

Wissenswertes links und rechts der Muldentalbahn zwischen Rochlitz –Wechselburg und Göhren

Ein kleiner Reiseführer, zusammengestellt von Gästeführer Günter Kunzmann, Wechselburg

Zur Orientierung nutzen Sie bitte die an der Strecke stehenden Kilometersteine.

km 39,2 Bahnhof Rochlitz

1872 erhielt Rochlitz seinen Eisenbahnanschluß zuerst mit der Eröffnung der Strecke nach Narsdorf (-Penig), bevor 1875/76 die Muldentalbahn und 1893 die Verbindung von Waldheim die Stadt erreichten. Als größte Station der Muldentalbahn hatte Rochlitz ein eigenständiges Bahnbetriebswerk mit einem 12 ständigen Ringlokschuppen. Heruntergestuft zur Einsatzstelle des Bw Glauchau bestand diese bis 1994. Mit Einstellung der Strecken von Waldheim (1997) und nach Narsdorf (2000) sowie des nördlichen Teiles der Muldentalbahn nach Colditz (1999) blieb noch bis Juni 2001 deren südlicher Abschnitt aus Richtung Glauchau in Betrieb. Nach dem Rückbau der meisten Gleise im Jahre 2008 ist von einstiger Größe nichts mehr übrig. Im Anschluß erleben Sie die Ortsdurchfahrt von



Rochlitz

Als eine der ältesten Städte Sachsens wurde Rochlitz 1180 gegründet. Im Jahre 1380 erhielt die Stadt das Bleichprivileg, ein Gebiet an der Mulde wird noch heute als „Bleiche“ bezeichnet. Ab 1682 stieg Rochlitz zur Garnisonsstadt auf. Nach Ende des 2. Weltkrieges besetzten die Amerikaner vom 14.4.-30.6. 1945 die Stadt. Von 1952 bis 1994 war Rochlitz Kreisstadt.

km 38,0

Wir überfahren die 257 m lange Muldenbrücke. Die Überbauten im Vorlandbereich sind aus Beton, im Flussbereich aus Stahl in Fachwerkausführung. Der Blick fällt auf die Sankt Petri Kirche, sie ist die älteste Kirche des Rochlitzer Gebietes. Erstmals 1186 urkundlich erwähnt, fiel sie 1645 einem Brand zum Opfer. Nach dem Wiederaufbau bis 1668 erhielt sie in den Jahren 1892-94 ihr heutiges Aussehen. Hinter der Kirche erhebt sich das Rochlitzer Schloß mit seinen beiden markanten Türmen. Die erste Erwähnung geht auf das Jahr 995 zurück, im Jahre 1143 gelangte es in den Besitz der Wettiner, die es bis 1918 behielten. Um 1390 errichtete man die beiden „lichte“ und „finstere Jupe“ genannten Türme. Nach über hundertjähriger Nutzung als Gericht und Untersuchungshaftanstalt dient es heute als Museum.



km 37,7

Ortsdurchfahrt Zaßnitz. 1950-1994 nach Steudten eingemeindet, gehört der Ort seit 1994 zu Rochlitz.

km 36,9

Die ehemalige Sandverladeanlage wurde bis ca. 1977 genutzt. Zuerst erfolgte die Zuführung aus der Sandgrube Biesern mittels Feldbahn (Tunnel unter Bundesstraße noch vorhanden), später dann mit Lkw.

km 36,4

Überquerung des Erlbaches

km 36,2

Die Stützmauer der ehemaligen Sandverladeanlage Steudten ist kurz auf der linken Seite sichtbar. Der Sand wurde mit einer Seilbahn aus der Sandgrube Biesern antransportiert. Der dort befindliche Höhenzug nennt sich „Bieserner Borstel“.

km 35,7 Hp Steudten

Er war früher Kreuzungsbahnhof mit zwei Bahnsteiggleisen sowie einem Ladegleis, ein Anschlussgleis führte zur Sandverladung Biesern. Nach Rückbau in einen Haltepunkt, in den 1970er Jahren, ist das Empfangsgebäude zum Wohnhaus umgebaut worden. Im August 2009 erfolgte der Abriss des Güterschuppens. Nun schließt sich die Ortsdurchfahrt an.



Steudten

Im Jahre 1994 ist die eigenständige Gemeinde mit allen Ortsteilen nach Seelitz eingemeindet worden.

km 35,2 und 34,8

Für kurze Zeit ist die Spitze des Friedrich-August-Turmes auf dem Rochlitzer Berg sichtbar - 1855-1860 als sächsisches Landesdenkmal für den tödlich verunglückten König Friedrich August II erbaut. Am 18.

