

Themenweg **Frauenstein-Burkersdorf- Pretzschendorf-Frauenstein** Kleinbahnstrecke

Streckenlänge 25 km in 6:00 h (reine Wanderzeit) 50% befestigter Weg

Einstieg in Frauenstein. Die Wanderung kann verkürzt werden. Derzeit fahren stündlich Busse zwischen Pretzschendorf und Frauenstein, nach ca. 13 Kilometern. Ich habe diese Wanderung im Februar durchgeführt, es waren wenige Schneereste vorhanden. Bei guter Sicht und grünender Landschaft wird diese Tour eine bleibende Erinnerung sein.



Man beginnt die Wanderung am 1. Hauptwegweiser auf dem Marktplatz. Man benötigt für 6 Stunden Proviant und mindestens 1 Liter Getränke (im Winter 500 ml heißen Tee) im Rucksack, Wanderschuhe mit guter Profilsohle und die entsprechende Bekleidung, keinen PKW. Nützlich kann ein gutes Fernglas sein. Wärmende Bekleidung und Sonnenschutz sollte ein Wanderer immer mit sich führen.

Fehlende Ausrüstungsgegenstände gibt es im „Wandereck“ am Markplatz zu kaufen.

Man verlässt die Innenstadt, geht über die Freiburger Straße zum Burkersdorfer Weg. Am Abzweig geht man nach rechts in den Friedersdorfer Weg hinein.



Abb.: Turmberg

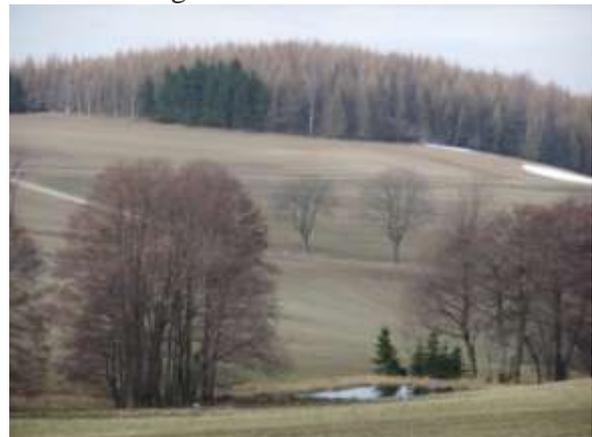


Abb.: Hühnerberg

Man überquert die „Europastraße“ und steigt leicht bergan. Von hier hat man einen tollen 360°-Rundblick. Man sieht einen kleinen Teich, der den Holzbach füllt direkt vor dem



Abb.: Wegesäule

„Hühnerberg“. Bald sieht man die Verbindungsstraße Burkersdorf-Friedersdorf der man die letzten Meter folgt.

An der Ortsverbindungsstraße

nach Kleinbobritzsch hält man sich links und geht dann in den Ort Friedersdorf hinein.

Wenn am kleinen Teich die Bahnhofstraße ausgeschildert ist, folgt man dieser bis zum Bahnhof Friedersdorf. Wenige Meter weiter teilt sich der Weg, man folgt dem Weg nach Pretzschendorf. Er ist jetzt identisch mit der ehemaligen Streckenführung der Kleinbahn.

Am der Flurgrenze von Friedersdorf ist die Herrlichkeit des Weges vorbei. Die Pretzschendorfer haben nach der Wende keinen

Aufwand in die Umgestaltung dieser Strecke gesteckt, wahrscheinlich wissend, dass schon zu DDR-Zeiten hier Häuser oder Garagen auf den Bahndamm gebaut worden sind. Abschnitte,



Abb.: Bahndamm vor Pretzschendorf

Abb.: Bahndamm in Pretzschendorf

die völlig zugewachsen sind, wechseln mit freien Abschnitten bis man vor einem Zaun steht und einen Umweg suchen muss. Das wiederholt sich bis zum ehemaligen Bahnhof mehrfach. Man ist gut beraten, diesen Teil auf der Dorfstraße zurückzulegen. Im alten Bahnhofsgebäude ist heute der Jugendklub untergebracht. der Vorplatz ist nett mit „Schienen“ gestaltet. Man kann hier Pause machen. Man kann auch noch 100 Meter weiter in der Bäckerei „Sauer“ sehr leckeren und preiswerten Kuchen zu verschiedenen Kaffees essen, könnte aber auch einige Meter zurück gehen und im „Wirtshaus zur Irene“ etwas zu sich nehmen.



