vogtländischen Wernesgrün geborene Andreas Schubert, der Erbauer der ersten deutschen Lokomotive, der Saxonia, hat die beiden Eisenbahnbrücken konstruiert, die die Täler der Göltzsch und der Weißen Elster überspannen.

Noch heute ist der Eisenbahnviadukt über die Göltzsch ein Bauwerk der Superlative: Mit 81 Bögen in vier Etagen überspannt sie in 78 Metern Höhe auf einer Länge von 574 Metern das Landschaftsschutzgebiet Unteres Göltzschtal. 26 Millionen Ziegel wurden benötigt, um das Bauwerk zu errichten. Und so gilt die Eisenbahnbrücke zwischen den beiden Städten Mylau und Netzschkau noch heute als größte Ziegelsteinbrücke der Welt.

Aber auch ihre kleinere Schwester, die Elstertalbrücke bei Jocketa, muss sich nicht verstecken: Sie ist 68 Meter hoch und 280 Meter lang. Sie wurde aus über zwölf Millionen Ziegelsteinen errichtet.

Als am 15. Juli 1851 Prinz Albert von Sachsen als erster über die nun fertiggestellten Brücken fuhr, war nicht nur nach fünf Jahren Bauzeit die erste Eisenbahnverbindung zwischen Sachsen und Bayern vollendet. Es war überhaupt die erste deutsche über die Mittelgebirge führende Nord-Süd-Strecke, die nun von der Nordsee bis zu den Alpen reichte.

Nicht ohne Probleme war der fünfjährige Bau der beiden Brücken verlaufen. Teilweise kam es zum Stillstand der Arbeiten, immer wieder traten unvorhergesehene Schwierigkeiten auf. So musste während des Baus der Göltzschtalbrücke das Projekt geändert werden, das ursprünglich ausschließlich gleichgroße Bögen vorgesehen hatte. Der geplante Mittelpfeiler konnte nicht gegründet werden. Er wurde ausgespart und so kam die Brücke zu ihrem charakteristischen imposanten Aussehen mit den deutlich größeren Bögen in der Mitte. Monatlich haben bis zu 1700 Menschen an der Göltzschtalbrücke gearbeitet, über 30 Arbeiter kamen bei dem Bau ums Leben.

2001
Quelle: Presse

OTZ

Frankenpost

Göltzschtal- und der Elstertalbrücke.

1936 und 1945-1950.

Fast wäre das Jahr 1945 das letzte der Brücken geworden. Bereits 1936 - drei Jahre vor Beginn des Zweiten Weltkrieges - waren beide Brücken zur Sprengung vorbereitet worden. Bei der Göltzschtalbrücke blieb es bei der Absicht, die Elstertalbrücke wurde am 16. April 1945 im Blickfeld der anrückenden amerikanischen Truppen in die Luft gejagt. Der Grund dafür lag auf der Hand: Beide Brücken waren von immenser strategischer Bedeutung.

So war die Elstertalbrücke auch Ziel alliierter Luftangriffe. Nach Angaben der Alliierten wurden 120 Bomben auf das Bauwerk abgeworfen, aber nur eine davon traf am 2. März 1945. Als die Amerikaner am 16. April bereits zu sehen waren, zündete ein Sprengkommando der deutschen Wehrmacht acht Zentner Dynamit. Der mittlere Brückenpfeiler wurde zerstört, die beiden angrenzenden Bögen mit ihm in die Tiefe gerissen. In der 280 Meter langen Brücke klaffte eine 86 Meter lange Lücke.

Beim Wiederaufbau der Elstertalbrücke standen alle Beteiligten vor einer nahezu unlösbaren Aufgabe. Auf den Stumpf des gesprengten Doppelpfeilers wurde zuerst ein Betonpfeiler von 18 Metern Höhe bis zur Mitteletage hochgezogen. Darauf wurde ein 32 Meter hoher Fachwerkturm aus Eisen aufgesetzt. Ein 86 Meter langer und 250 Tonnen schwerer Fachwerkträger wurde dann bei klirrender Kälte im Winter 1945/1946 über die Lücke gezogen. Am 4. Februar 1946 rollte der erste Zug über das Provisorium.

