

Jürgen Krebs

Mit der  
**KIRNITZSCHTALBAHN**  
in den Nationalpark Sächsische Schweiz



Geschichte - Strecke - Betrieb - Fahrzeuge  
Ein Streifzug durch die Jahrzehnte



*Ein Gotha-Dreiwagenzug ist kurz vor dem Waldhäus'1 auf dem Weg nach Bad Schandau*

*Foto Jürgen Krebs*

Das Kirnitzschtal	8
Aus der Frühzeit der Schandauer elektrischen Straßenbahn	11
Auf dem Weg von Bad Schandau zum Lichtenhainer Wasserfall	16
Betrieb der Kirnitzschtalbahn bis 1945	40
Die Kirnitzschtalbahn in den zurückliegenden 80 Jahren	44
Infrastruktur und Sicherungsverfahren	52
Für den Fahrgast: Fahrpläne und mehr	59
Die Fahrzeuge der Kirnitzschtalbahn	64
Traditionsverkehr	75
Personenaufzug und Fähren als langjährige Bestandteile	78
Ausblick	83
Impressionen	85
Nachweise	94



*Der Gotha-Zug hat die Haltestelle Ostrauer Mühle in Richtung Bad Schandau verlassen.*

*Foto Jürgen Krebs*

## Das Kirnitzschtal

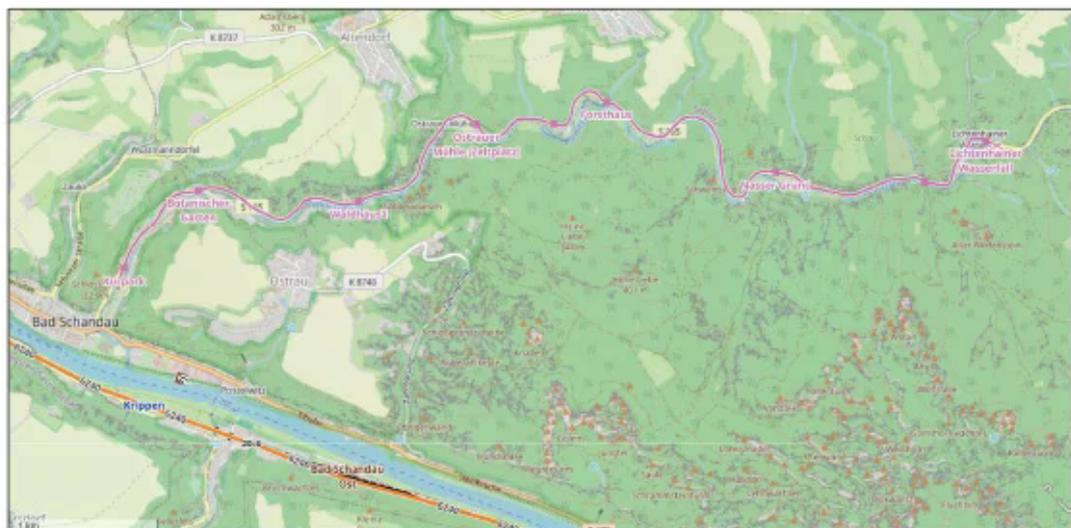
Das Kirnitzschtal gehört zu den schönsten und bekanntesten Flusstälern in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz. Die namensgebende Kirnitzsch ist ein 45 Kilometer langer, rechter Nebenfluss der Elbe. Er entspringt in dem zum Lausitzer Bergland zählenden östlichen Böhmisches Niederland westlich des Dorfes Studánka (Schönborn) in Tschechien. Dort wird der Fluss heute Křinice genannt. Dabei durchfließt sie in westliche Richtung die Stadt Krásná Lípa (Schönlinde). Hinter dem Dorf Kyjov (Khaa) beginnen die engen Schluchten durch die Sandsteinfelsen der Böhmisches Schweiz. Das dortige wildromantische Tal ist auch als Khaatal (Kyjovské údolí) bekannt.

An einer Talweitung östlich von Hinterhermsdorf lag der nach 1945 geschleifte Grenzort Hinterdaubitz (Zadní Doubice). Heute befindet sich dort nur noch die Niedermühle auf sächsischer Seite. Die Kirnitzsch ist in diesem Gebiet auf 8 Kilometer Länge Grenzfluss zwischen Deutschland und Tschechien. Dort liegt auch die Kirnitzschklamm mit der Oberen

Schleuse und ihrer bekannten Kahnfahrt. Am Ende der Klamm lagen früher das Grenzdorf Hinterdittersbach (Zadní Jetřichovice) mit der Kirnitzschschänke und der Wohnplatz Kirnscht (Křinice). Diese Siedlungen wurden in den 1950er Jahren ebenfalls verlassen.

Danach fließt die Kirnitzsch endgültig in die Sächsische Schweiz und kann im weiteren Verlauf an der Niederen Schleuse ein zweites Mal gestaut werden. Die Schleusen wurden früher benutzt um genügend Wasser zum Flößen von Holz zur Verfügung zu haben. So konnten große Holzmengen aus der schwer zugänglichen Hinteren Sächsischen Schweiz ins 25 km entfernte Elbtal bei Bad Schandau transportiert werden.