Abb.: Gedenktafel am Bahnhof (oben)

Abb.: Wartehalle Pretzschendorf (rechts)

Der Rückweg kann dann hier anders gestaltet werden um nach Oberbobritzsch zu kommen. Kommt man beim Porzellanmaler Göhler vorbei und geht den Weg nach rechts, in Richtung „Trägers Höhe“, muss man an der Höhe unbedingt dem Weg nach rechts um die Höhe folgen und erst dann nach links ins Tal absteigen, Richtung Oberbobritzsch, Jungfernborn. Man kommt dann unterhalb vom Bahnhof an und geht ein Stück entlang der Dorfstraße zum ehemaligen Bahndamm.

Man kann auch aber über den alten Bahndamm kraxeln. Es geht identisch zum Hinweg bis an die Wegegabelung am Friedersdorfer Haltepunkt.



Abb. links:
Wartehalle
Friedersdorf

Abb. rechts:
Bahndamm
Richtung
Oberbobritzsch



Auch hier kann man nach rechts zum „Jungfernborn“ gehen und dann nach Oberbobritzsch. Man versucht auf dem alten, ungepflegten Bahndamm zu laufen. Der erste Kilometer entspricht einem Feldweg. Dann steht ein Hochstand des Jägers, der bessere Weg endet hier. Man läuft auf immer noch brauchbarer Unterlage neben dem Bahndamm, dann wieder auf dem Bahndamm. Er ist teilweise ganz gut begehbar, kaum mit Buschwerk bestanden, dann wieder stark bewachsen. Ob hier schon einmal versucht wurde, den Damm begehbar zu machen? Im Hintergrund sehen wir den offiziellen Wanderweg. Dann kommen wir an eine stählerne Brücke über den Fluss Bobritzsch. Hier wird ein Regenrückhaltebecken gebaut...



Abb.: Brücke über die Bobritzsch

Man kann sich darüber bewegen, sie ist nicht baufällig, aber etwas Mut muss man mitbringen. Weniger Mutige steigen nach rechts vom Damm und benutzen eine kleine Fußgängerbrücke. Gleich folgend kommt eine weitere Bahnbrücke. Auch sie ist sicher, aber mitten auf der



Abb.: Brücke über das Holzbachtal – **Fallen die Brücken dem Rückhaltebecken zum Opfer?**

Brücke steht ein kleiner Baum... Aber auch hier kann man einen anderen Weg finden, da hier kein Fluss überquert wird, sondern eine Niederung. Bald kommt der ehemalige Bahnhof Oberbobritzsch in Sicht. Die ehemaligen Gebäude des Betreibers der Niederlassung für Getreidehandel, Heinrich Hengst, später „Bäuerliche Handelsgenossenschaft“, sind gut restauriert zu sehen. Allerdings fehlt hier jegliche Bahndammführung, man muss wissen, wo die Schienen einmal gelegen haben.



Abb.: Vor dem Bahnhof Oberbobritzsch

Auf der Straße nach Burkersdorf ist dann sofort der Gleiskörper wieder zu erkennen. Auf Oberbobritzscher Flur ist der Gleiskörper zugewachsen. Wo die Flur Burkersdorf beginnt, beginnt auch der geschaffene Wanderweg in guter Qualität. Als Radweg genügt er aber nicht der Anforderung, die Oberfläche ist infolge Grasbewuchses zu weich, man muss sich sehr quälen. Es gibt auch einige Stellen, wo Anrainer die großen Steine weggeräumt haben, die den Wanderweg einmal von Kraftfahrzeugen geschützt haben. Nun liegen die Steine am Rand und es gibt einige, wenn auch wenige Stellen, wo das Werk der ABM-Kräfte unter die Räder gekommen ist – schade.



Abb.: Bahndamm in Burkersdorf



Abb.: 13,5 km von Klingenberg entfernt

Bald erreicht man den Bahnhof Burkersdorf, quert die Bahnhofstrasse und gelangt, nun in



Abb.: Güterrampe in Burkersdorf



Abb.: Wartehalle Burkersdorf

einem Hohlweg stärker ansteigend zur Turmberg. Wenn es hier im Winter Schneesturm gab, war die Strecke schwer frei zu halten.