Der Zugverkehr war zwar bereits vorher wieder aufgenommen worden, doch bis zum Februar stand ein Fußmarsch durchs Tal im Fahrplan der Deutschen Reichsbahn. Die Reisenden mussten mitsamt ihrem Gepäck das steile Tal zur Elster hinunter und wieder hinauf steigen. Zwischen 30 und 51 Minuten waren im Fahrplan - je nach Zug - für die strapaziöse Tour eingeplant. Für schwerbepackte Hamster-Fahrer artete das sicher in Hochleistungs-sport aus.

Bis die Brücke wiederhergestellt war, sollten noch Jahre vergehen. Am 23. Januar 1949 rollte zum ersten Mal ein Zug über die nun wieder fertiggestellte obere Etage der Brücke. Abgeschlossen war der Wiederaufbau am 30. Oktober 1950.

1945

Göltzschtalbrücke

Dass die Göltzschtalbrücke den verheerenden Krieg unbeschadet überstanden hat und wir dieses Bauwerk von Weltgeltung noch heute vollständig im Original bewundern können, ist zwei Ärzten und einer Diakonissin zu verdanken. Wie es dazu gekommen war, darüber informierte Dr. Wolfgang Popp aus Bad Kreuznach im vergangenen Jahr das Museum Burg Mylau, in dem es derzeit eine Ausstellung zum Bau der Göltzschtalbrücke gibt.



Historische Ansicht Göltzschtalbrücke

1945

Göltzschtalbrücke Der Befehl kam nie an

Dr. Popp war im April 1945 im Reservelazarett Reichenbach tätig. Dort traf er auf einen verletzten jungen Mann, der sich schnell unbeliebt machte. Dr. Popp: „Er teilte mir mit, dass er der Kampfkommantant sei und den Befehl zur Sprengung der Göltzschtalbrücke weiterzugeben habe.“ Der Kommandant war mit seinem Motorrad auf dem Weg zur Brücke gewesen und gegen einen Baum gefahren, er hatte sich den Kiefer verletzt. Dr. Popp und der Zahnarzt des Lazarets, Dr. Wolfgang Parthey, operierten den gebrochenen Kiefer, während die Amerikaner bereits vor Reichenbach standen.

„Der Patient hatte vor dem operativen Eingriff schwere Betäubungsmittel erhalten und sollte erneut Morphin oder SEE erhalten, falls er drohte, vor dem Eintreffen der Amerikaner aus dem SEE-Schlaf aufzuwachen.“ Diese Anweisung gab Dr. Popp der Diakonissin vom Dresdener Mutterhaus, weil sie „zuverlässig“ und „astrein“ war. Die Betäubungsmittel haben ihre Schuldigkeit getan - der Befehl zur Sprengung der Göltzschtalbrücke wurde nie weitergegeben.

Montag, 16. Juli 2001 Vogtländer feiern Brückenfest

1906

Göltzschtalbrücke

Sprung in die Tiefe überlebt

Brücken haben schon immer eine Faszination auf Selbstmörder ausgeübt, da macht auch die Göltzschtalbrücke keine Ausnahme. Immer wieder geschieht es, dass Menschen ihrem Leben mit einem Sprung aus 78 Meter Höhe ein Ende bereiten. Doch am 15. Juni 1906 ereignete sich eine fast ungläubliche Geschichte: Ein

17-jährige Hulda Elsa Fiehler aus Moisdorf bei Greiz hatte sich vor Zeugen von der Brücke in die Göltzsch gestürzt. Das Reichenbacher Tageblatt und Anzeiger berichtete am nächsten Tag: „Nachdem man die Verletzte, die zunächst leblos erschien, in der Kutscherstube der Jahn'schen Fabrik untergebracht hatte, wurden unter Leitung des herbeigerufenen Arztes, Herrn Dr. Polster, Wiederbelebungsversuche angestellt, die von Erfolg gekrönt waren. Außer einer Verletzung an der Stirn stellte der Arzt innere Verletzungen fest, die indessen nicht lebensgefährlich sein sollen, so dass Hoffnung besteht, die Abgestürzte am Leben zu erhalten.“

Hulda Fiehler überlebte den Sprung, weil sich ihr Rock, einem Fallschirm gleich, geöffnet hatte und ihr so eine weiche Landung in der Göltzsch bescherte. Liebeskummer hatte die junge Frau auf die Brücke getrieben. Ihr Schatz Franz Jubel war von der Geschichte so gerührt, dass er sie geheiratet hat. Hulda Jubel starb 83-jährig im Jahre 1972 in Reichwolframsdorf - vier Jahre nach ihrem Ehemann.