Nach wenigen Kilometern erreicht am nordöstlichen Ende des Thorwaldes ein weiterer Verkehrsweg das Kirnitzschtal, die Staatsstraße S 165 von Hinterhermsdorf nach Bad Schandau. Die Kirnitzschtalstraße folgt dem Flusslauf entlang des rechten Ufers bis Bad Schandau. Hier beginnt auch das Tal der frü-



*Das aktuelle Streckennetz der Kirnitzschtalbahn zwischen Bad Schandau und dem Lichtenhainer Wasserfall. Wanderer können über die neun Haltestellen im Kirnitzschtal viele Ziele im Schrammstein- und Affensteingebiet gut erreichen.*

*Karte: OpenRailwayMap Stand 18.02.2024*

## **Betrieb der Kirnitzschalbahn bis 1945**

In den ersten 54 Betriebsjahren war die Kirnitzschalbahn, wie einige andere Straßenbahnbetriebe (z. B. Gera, Leipziger Außenbahn, Plauen, Zwickau), Bestandteil der sächsischen Energiewirtschaft. Es kam zu einem Koppelgeschäft zwischen Kraftwerken und Straßenbahnen. Die Kommunen mussten überzeugt werden neben Gaswerken auch Elektrizitätswerke zu bauen. Die elektrischen Straßenbahnen konnten so für eine Mindestabnahme der erzeugten elektrischen Energie sorgen.

25 Jahre lang besaß die Elektra AG aus Dresden die Bahn. Der sächsische Staat war ab 1915 bemüht die Energieversorgung in seine Hand zu nehmen. Das spiegelt sich auch in der Thronrede von König Friedrich August III.

zur Landtagseröffnung 1915 wieder: „Die Elektroenergieversorgung des Landes bedarf [...] dringend einer festeren Zusammenfassung und Vereinheitlichung. Eine so allgemeine, auf das gesamte Land sich erstreckende Aufgabe wird am zweckmäßigsten und bestens vom Staat selbst erfüllt. Meine Regierung hat sich daher entschlossen, das große, für die gesamte heimische Volkswirtschaft bedeutsame Werk selbst in die Hand zu nehmen.“

Dazu gab es ab 1917 das Staatliche Kohlen- und Elektrizitätsunternehmen. 1918 erwarb der sächsische Staat die Aktien der Elbtalzentrale AG Pirna und die Aktienmehrheit der Elektra AG Dresden. Damit kam auch die Kirnitzschalbahn in den Einflussbereich des sächsischen Staates.



Die photographische Aufnahme der Partie im Kirnitzschal entstand in den ersten Betriebsjahren der Bahn um 1910. Der Lichtbildner stand unmittelbar vor der heutigen Haltestelle Ostrauer Mühle / Zeltplatz. Links im Bild ist die Steinbogenbrücke des Mühlweges nach Ostrau zu sehen. Triebwagen Nr. 4 der Schandauer elektrischen Straßenbahn fährt in Richtung Wasserfall. Die Trennung zwischen Straße und unbefestigtem Gleiskörper ist deutlich zu erkennen.

*Sammlung Krebs.*

Wegen der Schwierigkeit behördlicher Unternehmen gründete der Freistaat Sachsen im November 1923 die Aktiengesellschaft Sächsische Werke (ASW). Diese kaufte zum 1. April 1924 die Kirnitzschalbahn und die Umformerzentrale im ehemaligen Kraftwerk Bad Schandau vom Tochterunternehmen Elektra AG. Als Wert wurden 1,5 Millionen RM verbucht. Zum Kauf ist im Bericht des Vorstandes der ASW über das Geschäftsjahr 1924 zu lesen: *„Das Überlandwerk Schandau und die Straßenbahn Schandau—Lichtenhainer Wasserfall, deren Betriebsführung uns seit langem übertragen war, haben wir inzwischen käuflich erworben und unserem angrenzenden Elektrizitätswerk Elbtalzentrale angegliedert.“* Auch das Kraftwerk in Pirna wurde im Rahmen der Zentralisierung der Energieversorgung ab 1926 als Betriebsreserve betrieben und 1930 stillgelegt.

Die Elektra AG versuchte mehrfach die Fahrzeit von 45 auf 38 bzw. 30 Minuten zu senken. Deshalb wurden im Laufe der Jahre die Kreuzungsmöglichkeiten, sprich Ausweichstellen geändert. Ausweichen wurden verlegt, neue angelegt, alte entfielen systematisch oder wurden nicht mehr genutzt.

So begannen die ersten Anpassungen und Umbauten in der Strecke schon nach wenigen Betriebsjahren. Bereits im Jahr 1900, zwei Jahre nach der Betriebseröffnung wurde eine neue Ausweichmöglichkeit am Depot geschaffen und dafür die Ausweiche am Kurhaus und die sogenannte Waldhaus-Weiche zwischen dem Waldhäus'l und der Ostrauer Mühle aufgegeben.

