

Wolfgang Ebert

Vor 40 Jahren fuhr ein Personenzug zum letzten Mal von Wurzen nach Eilenburg

Das Ereignis fand am 26. Mai 1978 auf dem Bahnhof in Wurzen kaum Beachtung: Gegen 17.00 Uhr setzte sich vom damaligen Außengleis 3 ein rot-weißer Triebwagen in Bewegung. Nur wenige Fahrgäste hatten darin Platz genommen. Zum Glück waren Eisenbahnfreunde und Mitarbeiter von der Heimatzeitschrift „Der Rundblick“ mit deren Chefredakteur Manfred Müller darunter. So ist uns die Denkwürdigkeit „Sandmännchens letzte Fahrt“ umfassend mit Bildern und Text dokumentiert worden (Heft 1/1979). Nach etwas mehr als 51 Jahren war damit der Personenverkehr zwischen Wurzen und Eilenburg an der „Hohburger Schweiz“ entlang beendet. Schon die bei Zeitgenossen und Nutzern gängige anheimelnde Bezeichnung „Sandmännchen“ für den damals von der Reichsbahn auf Nebenstrecken eingesetzten Bahnbetriebswagen passte gut in die allgemeine Stimmungslage. Ein Netz von Busverbindungen zwischen den Orten und die steigende individuelle Mobilität ließen das Zeitalter der Bahnnebenstrecken zuerst für den Personenverkehr zu Ende gehen. Zwischen Wurzen und Eilenburg fuhren künftig nur noch Güterzüge; und zwischen Eilenburg und Lüptitz ist das heute noch so. Aber nur noch sehr wenig erinnert in Wurzen und bei Roitzsch an die ehemalige Trassenführung. Die Gleisanlagen sind schon lange zurückgebaut. Und die früheren Haltestellen Lüptitz, Kleinzschepa-Hohburg, Collmen-Böhlitz, Thallwitz (hier war sogar mal ein „Bahnhof“) und Eilenburg-Süd erinnern nur noch ganz vage an ihre einstige Bestimmung. Eindrucksvoller sind da noch die beim Bau der Trasse notwendig gewordenen Eingriffe in die natürliche Landschaft wie Einschnitte (z.B. zwischen Roitzsch und Lüptitz und Lüptitz und Kleinzschepa, nördlich von Thallwitz) oder Bahndämme und Brücken (besonders über die Rietzschke-Niederung östlich von Roitzsch und die Lossa-Aue bei Kleinzschepa). Vorstellungen über eine Bahnverbindung von Eilenburg nach Wurzen zur ersten deutschen Fernbahnstrecke Leipzig-Dresden gab es in Eilenburg schon kurz nach 1860. Die Planungen der von sächsischen Unternehmern angeschobenen und finanzierten, 1877 fertiggestellten „Muldenthalbahn“ (Glauchau-Wurzen) sahen eine Fortsetzung nördlich von Wurzen über Nischwitz und Thallwitz auf preußisches Gebiet über Eilenburg bis Wittenberg vor. Doch daraus wurde aus verschiedenen Gründen nie etwas. Die Steinbrüche nordöstlich von Wurzen halfen sich zwischenzeitlich mit einer Anschlussbahn nach Doberschütz. Das wirtschaftliche Interesse der Steinbruchindustrie war auch mit ausschlaggebend, dass nach dem 1. Weltkrieg der Gedanke einer Eisenbahnverbindung zwischen Eilenburg und Wurzen wieder verfolgt wurde. Die jetzige Trassenführung kam den Vorstellungen der Steinbruchsbesitzer weit entgegen. Noch am 9. Dezember 1919 begannen die Arbeiten, die sich bis März 1927 hinstreckten, mehrmals staatlicherseits über Notstandsarbeiten für Arbeitslose finanziert werden mussten, durch die neue Trassenführung und Planungsfehler auch nicht kalkulierte Mehrausgaben forderten („Millionenbrücke“ bei Kleinzschepa). Insgesamt kostete die 21,6 km lange Strecke 4,5 Mio Reichsmark. „Wegen der Zeitumstände“ war den Verantwortlichen bei der offiziellen Eröffnung der Bahnstrecke 1927 nicht nach Feiern zumute. Die anliegenden Orte, deren Einwohner und Bürgermeister und die beteiligten Bahnbeamten ließen die Einweihung der Bahnstrecke am 1. April 1927 zu einem denkwürdigen Ereignis werden – in Wurzen, in den Hohburger Bergen und in Eilenburg.

Bild 1: „Sandmännchens letzte Fahrt“ am 26. Mai 1978

Bild 2: „Bahnweihe“ am 1. April 1927