Peter Franke

Mylau (dpa). Tausende Vogtländer haben das 150-jährige Jubiläum der Göltzschtalbrücke und der Elstertalbrücke gefeiert. Bei der sechsten Auflage des Tages der Vogtländer präsentierten Vereine und Verbände ihre jahrhunderte alte Tradition. An den Vogtländerbrücken wurden Gedenktafeln enthüllt. Damit können sich Besucher erstmals über technische Details vor Ort informieren.



Interessierte Zuschauer am Bahnhof Neumühle bei der Durchfahrt des "Karlex"



Wie in der Presse angekündigt fuhr der "Karlex" am 30. März 2003 pünktlich 15.59 Uhr mit rasanten Tempo durch Neumühle

Ab 2003 übernahm die "Vogtlandbahn - GmbH" die Leistungen auf dem Streckenabschnitt Greiz - Weischlitz und weiter bis Cheb. Die Strecke Gera - Greiz liegt weiter in der Verantwortung der "Deutschen Bahn AG". Um diese Zeit war der Güterverkehr fast völlig eingestellt; der Personenverkehr verläuft im Einstundentakt.

Ein letzter Höhepunkt im Bahnleben war das 125 jährige Jubiläum der Elstertalbahn im Jahre 2000.



Oben ein Triebwagen der "Deutschen Bahn AG"
unten der "Vogtlandbahn - GmbH"



Greizer Bahnhof nun ohne Fahrkartenschalter

Tickets in der Greizer Brückenstraße

Greiz (OTZ/RM). Seit gestern ist der Greizer Bahnhof ohne Fahrkartenschalter. Um 15.15 Uhr hatte Reiseberaterin Ursula Lauszat Feierabend, das war zugleich das Aus für Fahrkartensverkauf und so manchen Tipp, wie man per Bahn von einem zum anderen Ort am günstigsten kommt. Seit sieben Jahren bediente Ursula Lauszat in Greiz ihre Kunden, hat 1973 in Aus Eisenbahnerin gelernt, war dann bei der Bahn in Gödnitz bis sie dann nach Greiz kam. Wie es weiter geht? Am Montag soll sie sich bei der Bahn AG in Gera melden. Dann werde es schon weiter geben, glaubt sie, und hat auftragsgemäß im Kasten mit den Fahrplänen ein Informationsblatt angeheftet, wo man künftig seine Tickets und Informationen erhalten kann. Das ist in Greiz im Reisebüro in der Brückenstraße 14.

Wie es mit dem Greizer Bahnhof weiter geht, darauf konnte gestern Nachmittag auch Renate Wicher, stellvertretende Pressesprecherin bei der Deutschen Bahn AG in Erfurt, auf OTZ-Nachfrage keine Antwort geben. Ein Termin dafür ist Anfang

nächster Woche. Im Moment sind nur noch die Aufsicht, der Fabrikationsleiter und die Stellwerksbesetzung unter dem Bahnhofsdach. Auf alle Fälle sei die Schließung des Fahrkartenschalters eine Sache der Wirtschaftlichkeit gewesen. Auf die Mitarbeiter der Bahn AG eingehend hob sie hervor, dass es für diese eine Beschäftigungsgarantie gebe, keiner werde auf der Straße sitzen. Es gebe im Unternehmen Umschulungen oder bei älteren Mitarbeitern Vorruhestandsregelungen.

Was den Fahrkartensverkauf betreffe, verwies Renate Wicher u. a. auf die Möglichkeit des Ausdrucks auf dem heimischen Computer, dass man sich über ☎ 1 18 61 eine Kundennummer zum Erwerb der Fahrkarte per Automaten geben lassen kann, in den Nahverkehrsregionen seien Fahrkartensautomaten, und nicht zuletzt gebe es schon Beispiele, wo sich in kleinen Läden neben Waren des täglichen Bedarfs auch Fahrkarten erwerben lassen. Interessenten dafür könnten sich bei ihr melden, um weiteres zu regeln.