Mai 1860 erfolgte die Einweihung. Unterhalb an der Mulde ist die Hängebrücke zwischen Fischheim und Sörnzig zu erkennen.



km 34,6

Wir erreichen den Ortsteil Fischheim, der früher zu Steudten und seit 1994 zu Seelitz gehört. Nach überqueren der Ortsverbindungsstraße nach Wechselburg hat man bei



km 34,3

einen sehr schönen Ausblick auf den Ortsteil Sörnzig sowie auf den 353 m hohen Rochlitzer Berg, bekannt durch den nur hier vorkommenden und auch als Sächsischen Marmor bezeichneten roten Rochlitzer Porphy. Es ist ein durch vulkanische Aktivitäten vor ca. 250 Millionen Jahren entstandenes Gestein, bestehend aus Vulkanasche die durch großen Druck marmorartig verkieselt wurde. Schon vor unserer Zeitrechnung wurde es zur Herstellung von Mahlsteinen gebrochen. In insgesamt 10 Steinbrüchen erfolgte der Abbau im 19. Jahrhundert. Ein Porphyrllehrpfad auf dem Rochlitzer Berg informiert über das Gestein und seine Geschichte.

km 33,8

Blick zur St. Otto Kirche nach Wechselburg und auf das über der Mulde gelegene Flurstück Draschke, benannt nach dem um 1450 durch die Hussiten zerstörten Slawendorf Drasokowa. Die Schönburger Grafen ließen auf dem Gelände um 1870 ein Bauerngut errichten und verpachteten es. Nachdem die

Fam. Lohmann als letzter Bewirtschafter das Gehöft verlassen hatte wurde es im Rahmen einer Zivilschutzübung 1986 abgebrannt.

km 33,6

Beginn des Geländeeinschnittes am Fischheimer Borstel, er besteht aus Granulitgestein. Im Früh- und beginnenden Hochmittelalter befand sich auf dem Gipfel eine slawische Wallanlage.

km 33,3

Auf einem aufgeschütteten Damm überquert die Strecke den Silberbach, dieser Bereich wird auch kleines Silbertal genannt. Rechts hinter den Bäumen ist eine Muldenschleife erkennbar, in der ab 1901 der Draschkebauer mit seinem Boot übersetzen konnte, um nach Wechselburg zu gelangen.

km 32,9

Links ist die Felsformation des Wechselburger Burgstalles zu erkennen, dieser besteht aus Quarzporphyr. Auf dem Gipfelplateau befand sich früher eine prähistorische Wallanlage. Um 1850 ließ Alban Graf von Schönburg einen Staffagebau im römisch-klassizistischen Stil errichten, der vorsätzlich zur optischen Vergrößerung der Parkanlage Wechselburg diente. Nach 1950 erfolgte der Abriß des Gebäudes



km 32,7

Die Strecke nähert sich auf einem Damm nun Wechselburg, hinter der Kurve wird das Einfahrsignal sichtbar. Im folgenden großen Geländeeinschnitt passieren wir die Ortslage Wechselburg. Mit einer porphyrverkleideten Brücke überquert die Straße nach Nöbeln die Strecke.

km 32,2

Kurz wird auf der rechten Seite die das Ortsbild prägende evangelisch-lutherische St. Otto Kirche sichtbar. 1730 erfolgte die Grundsteinlegung und am 20. Oktober 1737 konnte die im barocken Stil erbaute Kirche geweiht werden. Ein weiteres das Ortsbild prägendes Bauwerk ist das Schloß mit der daran anschließenden romanischen Basilika, Mitte des 18. Jahrhunderts wurde auf den Grundmauern des ehemaligen Augustiner Klosters das heutige Schloß errichtet und 1756 in der jetzigen barocken Gestaltung vollendet. Es diente ab 1665 dem Grafen Samuel Heinrich von Schönburg als ständige Residenz. Die Basilika ist wohl das bekannteste Gebäude von Wechselburg. Ein Besuch dieses bedeutenden Bauwerkes mit seinem Lettner gehört sicher zu jedem touristischen Ausflug nach Wechselburg. Zur Geschichte des Bauwerkes gibt es entsprechende Literatur, welche bei einem Besuch dort erworben werden kann. Weiterhin ist eine Wanderung durch den Schlosspark zu empfehlen.

km 32,0 Bf Wechselburg

Wir haben den Bf Wechselburg erreicht. 1876 erbaut, ist 1902 mit der Eröffnung der Chemnitztalbahn der gesamte Bahnhof völlig umgebaut worden. Am alten Standort des Bahnhofsgebäudes steht heute der Güterschuppen. Bedeutenden Güterverkehr gab es durch Sandtransporte. Nach Rückbau fast aller Gleise im Jahre 2008 sind heute nur noch die Bahnsteiggleise der ehemaligen Chemnitztalbahn vorhanden.



Wechselburg,

gegründet 1168 durch Bau des Klosters von Graf Dedo von Groitzsch und Rochlitz, hieß bis 1543 Zschillen (Bienenort). Herzog Moritz von Sachsen, der nur kurze Zeit Besitzer des Klosters war, tauschte es an die Grafen von Schönburg gegen die Orte Hohnstein, Wehlen und Lohmen in der Sächsischen Schweiz ein. Daher kam für den Ort und die Klosteranlage der Name Wechselburg auf.

km 32,0 Bahnhof Wechselburg

Nach einem kurzen Aufenthalt verlassen wir den Bahnhof Wechselburg in Richtung Göhren. An der Ausfahrt stehen noch alle vier Ausfahrformsignale, welche heute noch von der einstigen Bedeutung des Bahnhofes als Trennungsbahnhof der Mulden- und der Chemnitztalbahn künden.