Abb.:
Schneewehe im
Hohlweg (links)

Am Turmberg
(rechts)



Am Turmberg befindet sich auch der Steinbruch, wo der Schotter für die Trasse gewonnen wurde. Nach dem Turmberg überquert man die „Europastraße“. Hier ist kein Bahndamm mehr vorhanden, man muss wissen, wo er einmal verlaufen ist. In der Ferne sieht man eine Baumreihe, dort ist der Bahndamm noch vorhanden, der nach Frauenstein führt. Aber hier sollen sich seltenen Tierchen angesiedelt haben – die Grünen haben durchgesetzt, dass dieser Teil nicht als Wanderweg umfunktioniert wurde.

Gerade dieses Stück hat Eisenbahngeschichte geschrieben:

„Bevor die Bahn nicht im Schnee stecken geblieben ist, wird es kein Frühling.“

Ab 1.1.1969 wurde der Güterbetrieb in Oberbobritzsch eingestellt. 1970 betraf das die Stilllegung für Fa. Böhme in Burkersdorf und Metzger in Frauenstein. Für die Frauensteiner Strecke war zum 31.12.1971 die Stilllegung für den Personenverkehr vorgesehen. Die letzte Fahrt erfolgte aber schon am 20. Oktober 1971. An diesem Tag entgleiste die Lok 99.715 bei der Einfahrt in den Bahnhof Oberbobritzsch und kippte um. Von Friedersdorf kommend war für den P920 gegen 11:47 Uhr endgültig Schluss. Die Lok wurde zwar repariert, aber die Frauensteiner Strecke sah sie nicht wieder. Die 99 715 tut gegenwärtig Dienst auf der Preßnitztalbahn.

Man benutzt nun den Burkersdorfer Weg und bald schließt sich der Kreis am Friedersdorfer Abzweig. Nun hat man eine herrliche Sicht auf Burg und Schloss Frauenstein.

Am Bahnhof endeten die 19,8 km lange Kleinbahnlinie.



Abb.: Bahnhof Frauenstein



Abb.: sächsische IV K von Hartmann (oben)
VI K – 99 715, die früher verunfallte Lok
- danach Streckenstilllegung (rechts)

Es wird Zeit, dass man sich stärkt.

Je nach Tageszeit und Geldbeutel kann man jetzt vespern. Der „Dönerladen“ bietet u.a. auch Pizza als Mittagessen an, wie die zwei Frauensteiner Hotels, der „Goldene Stern“, ~~der~~ ~~„Goldene Löwe“~~, beide am Marktplatz liegend. bzw. der „Frauensteiner Hof“ an der Freiburger Straße. Wem das nicht genügt, kann an der Freiburger Straße auch beim „Vietschi“ gut und preiswert, aber spartanisch asiatisch essen.

Auch beide Supermärkte bieten einen warmen Imbiss an.

Wem es nach Kaffee und Kuchen gelüftet: Die Bäckerei Schmieder an der Teplitzer Straße bzw. am EDEKA-Markt, dort als Cafe, sind empfehlenswert. Aber auch am Markt selbst im Cafe Lehmann oder im Penny-Markt kann man sich verwöhnen lassen.

Wer immer noch nicht genug hat:

Die **Burgruine** freut sich über einen Besuch – sie ist die größte und schönste Burgruine in Sachsen, auch wenn sie nicht so bekannt ist, wie die Festung Königstein oder Burg Kriebstein. Mit der Eintrittskarte kann man auch das **Museum** für Gottfried Silbermann, dem berühmten Orgelbauer und das Heimatmuseum besuchen. Es gibt auch einen Teil für Gottfrieds Bruder, Andreas Silbermann. Andreas war Orgelbaumeister in Freiburg Nicht zu verachten ist auch der Teil Heimatmuseum, wo man Zeugnisse zur Burggeschichte, Schmalspurbahn und dem **Bergbau** finden kann. Hier werden **Mineralien** gezeigt, die in geringer Anzahl ausgestellt werden, aber dafür sehr schön anzuschauen sind.

Wer eine geführte, kostenlose Wanderung wünscht, melde sich bitte rechtzeitig bei Reiner.Hengst51@gmx.de

Wer diese Tour im 6 Stunden geschafft hat, „Gut“, wer weniger benötigt hat, ist „Sehr gut“, wer mehr benötigt hat, hat viel für seine Gesundheit und Kondition getan.

Für Fans der ehemaligen Schmalspurbahn:

Die feierliche Einweihung der Schmalspurbahn erfolgte am 14.09.1898.