Seit gestern Nachmittag, 15.15 Uhr, geschlossen: der Fahrkartenschalter auf dem Bahnhof in Greiz. (Foto: OTZ/Freund)

Nun ist es also entschieden. In den Bahnhöfen in Greiz und auch in Neumühle gibt es keine Fahrkarten mehr. Man kann sie am Automat im Zug oder im Reisebüro in der Greizer Brückenstraße kaufen.

vogtlandbahn

Fahrschein VBG-Tarif
Einf. Fahrt Erwachsener
von: Neumühle (Elster)
bis: Greiz
Preis: 1,80 EURO
(inkl. Net.: 0,12 EURO)
gültig: nur am Lösungstag
18.01.05 06:33
Fahrweg: 5018 116 Nr.: 0028
PS: 2118

Übrigens kostet nach der letzten Fahrpreiserhöhung im Dezember 2004 eine einfache Fahrt von Neumühle nach Greiz 1,80 Euro oder umgerechnet 3,60 DM. Was eine Rückfahrkarte früher gekostet hat, ist auf der aus dem Jahre 1982 abzulesen.



7. Quellennachweis

1. Fürstlich - Reuß - Plausches Amts - und Nachrichtenblatt Nr. 63 vom 9. Juni 1870 und Nr. 136 vom 30. November 1875
2. Greizer Zeitung vom 10. Juli, 20. Juli, 13. September 1875, 15. April 1909 und 3. Juli 1909
3. Bergaer Zeitung vom 1. Oktober und 21. November 1896
4. "100 Jahre Elstertalbahn" Artikel von Dr. Franz Hausschild im Greizer Heimatbote Heft 9 / 1975
5. Reproduktionen aus dem Sächsischen Staatsarchiv Dresden der Originale vom 27. April, 11. Mai, 13. September 1891, 13. November 1913 und 29. Juli 1915
6. Schriftverkehr zwischen dem Sächsischen Finanzministerium, der Sächsisch - Thüringischen - Eisenbahngesellschaft und der Fürstlich - Reußischen Landesregierung in Greiz in "Regierungsacten in Verwaltungssachen n.Rep. A Capitel XVI " im Thüringer Staatsarchiv Greiz
7. Kopien von Bauplänen aus dem Thüringer Staatsarchiv vom 19. Juni 1912 und August 1920
8. Aufzeichnungen und Bilder aus der Orts - Chronik Neumühle
9. "125 Jahre Elstertalbahn" Artikel des Verfassers im Greizer Heimatkalender 2000
10. Kopien von Bildern aus der privaten Sammlung des Verfassers

Januar 2005

Erst dieser Tage habe ich in der Gemeindeverwaltung Neumühle erfahren, daß unser Bahnhof mit dem gesamten Grundstück von 29. 463 qm Fläche bereits im Juni 2003 von der Deutschen Bahn AG an die First Rail Property GmbH in Frankfurt am Main verkauft wurde (das ist eine Immobiliengesellschaft, die in Deutschland schon eine große Zahl an Bahnhöfen aufgekauft hat).

Am 15. November 2004 erfolgte die Vermessung des Bahnhofsgebäudes , um es aus dem Gesamtgrundstück herauszulösen und anderweitig zu veräußern.

Zur Zeit ist der Bahnhof nur mit einer Person besetzt, die aber mit dem vorgesehenen Bau der automatischen Halbschranke auch noch eingespart werden soll.

August 2006

Nun ist die Geschichte des Bahnhofs Neumühle zu Ende !

Schon nach längeren Vorbereitungen mit Material- und Technikanlieferungen und der Baustelleneinrichtung ließ sich vermuten, daß am Bahnhof Neumühle eine Veränderung erfolgen wird. Damit wurde Ende Juli 2006 begonnen.

Anfang August erfolgte der Abbau der zwei Weichen und der alten Signalanlagen, die Strecke wird künftig nur noch eingleisig befahren (wie 1875).