Leider blieb der Betrieb der Bahn von Störungen nicht verschont.

*„Bei unserer Straßenbahn Schandau—Lichtenhainer Wasserfall brannten in der Nacht vom 26. zum 27. Juli (1927 d. Verf.), anscheinend infolge Brandstiftung, die Bahnhofshallen mit dem gesamten Wagenpark ab. Der Betrieb wurde zunächst mit Kraftwagen der Kraftverkehrsgesellschaft Freistaat Sachsen, dann mit Triebwagen der Dresdner Straßenbahn aufrecht erhalten. Die inzwischen beschafften neuen Wagen konnten am 1. April 1928 in Betrieb genommen werden“* heißt es

## Die Aktiengesellschaft Sächsische Werke

Die AG Sächsische Werke (ASW) wurde am 13.11.1923 mit einem Kapital von 150 Millionen Goldmark - 1924 auf 40 Millionen RM umgestellt - in Dresden gegründet. Sie übernahm rückwirkend zum 1.4.1923 alle vom Freistaat Sachsen betriebenen Kohlen- und Elektrizitätsunternehmen einschließlich des umfangreichen Grundbesitzes. Alleinigter Aktionär war immer der Freistaat Sachsen. In den Folgejahren konnten in den USA zwei Anleihen von insgesamt 33 Millionen US-Dollar platziert und das Grundkapital so auf 100 Millionen RM erhöht werden.

Großkraftwerke und 110-kV-Hochspannungsleitungen konnten aus- und neugebaut werden. Sachsen wurde führend in der Nutzung der Wasserkraft.

Ende der 1920er Jahre befanden sich über die ASW 65 % der sächsischen Elektrizitätserzeugung und wesentliche Teile der Gasversorgung in der Hand des Freistaates. In den 1930er Jahren folgte eine umfangreiche Beteiligung an der Bezinversorgung des Reiches. Sie war Gründungsmitglied der Braunkohle-Benzin AG (BRABAG). Neben den Anlagen in Hirschfelde bildeten die neuen Komplexe in Espenhain und Böhlen industrielle Zentren der ASW.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die Betriebe der ASW unter sowjetischen Zwangsverwaltung gestellt und 1946 den Sowjetischen Aktiengesellschaften (SAG) nach deutschem Aktienrecht übereignet. Sie gehörten u. a. zur SAG für Brennstoffindustrie „Toplivo“ und zur SAG für Kraftwerke „Elektrostancii“.

Die ASW selbst befand sich ab 11.03.1947 in Liquidation. Zur Abwicklung der Firma wurde bei der Landesregierung Sachsen, Ministerium der Finanzen, eine Verwaltung des Sondervermögens der ASW gebildet.

Oberelbischen Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS), als reinem Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs am 10. Februar 1992.

Zwischen 1985 und 1997 kamen die heutigen 6 Beiwagen und 1993 bis 1996 die heutigen 4 Triebwagen - alle Gothaer Bauart - ins Kirnitzschtal.

Obwohl die Bahn heute ein nostalgisches Outfit hat, fährt sie äußerst innovativ und klimaschonend. Seit 1994 wird rund ein Drittel des Jahresstrombedarfs durch eine Photovoltaikanlage auf dem Dach der Wagenhalle erzeugt.

In den Folgejahren hatte die Bahn mit zunehmenden Witterungsunbilden, wie Hochwasser, Erdbeben und Felsstürzen zu kämpfen.

Durch das Kirnitzschhochwasser am 7. / 8. August 2010 wurden die Betriebsanlagen überschwemmt und teilweise zerstört. Der Wagenpark erlitt Motorschäden. Der Betrieb musste eingestellt werden. Am 28. August konnte ein

Notverkehr zwischen Bad Schandau und Beuthenfall mit einem Zug wieder aufgenommen werden. Ab 18. September 2010 fuhren zwei Züge im 45-Minuten-Takt. Da am Beuthenfall keine Umsetzanlage vorhanden ist, wurde auch hier wieder zwischen Schneiderweiche und Beuthenfall im Nachläuferbetrieb gefahren. Ab 28. Mai 2011 war auch die Endstelle im Stadtpark von Bad Schandau wieder nutzbar. Die Schäden auf den letzten knapp 500 m zwischen Haidemühle und Lichtenhainer Wasserfall waren durch den teilweisen Einsturz der Ufermauer so stark, dass der Wiederaufbau nur über Fördermittel möglich war. Über zwei Jahre später fuhr die Kirnitzschtalbahn seit dem 14. Dezember 2012 wieder zwischen Bad Schandau und Lichtenhainer Wasserfall. Das unverwechselbare Quietschen gehört zum Lichtenhainer Wasserfall dazu und macht die Musik im Kirnitzschtal.

Wegen der Elbeflut im Juni 2013 kam es vom 3. bis 11. Juni zur Betriebseinstellung.



Vor 1989 lag das Gleis im Stadtgebiet von Bad Schandau noch in der Straßenmitte.

Foto Jürgen Krebs



**ISBN 978-3-9819371-7-6**  
**EUR 18,50 (D)**