Um 10.45 Uhr verließ der Festzug den Bahnhof Klingenberg-Colmnitz. Überall entlang der Strecke wurde er begeistert empfangen. Gemeindevertreter hielten in den Zwischenstationen kurze Ansprachen; in Friedersdorf regte Gemeindevorstand Wunderwald den Weiterbau der Strecke bis zur Landesgrenze an.

Gegen 12 Uhr traf der Zug im Endbahnhof Frauenstein ein, danach begaben sich die etwa 220 Fahrtteilnehmer zum Festessen in den Gasthof "Goldener Löwe".

In einer Ansprache bekräftigte der Frauensteiner Bürgermeister Göhler nochmals die Dankbarkeit und Freude der Bevölkerung. Die Feierlichkeiten klangen mit einem Ball erst in der Nacht aus.

Am gleichen Tag trat die Postkutsche nach Freiberg ihre letzte Fahrt an.

Das neue Verkehrsmittel ermöglichte die Reise in die Residenzstadt Dresden in fast der Hälfte der bisher benötigten Zeit.

Der erste reguläre Personenzug P 2931 verließ Frauenstein am 15. September um 5.00 Uhr.

Klingenberg-Colmnitz—Frauenstein

1 Wirkliche Entfernung km	2 Rbb-Bezirk Nr	3 Nr der Strecke	4 Meldestelle			5 Entfernung in Kilometern						
			Nr	Name	Abkürzung							
—	1	919 ↑ ↓ 920	1	Klingenberg-Colmnitz	K	Klingenberg-Colmnitz						
3,85	1		2	Obercolmnitz	Oz	4	Obercolmnitz					
5,49	1		3	Niederpretzschendorf	Npr	5	1	Niederpretzschendorf				
6,93	1		4	Pretzschendorf	Pre	7	3	2	Pretzschendorf			
10,58	1		5	Friedersdorf (b Frauenstein)	Fd	11	7	6	4	Friedersdorf (b Frauenstein)		
12,55	1		6	Oberbobritzsch	Obo	13	9	8	6	2	Oberbobritzsch	
15,62	1		7	Burkersdorf (b Frauenstein)	Bur	16	12	11	9	5	3	Burkersdorf (b Frauenstein)
19,71	1		8	Frauenstein	Fst	20	16	15	13	9	7	4

Viel findet man heute am Beginn der Strecke in Klingenberg-Colmnitz nicht mehr. Bis zum Haltepunkt in Niederpretzschendorf findet man kaum noch Zeugnisse der ehemaligen Bahn. Viel ist darüber geschrieben worden. Ich habe im Februar und März 2011 noch einige Fotos gemacht, ob in den nächsten Jahren auch diese Momentaufnahmen der Vergangenheit angehören werden? In Klingenberg-Colmnitz ist inzwischen alles beseitigt worden, was an die Kleinbahn erinnern könnte. Hier einige fremde und eigene Fotos:



Abb.: Klingenberg Empfangsgebäude 2000



Güterschuppen, jeweils Kleinbahnseite 2000



Abb.: Nebengebäude der ehemaligen BHG, später Raiffeisenbank 2011



Abb.: Reste von Schwellen der Frauensteiner Bahn

Die Strecke führte dann durch den Pfarrbusch nach Obercolmnitz. Dort steht mitten auf dem Feld noch ein Teil des Bahndammes um dann wieder in Obercolmnitz sichtbar zu werden.



Abb.: Pfarrbusch



Abb.: Reststück



Abb. Obercolmnitz Blick zum Pfarrbusch

Dann kann man noch mehrfach, wenn auch wenige Reste des Bahndammes finden. Es ist jedoch mühsam, sich durch die Grundstücke und das mehr oder weniger dichte Unterholz zu kämpfen. So gelangen wir zum heutigen Besucherparkplatz des „Stracoland“. Wo heute Garagen stehen stand früher die Wartehalle. Heute ist noch ein Rest der BGH zu sehen, wenn man die Straße überquert.



Abb.: Obercolmnitz Wartehalle 1988



Abb.: BHG-Gebäude 2011



Dann erreichen wir den Ortsausgang von Colmnitz und sind wieder in Pretzschendorf.

Abb. links: Bahndamm nach Pretzschendorf

Wir kommen zur Brücke über den Colmnitzbach



Bald erreichen wir den, von Eisenbahnfreunden gepflegten, Haltepunkt Niederpretzschendorf



Abb.: Wartehalle Niederpretzschendorf 2011 bzw. 2000

Wieder überquerte die Kleinbahn den Dorfbach ...