Sehr umfangreich waren die technischen Arbeiten für den Aufbau der automatischen Halbschrankenanlage. Ihre Betätigung wird durch Funksignale der ankommenden Züge ausgelöst. Zeitweise war wegen der Bauarbeiten eine Vollsperrung der Landstraße 1085 durch die gesamte Ortslage Neumühle notwendig.

Am 15. August 2006 wurde die fertige Halbschranke in Betrieb genommen.

Vorher war im Amtsblatt der Deutschen Bahn zu lesen, daß
Neumühle bereits ab 7. August kein Bahnhof mehr ist,

sondern nur noch ein Haltepunkt oder eine Bedarfshaltestelle,

personell nicht mehr besetzt

und damit sind wir wieder an der Stelle angekommen wie zur Eröffnung der Elstertalbahn

1875.



Erdarbeiten zum Aufbau der Halbschrankenanlage



- 89 -

1	2	3	4	5	6	7	8
3	Gera Süd	Abgach Vwm 0,56 Gleis 4	neu	↓ gilt nur für nicht dchg Hgl	30.8. 03		
		Asig M 0,78 Gleis 4		↓ gilt nur für nicht dchg Hgl			
	Gera Süd	Esig Q 1,48	Anderung am Signal	↑	25.5. 05		- Frühhalteanzeiger neu
5	Wünschendorf (E) - Berga (Elster)	13,6 - 13,8 200 m	50		26.7. 06		Fzv 0,6/1,0 Oberbaumanagement
6	Neumühle (E)	jetzt Haltepunkt	Betriebs- stelle verändert		7.8. 06		Signale ungültig Entgegen örtlicher Richtlinie Zp
7	Neumühle (E) - Greiz	24.09	BÜ verändert		7.8. 06		örtlich gesichert

Auszug aus dem Amtsblatt der DB



Letzter großer Höhepunkt im internationalen Fernverkehr war zwischen Juni 1980 und September 1981 die Führung des Exi „Karola“ zwischen Leipzig und Karlsbad über die Elstertalbahn. Im April 1981 durchfährt 175 014 den Bahnhof Neumühle.

AUFNAHME: RAINER HEINRICH



Fertige Halbschranke am 15. August 2006



Vom Haltepunkt zum Bahnhof und zurück

Gedanken zur Geschichte der Elstertalbahn von Edgar Schwarz, Neumühle

mühle. Schon viel wurde die 1875 eröffnete Elstertal- von Woldgefahr bei Gera Weischlitz geschrieben, be- zu den Jubiläen von 100 25 Jahren. Und trotzdem ist achichte dieser Eisenbahn- nicht abgeschlossen, gibt es wieder Neues über Verän- gen zu berichten. Eine sol- in den letzten Tagen mit chließung des Bahnhofs ühle.

halb ein kurzer Rückblick- sten Fahrplan der Säch- thüringischen Eisenbahn- schaft, der vor der Be- röffnung des Teilstückes olbgefärth nach Greiz am li 1875 bekannt gegeben (der Verfasser ist im Besitz olchen Bekanntmachung). emühle für alle Züge zur apunkt ausgewiesen. Das ach der damaligen Bedeu- der kleinen Ansiedlung und links der Weißen Eis- nur wenigen Einwohnern ch wenigen Zugbenutzern, n umliegenden Dörfern, olge erhielt der Halte- nur ein einstöckiges Fach- bände, ebenso wie Wün- loef, Barthmühle und hmühle.

änderte sich schon bald, ereits in einem heute noch denen Fahrplan von 1888 mühle offiziell als Bahn- gewiesen. 1891 kam es uch zu baulichen Verän- gen. Das einstöckige Fach- us wurde für 210 Mark gert und abgerissen und so



Der 1875 gebaute erste Bahnhof von Neumühle.

(Repro: Archiv/Edgar Schwarz)



Im August 2006 wurde der Bahnhof Neumühle wieder zum Haltepunkt umgestaltet.

(Foto: Archiv/Freund)

das heute noch stehende massive Bahnhofsgebäude mit Dienstzimmern, einer Wohnung für den Bahnhofsvorsteher und Wirtschaftsgebäuden errichtet.

