

Entlang der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn



Von Leipzig nach Hof



Steffen Kluttig

Text-Bild-Band

Entlang der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn

Von Leipzig nach Hof

Steffen Kluttig

In dieser Publikation wird erstmals die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn mit ihren Zweigbahnen in reich bebildeter Form vorgestellt. Dazu gibt es kurze geschichtliche Erläuterungen zu den Stationen dieser Linie. Viele bisher unveröffentlichte Aufnahmen aus privaten Archiven machen diesen Band zu einem einmaligen Fundus.

28,5 x 22,5 cm, 280 Seiten, 198 s/w und
411 Farabbildungen, 6 Fahrkarten, 8 Fahrpläne

Preis: 39,80 €

ISBN 978-3-96564-027-6



Nachdem bereits über die meisten sächsischen Eisenbahnstrecken Publikationen vorliegen, war das von der Strecke Leipzig - Hof bisher noch nicht der Fall. Der aktuelle Band möchte nun diese Lücke schließen. Dazu konnte auch umfangreiches historisches Bildmaterial aus verschiedenen Archiven geborgen und in das Buch eingearbeitet werden. Ebenso flossen bisher unbekannte Erkenntnisse in das jetzt aktuell vorliegende Buch ein. Herausgegeben von der Bildverlag Böttger GbR ist es zum Preis von 39,80 Euro im Buchhandel erhältlich.

In einer Rekordzeit von nur 13 Monaten wurde der Streckenabschnitt Leipzig - Altenburg fertiggestellt. Die Weiterführung dieser Linie über Werdau - Plauen nach Hof stellte die Bauarbeiter vor enorme Schwierigkeiten. Schließlich galt es, die großen Täler der Göltzsch und Elster zu überwinden. Auch die aufwändige Streckenführung zwischen Reichenbach und Hof sowie der zweigleisige Streckenbau ließen das Kapital der Gesellschaft schwinden. Dies führte am 1. April 1847 zum Kauf der im Bau befindlichen Strecke durch das Königreich Sachsen. Nach Fertigstellung der beiden großen Brücken konnte der Verkehr zwischen Leipzig und Hof am 15. Juli 1851 aufgenommen werden. In der Folgezeit entwickelte sich die Strecke zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Transversalen Deutschlands. Infolge der deutschen Teilung nach dem Zweiten Weltkrieg verlor die Strecke erheblich an Bedeutung. Für die Industrie in der DDR war der Transport von Bodenschätzen im Binnenverkehr enorm wichtig, so dass in den 1970er Jahren das zweite Streckengleis wieder aufgebaut werden musste und die Elektrifizierung zwischen Leipzig und Reichenbach erfolgte. Im Oktober 1989 gelangte die Strecke ins Blickfeld der Öffentlichkeit, als die Berichterstattung über die Züge mit den ausreisewilligen DDR-Bürgern aus der Deutschen Botschaft in Prag nach Hof gefahren wurden. Durch die deutsche Wiedervereinigung erhielt die Strecke Leipzig - Hof wieder die ihr zugeordnete Bedeutung. Die Anzahl der Reisezüge stieg auf das Niveau der Vorkriegszeit. Nach dem Ausbau der Fernverkehrsverbindungen über Erfurt verlor die Strecke ab 2005 an Bedeutung für den Fernverkehr, die IC-Züge und ICE wurden eingestellt. Als hinderlich erweist sich bis heute die fehlende Fahrleitung zwischen Hof und Regensburg, so dass die Auslastung der Strecke heute weit unter ihrem Potenzial liegt.

Empfehlenswert für Historiker und Eisenbahnfreunde

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	Seite	3
Einleitung und Vorgeschichte		4
Vorarbeiten		7
Der Bahnbau und die technische Weiterentwicklung		10
Die ersten Leipziger Bahnhöfe		14
Bahnhöfe und Strecken <i>(Die Bahnhöfe sind hier nicht einzeln aufgeführt)</i>		35
Strecke Kieritzsch - Chemnitz		61
Strecke Neukieritzsch - Pegau		64
Straßenbahn Altenburg		83
Strecke Altenburg - Zeitz		84
Strecke Altenburg - Langenleuba-Oberhain		88
Weitere Verkehrsprojekte		91
Strecke Glauchau - Gößnitz		106
Strecke Gößnitz - Gera		109
Industriebahn Crimmitschau - Schweinsburg		119
Strecke Werdau - Mehltheuer		130
Strecke Neumark - Greiz		139
Strecke Reichenbach - Göltzschtalbrücke		146
Strecke Herlasgrün - Oelsnitz		155
Strecke Plauen - Eger		167
Strecke Schönberg - Schleiz		176
Strecke Schönberg - Hirschberg		178
Hofer Verkehrsprojekte		197
Die Bahnbetriebswerke		200
Bw Leipzig Bayerischer Bahnhof		200
Bw Altenburg		202
Bw Werdau		206
Bw Reichenbach		209
Bw Hof		213
Kunstabauten		217
Der Tunnel bei Altenburg km 40,324		217
Viadukt Langenhessen km 68,975		221
Viadukt Leubnitz km 74,128		222
Viadukt Steinpleis km 75,290		223
Göltzschtalbrücke km 94,886		224
Elstertalbrücke km 108,840		227
Saaleviadukt Unterkotzau km 160,842		231
Elektrifizierung		232
Stadtschnellbahn (S-Bahn) Leipzig		236
Paradezüge „Karlex“ und „Karola“ Baureihe 175, „Bauart Görlitz“		240
Kohle ohne Ende		244
Bedeutende Züge im Reiseverkehr		249
Güterverkehr		258
Besonderheiten und Anekdoten		261
Bahnbetriebsunfälle		262
Vogtlandtunnel		270
Umsetzung der Emmauskirche		271
City-Tunnel Leipzig		272
Ausblick in die Zukunft		276
Quellen / Danksagung		277
Aus unserem Verlagsprogramm		280