Kurze Zeit später überqueren wir die Verbindungsstraße in Richtung Hartha. Das in Fahrtrichtung rechts erkennbare Feld mit Waldrand wird „Gebind“ genannt. Im Waldstück befindet sich der Schlossteich. Das Gelände war früher im Besitz des Grafen von Schönburg-Glauchau. Auf der linken Seite ist noch im Gelände der Sandgrube der Galgenberg zu sehen. Auf einem hohen Damm überqueren wir nun den Höselbach.



km 31,3

Nach der Streckentrennung kreuzt ein kleiner Feldweg, hier erkennen wir das Ende der Gleise der 1998 eingestellten Chemnitztalbahn. Dahinter erhebt sich der mit Kiefern bewaldete „Vogelherd“. Im Mittelalter war es den Ordensrittern verboten, auf die Jagd zu gehen. Somit stellte man Jäger ein, die mit Netzen und Leimruten Vögel zum verspeisen einfingen.

km 31,1

Vorbei an den beiden Wechselburger Einfahrtsignalen der Muldentalbahn und der Chemnitztalbahn (Signal ist glücklicherweise nicht mit dem Abbau zum Opfer gefallen) sieht man auf der rechten Seite noch die Reste des einstigen Altschillener Muldenwehres. Das Hochwasser im Jahre 1954 zerstörte dieses Bauwerk, wie auch das gut 1 km flussabwärts gelegene Wechselburger Wehr. Beide Anlagen dienten der Stromerzeugung.

km 30,7

Links verlässt hier die ehemalige Trasse der Chemnitztalbahn den gemeinsamen Bahnkörper zur Weiterführung im gleichnamigen Tal bis zu ihrem Endpunkt in Küchwald.

km 30,5

Auf einer 75 Meter langen stählernen Brücke überqueren wir nun den Chemnitz-Fluß, unmittelbar rechts davon befindet sich die Mündung der Chemnitz in die Zwickauer Mulde. Gut 30 km sind es vom Zusammenfluß von Würschnitz und Zwönitz im Stadtgebiet von Chemnitz bis hierher. Die Chemnitztalbahn überquerte sie auf insgesamt 15 Brücken.

Parallel zur Zwickauer Mulde nähern wir uns langsam unserem Ziel Göhren. Linksseitig erheben sich immer wieder kleinere Felsformationen, welche den beschwerlichen Bau der Strecke erahnen lassen.



km 29,7

Hier unterqueren wir das größte Brückenbauwerk des Muldentales, die Göhrener Brücke.

Der 2-etagige Steinbogenviadukt mit einer Höhe von 68 Metern wurde in den Jahren 1869 – 1871 im Zuge des Baus der Kieritzsch-Chemnitzer Eisenbahnlinie (kurz KC-Linie) errichtet. Ursprünglich besaß der Viadukt eine Länge von 512 Meter. Nach dem Verfüllen der Bögen auf der Göhrener Seite in den Jahren 1982-86 ist er heute noch 381 Meter lang. An zwei der oberen Bögen sind die Namen der zwei Architekten, die Ingenieure Clauß und Bake, erkennbar. Clauß erbaute unter anderem auch den bekannten Hetzdorfer Viadukt zwischen Oederan und Flöha auf der Strecke Dresden – Werdau (DW-Linie). Nach einer umfassenden Sanierung in den Jahren 1999 – 2000 konnten Langsamfahrstelle und Last einschränkung der Brücke aufgehoben werden.



km 29,5

Auf der rechten Seite rauscht die Mulde über das Göhrener Muldenwehr. Hier existierte seit 1608 ein Mühlenbetrieb. Seit 1721 sind die Namen der Mühlenbesitzer dokumentiert. Heute dient die Anlage der Energiegewinnung. Früher war sie Bestandteil des Kraftfuttermischwerkes Göhren. Hinter dem Wehr erkennt man die Straßenbrücke über die Mulde. Als König-Georg-Brücke bezeichnet, wurde sie 1903 als Dreigelenkbogen-Konstruktion erbaut. Rechts auf dem Hang liegt der Ortsteil Obergöhren mit seiner markanten Kirche. Benannt wurde die im 13. Jahrhundert erbaute Kirche nach den beiden Schutzheiligen St. Katherinen und St. Georgen. Im Inneren beherbergt die Kirche einen wertvollen Flügelaltar.





km 29,35

Nach dem Überqueren einer weiteren stählernen Brücke erreichen wir vor dem Bahnübergang der Verbindungsstraße nach Cossen unseren Endpunkt der Reise. Von Rochlitz bis hierher haben wir genau 10 km zurückgelegt.

Wir hoffen, die Fahrt hat Ihnen gefallen und würden uns freuen, wenn Sie Ihren Freunden und Bekannten diese etwas andere Art des Reisens weiterempfehlen.

Ihr Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde