10 Das Verkehrswesen in Klingenthal

10.1 Es gab noch Pferdekutscher

Heute kaum noch vorstellbar, bis 2000 gab es immer noch Pferdefuhrwerke, die wirtschaftlichen Zwecken dienten. Ab 1930 wurde die wirtschaftlichen Verkehrslinien in das und aus dem Klingenden Tal hauptsächlich durch die Eisenbahn bereitgestellt. Vom Fuße des Aschbergs bis nach Zwotental fuhr die Deutsche Reichsbahn und die in die Reichsbahn eingegliederte Straßenbahn. Bis in die 1950er Jahre hinein wurde der Zubringerverkehr zu den Straßenbahnhöfen Sachsenberg-Georgenthal, Königsplatz, Güterbahnhof Klingenthal und Bahnhof Zwota mit Pferdefuhrwerken bewerkstelligt. Selbst das KHW hatte in seinem alten Werk 1 in der Poststraße Anfang der 1950er Jahre zwei Pferde und dazugehörig Geschirr mit Wagen und den Kutscher Gerhard Glaß.
Auf den so genannten Güterböden Sachsenberg-Georgenthal, Königsplatz und Güterbahnhof Klingenthal wurden die Kisten mit Musikinstrumenten zwischengelagert. Von den Güterböden wurden die Mundharmonika- und Akkordeonkisten in Güterwaggons der Reichsbahn geladen, wobei in Sachsenberg-Georgenthal und Königsplatz die Waggons auf den so genannten Adapter standen, um dann auf dem Güterbahnhof Klingenthal auf die normale Spur aufgeschoben zu werden. Im Durchschnitt wurden so am Tag bis zu drei Güterwagen mit Musikinstrumenten abgefertigt. Nach 1955 nahm der LKW-Verkehr im Gütertransport ständig zu. Bis 1989 besorgte dies der Güterkraftverkehr Klingenthal, verwaltungstechnisch von der „Deutrans“ am Güterboden Klingenthal gesteuert.
Obwohl nach 1955 der Transport von Musikinstrumenten per LKW erfolgte, war für die Versorgung der Bevölkerung bis 1995 durchaus noch Pferdefuhrwerke angesagt. Vor allem wurden Briketts und Braunkohle sowie Holz aus dem Wald (Äste, Stöcke, Bruchholz, Streu) und natürlich Schwarten und Büschel (Sägewerksabfälle) für den Hausbrand gefahren.
Fury, Butze Albert, Ullmann Fritz, KHW-Kutscher, Brückner, Kleider Hans, Schlott Wolfgang, Sonntag Willi und die Anderen waren Kleingewerbetreibende. Gespanne hatte auch die Brauerei Denk mit dem „Koofmich“ als Kutscher und der „Pudelmützer“ fuhr Getränke aus. Im Klingenden Tal waren drei Hufschmiede beschäftigt. In Zwota der Schmied Max, in Klingenthal Gustav Gruhle und in Brunndöbra der

Knörnschild–Schmied. Bis in die 1950er Jahre hinein wurde im Winter mit dem Schneepflug beräumt. Da wurde dann auch einmal 8-spännig gefahren.

Abbildung 83 - Schneepflug im Schneewinter 1947

Wenn in Zwota die Schönecker Straße beräumt wurde, stand der Schneepflug auf dem Hammerplatz. Die Pferde mussten ausruhen und erhielten Hafer in Hafersäcken vor dem Maul. Dort standen sie nun und dampften unter den Pferdedecken hervor. Sie muffelten und bliesen in die Hafersäcke, um die Spelzen auszutreiben. Die Kutscher indes waren in das Wirtshaus Neumeister eingekehrt, diese Rast dauerte oft bis zu zwei Stunden. Dann kamen die Kutscher, manchmal stark betrunken, die Treppe aus der Gaststätte mehr purzelnd als gehend herunter. Der erste Kutscher stieg in die Spitze des Schneepfluges, schwang die Peitsche und die anderen hupften auf und hintern Hofen ging es mit Ho-ho nach Kottenheide hinauf.

10.2 Deutsche Reichsbahn

Von Klingenthal besteht Schienenverbindung nach Zwotental, von dort geht es über Gunzen nach Adorf oder bis 1975 nach Chemnitz, über Schöneck nach Muldenberg, Tannenbergsthal, Eibenstock und Aue. Diese Bahnlinie wurde durch die Flutung der Eibenstocker Talsperre unterbrochen und aufgegeben.
Von Klingenthal geht es auch über Zwotental nach Falkenstein, nach Zwickau oder nach Falkenstein über Herlasgrün nach Plauen.
Von Klingenthal geht es über Graslitz (Kraslice) nach Falkenau (Sokolov), dann weiter nach Karlsbad (Karlovy Vary) nach Prag oder nach Oberfranken.
Diese Strecke war nach dem 2. Weltkrieg bis zum 28. Mai 2000 außer Betrieb. Während Schienen und Gleisbett noch lagen, wurde die Eiserne Brücke 1976 abgerissen und 1999 wieder aufgebaut. Dann verkehrte die Vogtlandbahn als Dieseltriebwagen von der Stadtmitte Zwickau über Falkenstein und Zwotental.
Diese Verbindung erfolgte bis Ende der 1960er Jahre im Dampflokbetrieb, danach erfolgte der Betrieb mit einer Diesellok. Ein Heizhaus zum Vorheizen der Loks, eine Drehscheibe und eine Wasserentnahmestelle, gespeist von Brunnen der Reichsbahn nahe der hohen Tanne im Dürrenbachtal und einem Hochbehälter oberhalb des Dürrenbaches, Ecke Zwotaer Straße, waren vorhanden. Südlich des 2012 abgerissenen Bahnhofsgebäudes lag der Güterbahnhof mit Güterboden, Hoppert-Schuppen und Umspurstelle. Die Gebäude des Heizhauses werden heute als Baumarkt der Firma Matthäs benutzt. An das Bahngleis waren die Firma Moritz Rauner (später VEB Holzbau) und Christan Leonhardt-Sägewerk (abgerissen und heute Lidl und Netto Märkte) angeschlossen.

Klingenthal erhielt nach 5-jähriger Bauzeit am 20. April 1917 eine elektrische Schmalspurbahn, betrieben von der Deutschen Reichsbahn, für den Personen- und Güterverkehr vom Bahnhof Klingenthal bis Sachsenberg Georgenthal.
Am 4.April 1964 wurde die elektrisch betriebene Schmalspurbahn, die Klingenthaler Straßenbahn nebst der „Güterrompel“ eingestellt und durch einem innerstädtischen Omnibusverkehrs mit dem VEB Kraftverkehr ersetzt. Schon seit 1959 konnte man mit kleinen Privatbussen der Firma Ewald Schlott, den Aschberg hinauf bis zum Waldgut fahren.

Die Buschterather Eisenbahn

Die Strecke von Falkenau bis Graslitz wurde ab 1873 von der Buschterather Eisenbahngesellschaft (BEB) gebaut und am 1. Juni 1876 in Betrieb genommen. Der Endpunkt dieser Strecke war die heutige Haltestelle Kraslice Předměstí.
Am 5. Mai 1884 war mit einem Staatsvertrag zwischen Sachsen und Österreich die Fortführung der Strecke nach Klingenthal vereinbart worden. Umstritten war zunächst noch der Standort des Grenzbahnhofes. Österreich plädierte für Graslitz, Sachsen für Klingenthal. Letztlich wurde der Bahnhof Klingenthal als Wechselstation zwischen den Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen und der BEB bestimmt.
Die Buschterather führte jedoch nur bis zur Landesgrenze, bis vor die kleine Tunnelbrücke am Fuß des Bartelsberges. Das kurze Stück bis zum Bahnhof Klingenthal wurde von Sachsen errichtet und an die BEB verpachtet.
Am 1. Oktober 1886 wurde der grenzüberschreitende Verkehr aufgenommen.
Am 1. Januar 1923 wurde die Buschterather Eisenbahn unter Hoheit des tschechischen neuen Staates verstaatlicht. Die Strecke wurde ins Netz der Tschechoslowakischen Staatsbahnen ČSD aufgenommen. Anfang der 1930er Jahre beginnt der Einsatz von Triebwagen auf der Strecke. Neue zusätzliche Haltepunkte wie 1933 in Markhausen wurden errichtet.
Nach Einmarsch der Wehrmacht und der Angliederung des Sudetenlandes an Deutschland im Herbst 1938 kam die Strecke zur Deutschen Reichsbahn, damals verkehrten nun durchgängige Züge zwischen Falkenau und Herlasgrün zum Deutschen Reich. Im Reichskursbuch war die Verbindung nun als durchgehende Strecke 171n Herlasgrün–Falkenstein–Klingenthal (Vogtl)–Falkenau enthalten.
Aufgrund des Zusammenbruches von Hitlerdeutschland wurde der Zugverkehr am 16. April 1945 eingestellt.
Nach Kriegsende kam die Strecke wieder zur ČSD. Die Züge der ČSD verkehrten vorerst wieder bis Markhausen (ab 1945: Hraničná). Grenzüberschreitender Verkehr fand nicht mehr statt. Nach der Vertreibung der deutschen Bewohner und dem nachfolgenden Abriss des Dorfes Markhausen wurde am 17. Mai 1951 der Reiseverkehr eingestellt und lange Zeit ausrangierte Güterwagen dort abgestellt. Ein Abbau des Gleises erfolgte aber bis auf den Brückenabriss in Klingenthal nicht. 1975 wurde die Eiserne Brücke über die Zwota in

Klingenthal abgerissen, so dass die Strecke nunmehr endgültig unterbrochen war. Teile des Bahndammes auf deutscher Seite wurden Gartenland.
Erst nach der politischen Wende 1989 wurde ein Wiederaufbau der grenzüberschreitenden Verbindung notwendig. Anfang der 1990er Jahre wurde das mittlerweile völlig zugewachsene alte Gleis auf tschechischer Seite bis zur Staatsgrenze wieder rekonstruiert. Ab 1995 pendelte ein Triebwagen zwischen Kraslice und der Grenze bei Hraničná, der vor allem von deutschen Tagestouristen benutzt wurde.
Die Strecke wurde seit dem 24. Mai 1998 durch den privaten tschechischen Investor Viamont übernommen. Viamont nahm auch den grenzüberschreitenden Verkehr nach Klingenthal wieder auf. So wurde am 28. Mai 2000 der grenzüberschreitende Streckenabschnitt im Rahmen des Expo-Projektes „EgroNet“ wieder aufgenommen. Von deutscher Seite wurde eine neue Eisenbahnbrücke über die Zwota an Stelle der 1976 abgerissenen eisernen Brücke wieder aufgebaut.

Abbildung 84 - Brückenabriß 1975

Abbildung 85 - Die neue Eiserne Brücke wird eingeweiht

Seit dem 28. Mai 2000 verkehren die Züge der Vogtlandbahn von Zwickau Zentrum bis Kraslice über die Staatsgrenze.
Die Vogtlandbahn wickelt den Verkehr auf der Strecke Zwickau–Kraslice ausschließlich mit Triebwagen vom Typ Regiosprinter ab.

Abbildung 86 - Regiosprinter

Viamont setzte anfangs auf der Strecke lokomotivbespannte Züge mit einer Lokomotive der ČD Baureihe 710 ein. Später fuhr man mit von