



Text-Bildband

Schienenverbindungen zwischen Chemnitz und Leipzig

Die Eisenbahnstrecken Kieritzsch - Chemnitz und Leipzig - Geithain

Steffen Kluttig

Format 28,5 x 22,5 cm, 192 Seiten,
120 s/w und 156 Farbfotos

Preis: 29,80 €

ISBN 978-3-937496-17-3

Erstmals umfassend dokumentiert werden die beiden Eisenbahnstrecken zwischen Chemnitz und Leipzig sowie deren Zweigbahnen in dem vorliegenden Buch von Steffen Kluttig. Erschienen ist diese Publikation im Bildverlag Böttger GbR und umfasst 192 Seiten im Format 28,5 x 22,5 cm. Zahlreiche, bisher unveröffentlichte Bilddokumente aus Archiven, Museen und Privatsammlungen ergänzen das gründlich recherchierte Werk. Erhältlich ist dieser Band zum Preis von 29,80 Euro.

Die Messestadt Leipzig erhielt bereits zwei Jahre nach der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn, mit Eröffnung der Teilstrecke Leipzig - Althen am 24.04.1837, ihren ersten Bahnanschluss. Das wesentlich industriereichere Chemnitz musste darauf etwas länger warten, am 01.09.1852 erreichte der Schienenstrang von Riesa kommend auch die Stadt am Erzgebirgsrand. Damit waren beide Zentren, wenn auch nur über Umwege, durch das neue Verkehrsmittel verbunden. Mit der vollständigen Inbetriebnahme des Sächsischen Gleisdreieckes konnte man auch über Glauchau - Altenburg zwischen den beiden Großstädten reisen. Aber auch die Industriegemeinden nördlich von Chemnitz und die Braunkohlenabbaugebiete südlich von Leipzig drängten auf einen Eisenbahnanschluss. Schließlich konnte im Jahre 1872 die neue Strecke Chemnitz - Kieritzsch mit den Zweigbahnen nach Limbach, Penig und Rochlitz eröffnet werden. Aber auch das ländlich geprägte Gebiet zwischen Geithain und Leipzig wollte von einem Bahnanschluss profitieren. Jedoch erst nach unzähligen Petitionen an die sächsische Regierung kam es 1887 zur Eröffnung der gewünschten Linie. Diese kürzere Direktverbindung über Bad Lausick entwickelte sich rasch zur bedeutungsvolleren für den Reiseverkehr und brachte auch den erhofften Aufschwung für den Kurbetrieb im Städtchen.

Ein herber Rückschritt in der Streckengeschichte war der Abbau des zweiten Gleises nach dem verlorenen II. Weltkrieg im Rahmen der deutschen Reparationsleistungen. Immer größere Transportleistungen und unterlassene Streckensanierung führten schließlich zum schleichenden Niedergang der Reisekultur. Erst die grundlegende Sanierung der Strecke, welche immer wieder verschoben wurde, macht es der Bahn möglich wettbewerbsfähige Fahrzeiten anzubieten.

Empfehlenswert für Eisenbahn- und Heimatfreunde