Im später wachsenden Ort

Neumühle, der Luftkurort mit mehreren gastronomischen Einrichtungen wurde, stieg die Bedeutung des Bahnhofs. Durch die Industrie in der Kreisstadt Greiz nahm auch der ~~Bau~~verkehr zu

Besucher

beroderentlich zu. So konnte beispielsweise die Greizer Zeitung vom 3. Juni 1909 in einem Artikel über den Ausflugsverkehr berichten, dass an fünf Tagen in Neumühle 4466 Fahrkarten verkauft wurden.

Durch den weiteren Ausbau des Bahnhofs Neumühle zu einem Güterbahnhof mit mehreren Gleisen und den Anschluss für das Hartpapponwerk Lehnsmühle entwickelte er sich zu einem vielgenutzten Umschlagplatz für landwirtschaftliche Produkte, Düngemittel, Brenn- und Braustoffe.

Das ist aber nun alles Geschichte. Schon seit längerer Zeit wird die Elstertalbahn modernisiert. Ein Prozess, der vor den Bahnhöfen nicht Halt macht. In Neumühle war geplant, mit der Einrichtung einer modernen Haltschrankenanlage den Bahnhof zu verändern und Personal einzusparen. Umfangreiche Bauarbeiten vollendeten diese Vorstellung, die automatische Haltschranke ist in Betrieb, die Betriebsstelle Neumühle wurde verändert. Neumühle ist kein Bahnhof mehr, seit dem 7. August nur noch ein Haltepunkt. Fenster und Türen wurden zagenagelt und es ist kein Personal mehr vorhanden. Wenn Fahrgäste aus- oder einsteigen wollen, müssen sie das im Zug melden oder sich auf dem Bahnsteig beim einfahrenden Zug bemerkbar machen.

Der Chronist erspart sich weitere Worte.



Vogtlandbahn übernimmt ab sofort die Verbindung zwischen Gera und Greiz

Keine Doppelbelegung auf dieser Strecke mehr mit DB Regio

Greiz (OTZ). Mit dem Fahrplanwechsel am Sonntag wird die Vogtlandbahn die Gleisverbindung Gera-Greiz allein übernehmen. Die DB Regio zieht sich hier zurück. Im Gegenzug werden die Regio Sprinter der Vogtlandbahn künftig nicht mehr auf der Strecke Gera-Zeulenrode-Mühltheuer verkehren. Diese Verbindung übernimmt künftig allein die Deutsche Bahn. Zu dieser Aufgabenteilung kam es im Ergebnis von Verhandlungen beider Anbieter mit dem Freistaat Thüringen und den Nahverkehrsservicegesellschaften Thüringen mbH sowie Zweckverband ÖPNV Vogtland.

Die modernen Triebwagen der Vogtlandbahn fahren somit alle fahrplanmäßigen Leistungen auf

der Elstertalbahn Gera - Greiz - Plauen - Weischlitz. Der Abschnitt Gera - Greiz wird dabei im Stunden-Takt bedient, der Abschnitt Greiz - Plauen - Weischlitz im 2-Stunden-Takt. Montags bis freitags verkehren zwischen Greiz und Weischlitz zusätzliche Züge im Berufsverkehr.

In Weischlitz besteht Anschluss zu den Vogtlandbahn-Zügen nach und von Cheb, Mariánské Lázně und Marktredwitz. Darüber hinaus bestehen täglich umsteigefreie Verbindungen von Gera bis Cheb und Marktredwitz.

Der „Linientausch“ bringt mit sich, dass das Elstertalbahn-Ticket in allen Zügen dieser Strecke anerkannt wird. Das Elstertalbahn-Ticket gilt montags bis freitags ab 6 Uhr (bisher erst ab 9

Uhr) bis 3 Uhr des nächsten Tages, samstags, sonn- und feiertags ganztägig bis 3 Uhr des nächsten Tages zu beliebig vielen Fahrten auf der Elstertalbahn zwischen Gera und Weischlitz und kostet nach der aktuellen Tarifierhöhung 6 Euro für Erwachsene bzw. 4,50 Euro für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren. Das Hopper-Ticket erhöht sich von derzeit vier auf 4,50 Euro.

