

Als die Lockwitztalbahn rollte

Vor 95 Jahren: Niedersedlitz und Kreischa durch Schienen verbunden

Von Mario Schatz

Im November 1904 schlossen sich die Gemeinden um das Lockwitztal zu einem Gemeindeverband zusammen. Als eine der ersten Initiativen begann die Projektierung einer Straßenbahn. Am 15. August 1905 konnte mit dem Bau begonnen werden, und schon am 2. März 1906 erfolgte die Abnahmeprüfung durch den „Königlichen Kommissar für elektrische Bahnen“. Die feierliche Eröffnungsfahrt fand am gleichen Tag um 15.03 Uhr ab Niedersedlitz statt. Im „Erbgericht“ Kreischa wartete dann auf die eingeladenen Gäste ein Festmahl. Am nächsten Tag, Sonnabend, dem 3. März 1906, begann der planmäßige Betrieb.

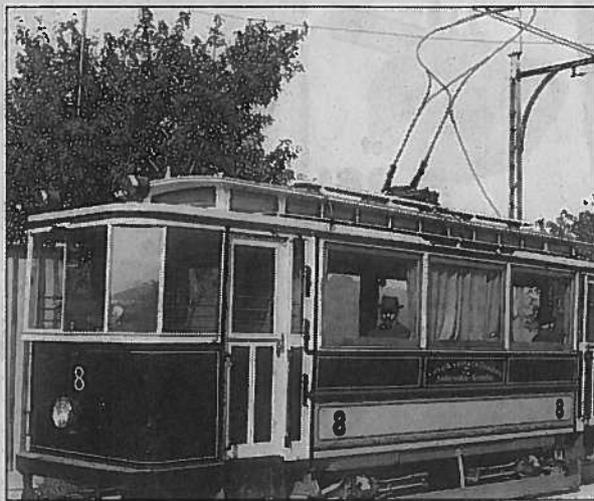
Die 9,15 Kilometer lange Strecke war eingleisig mit einer Spurweite von einem Meter angelegt worden. Sie besaß zum Kreuzen von Zügen und für den Güterverkehr fünf Ausweichstellen. Haltestellen waren an der Niedersedlitzer Apotheke, am „Unteren Gasthof“ (dem Gemeindeamt), am „Obere Gasthof“ (der Post zu Lockwitz), an „Donaths Obstkelterei“, an der Makkaronifabrik (heute Weg nach Borthen), an „Rügers Fabrik“ (heute Weg nach Sobrigau), an der „Hummelmühle“ und in Gombsen.

In Kreischa neben dem dortigen Postamt befand sich der Betriebshof, in

dem die Züge auch rangiert wurden. Auf dem Bahnhofsvorplatz in Niedersedlitz wurde mit der Vorortbahn eine gemeinsame Gleisanlage genutzt.

Den Verkehr wickelten sechs große Triebwagen und zwei Beiwagen ab. Sie besaßen hochklappbare Längsbänke und waren dadurch auch für die Güter- und Postbeförderung

554 000. Der Fahrplan wies in jede Richtung werktags 25, sonntags sogar 28 Fahrten aus. Der Fahrzeugpark, der schon 1908 um je zwei Trieb- und Beiwagen sowie einen Postwagen erweitert wurde, erhielt 1912 noch einen Beiwagen. 1927 verlegte man in Kreischa bei der Erneuerung die Gleise noch in die Fahrbahnmit-



Ein Triebwagen der Lockwitztalbahn, der 1908 neu zum Fahrzeugbestand hinzu kam, auf der Fahrt Richtung Kreischa.
Repro: Sammlung Mario Schatz

geeignet. Zum Beladen dienten zusätzliche Außentüren. Die Triebwagen hatten eine Trennwand, was sowohl die Einteilung in ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil, als auch in ein Personen- und ein Güterabteil ermöglichte. Die Auslastung der Bahn war gut. Würden im Eröffnungsjahr 372 000 Fahrgäste gezählt, so stieg die Zahl im Jahre 1912 auf

554 000. Doch bald machte sich die Weltwirtschaftskrise bemerkbar, der Gemeindeverband kam einfach nicht mehr aus den roten Zahlen heraus.

Als die Banken keinen Kredit mehr gaben, nahm der Verband ein Darlehen bei der Dresdner Überland-Verkehrs-Gesellschaft (Drüveg) auf. Da es aber nicht zurückgezahlt werden konnte, fiel die

Lockwitzbahn per 1. Januar 1929 an die Drüveg, die sie auch selbst betrieb.

Abwanderungen von Fahrgästen zu der neu von Dresden nach Lockwitz und Pirna eingerichteten Buslinie versuchte die Gesellschaft mit der Einführung von Übergangsfahrscheinen zu zwei anderen Straßenbahnlinien entgegenzusteuern. Trotzdem gingen die Fahrgastzahlen rapide zurück und erreichten im Jahre 1932 mit nur 265 000 etwa den gleichen Tiefstand wie im Inflationsjahr 1923! Auch in den Folgejahren blieb die wirtschaftliche Lage der Lockwitztalbahn defizitär. Zunehmende Probleme bereitete die Reparatur der störanfälligen Wagenmotoren und Fahrschalter aus dem Jahre 1906 sowie die Beschaffung des dazu notwendigen Kupfers. Kriegsbedingt wurden auch Vereinfachungen im Verwaltungsbereich eingeführt. In diesem Zusammenhang wurde die Drüveg mit Wirkung vom 1. August 1941 aufgelöst. Die Stadt Dresden übernahm die Anteile aller anderen Gesellschaften. Damit wurde die Lockwitztalbahn zum Bestandteil der Dresdner Straßenbahn.

■ Als Nummer 31 fuhr die Lockwitztalbahn 36 Jahre lang als einzige Breitspurstraßenbahn der Dresdner Verkehrsbetriebe. Am 18. Dezember 1977 wurde die Strecke stillgelegt und durch eine Buslinie ersetzt. (Red.)