Hier kann man auch noch die Brückenauflage sehen, die nach 40 Jahren Stilllegung immer noch OK zu sein scheint

Wer aber noch eine Brücke sehen möchte, bleibt auf der Dorfstraße und kämpft sich durch einige Grundstücke.



Zum letzten Mal vor dem Bahnhof Pretzschendorf wird der Bach überquert und



Wir stehen am Kilometerstein 18,7 im Zentrum des Dorfes mit Bahnhof, Kirche, Bäckerei, Großmarkt und „Kulturhaus“.



Von hier aus, siehe im oberen Wanderbericht bis zum Turmberg. Hinter dem Turmberg sind noch Relikte erhalten.

So die Reste eines Bahnbauwaggon und der Steinbruch, der den Schotter für den Damm geliefert hatte. Auch hier ist die Natur geschützt. Weiterhin ist ein „Kunstwerk“ geschaffen worden, das an die Eisenbahn erinnern soll.



Nach dem Burgberg wurde die große Linkskurve incl. der Stahlbrücke von der Landwirtschaft komplett abgetragen. Danach folgt ein Stück erhaltener Bahndamm, der nicht als Fahrradweg umgebaut werden durfte.

Abb.: Bahndamm (lks)
Feld ohne
Damm (unten)

Frauenstein ist wieder etwas Besonderes:
Die Naturschützer hatten festgestellt, dass sich auf dem Bahndamm zwischen Wäldchen und Bahnhof Frauenstein seit 1970 mehrere schützenswerte Tierchen angesiedelt haben. Wo hätten sich diese nur angesiedelt, wenn die Kleinbahnstrecke heute noch in Betrieb wäre?



Folgende Bilder stammen vom erhaltenen Bahndamm nach der ehemaligen Brücke hinter dem Turmberg, aufgenommen Richtung Burkersdorf (bis auf wenige Ausnahmen).



Abb.: Gelände nach dem Turmberg, wo früher die Stahlträgerbrücke existierte



Abb.: Beginn des „geschützten“ Teiles Bahndamm



Abb.: wenig Bewuchs auf dem Damm (links gen Burkersdorf, rechts gen Frauenstein)



Abb.: Frauenstein in Sichtweite, hier war im Winter oft „Ende“

Leider ist das alles
„Eisenbahnromantik“.

Abb.: Bahnhof Frauenstein
fast unverändert
Entwurf und Bau:
Arthur Göpfert



Arthur Göpfert,

Architekt, Politiker und Bewahrer der Burgruine Frauenstein. Er wurde am 13.11.1872 in Freiberg geboren und starb am 19.04.1949 in Frauenstein. Unverständlich ist, dass Arthur so wenig in Frauenstein bekannt ist. Er war der Architekt der Frauensteiner Kleinbahn die am 15.09.1898 in Betrieb ging. Er baute die Villa Anna auf der Freiburger Straße, die Schule in Hermsdorf und Kleinbobritzsch, das Talsperrencafe in Hartmannsdorf, das Wohnhaus Kromnick in Frauenstein, die Bahnhofsgaststätte in Oberbobritzsch, heute Joachim Hengst, die Omnibushalle bei heute Grabmale Schneider, das Cafe Fülle an der alten Kaserne, das Steinhaus am Steinbruchweg, die Villa von Dr. Kurenz und das Wohnhaus Finsterbusch. Nach seinem Tod gründete seine Ehefrau den Baubetrieb Göpfert und Hartmann, Hartmann existiert heute noch.

Arthur war passives Mitglied der „Liedertafel Frauenstein“, Stadtverordneter von Frauenstein und Vorsteher vor 1933 und nach 1945. Von ihm stammt:

„Wir haben 7 Monate Winter und 5 Monate schlechtes Wetter.“

Er gründete mit dem Druckereibesitzer Geisler die Altertumssammlung im Torhaus und begann, teilweise auf eigene Kosten die Ruine zu entrümpeln und zu sichern. Später arbeitete er mit den Arbeitsdienstleuten weiter. 13.07.1907 Besuch des sächsischen Königs.

1908 und zum Burgenfest 26.-28.06.1909 war der Prinz, Johann Georg von Sachsen Gast in Frauenstein. Er geleitete den letzten sächsischen König ins Exil.

Er gab 1900 den Führer um Frauenstein heraus, dort wird allerdings erwähnt, der „Dicke Merten“ als Rundturm, heute als Silbermantelturm bezeichnet.