Ab sofort sind die neuen Fahrplan-Broschüren bei den Vogtlandbahn-Agenturen und in den Vogtlandbahn-Zügen erhältlich. Auskünfte zu Fahrplan und Tarif erteilt auch die Tourismus- und Verkehrszentrale Vogtland unter der Hotline (0 37 44) 19 4 49 und im Internet <http://www.vogtlandbahn.de>.

Quelle: mediaregion.de

OTZ v. 13.12.09

Zeittafel

zur Geschichte der Elstertalbahn und des Bahnhofs Neumühle/Elster

- 1855 11.5. Gründung eines Greizer Eisenbahnvereins durch Kaufleute und Fabrikanten
- 1868 28.3. Bildung des Greiz - Weidaer - Eisenbahnbauvereins
- 1870 1. 6. Umbildung in Sächsisch - Thüringische Eisenbahnbau-gesellschaft
Staatsvertrag der drei beteiligten Länder: Fürstentum Reuß ä.L. Königreich Sachsen und Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach
- 1872 15.11. Baubeginn Schloßbergtunnel (270 m), wenig später Baubeginn Bretmühlentunnel (118 m), Baubeginn Rüßdorfer Tunnel (278 m)
- 1873 4.10. Nach einem knappen Jahr Durchstich Schloßberg
- 1874 Elsterverlegung am Bahnhof Neumühle - Bildung Restwasser Weiße Elster
An der Strecke erhielten kleine Haltepunkte einstöckige Fachwerkgebäude - Bahnhofsgebäude auch in Neumühle.
Nach 15 Jahren entsprach er nicht mehr den damaligen Anforderungen und wurde zur Versteigerung am 5.5. 1891 von Christian Hermann Scheffel aus Wildetaube für 210 Mark erworben, abgerissen und in Wildetaube wieder aufgebaut.
Um 1891/92 entstand der neue heutige Bahnhof
- 1875 17.7. Eröffnung der Strecke Wolfsgefährth - Greiz
8.9. Eröffnung der Strecke Greiz - Plauen
20.9. Eröffnung der Strecke Plauen -Weischlitz
Gesamtstreckenlänge 54, 950 km
Die Greizer Zeitung berichtete, daß "von der Eröffnung am 17. Juli bis Ende des Monats 13.836 Personen befördert wurden"
- 1895 3.5. Erster Schnellzug Köln - Weimar - Gera - Eger
- 1909 1.5. Schlafwagen Aachen - Weimar - Gera - Eger eingeführt
- 1914 Bau einer Wartehalle bei der Erweiterung der baulichen Anlagen am Bahnhof Neumühle
- 1922 Errichtung eines Überbaues zum Fußgängertunnel
- 1926 Bau eines Kreuzungs- und Überholgleises (bisher nur eingleisig)
Schaffung eines Anschlußgleises für die Abfahranlage Steinbruch
- 1945 24.9. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs nach der Sprengung der Elstertalbrücke
- 1957 Ex - Kurswagen verkehrt nach Prag über Gera - Elstertalbahn - Plauen - Karlovy Vary
- 1980 Ex 69 "Karola" verkehrt planmäßig Leipzig - Gera - Elstertal - Plauen - Karlovy Vary
- 1994 1.1. Die Deutsche Bahn AG übernimmt die Strecke der Elstertalbahn

- 2003 15.12. übernimmt die Vogtlandbahn alle Leistungen im Personenverkehr auf der Strecke Greiz-Weischlitz
Verkauf des Bahnhofs mit gesamten Grundstück von der Deutschen Bahn AG an die Immobilienges. First Rail Property GmbH in Frankfurt/Main
- 2006 August erfolgt der Abbau der Weichen und der alten Signalanlage, Strecke nur noch eingleisig befahrbar.
Halbschranke inbetrieb genommen, keine personelle Besetzung mehr
Neumühle ist kein Bahnhof mehr, nur noch Haltepunkt, wie 1875

Quellen

- Orts-Chronik Neumühle/Elster
- 47 seitige Dokumentation "Geschichte der Elstertalbahn - Sächs.-Thüring.-Eisenbahn" 2003

Edgar Schwarz