mittelsachsen
mitten im leben. mitten in sachsen.

Denkmale in Mittelsachsen

Die Bahnhöfe Geringswalde und Hartha der Nebenstrecke Rochlitz – Waldheim

Bahnhöfe der Eisenbahn

Früher pulsierte hier das Leben, heute führen sie ein Schattendasein oder werden wiedererweckt – so wie in Geringswalde und Hartha.

Die Einwohnerinnen und Einwohner Geringswaldes und Harthas sehnten vor 130 Jahren die Eisenbahn herbei. Während in Waldheim schon 1852 und in Rochlitz 1872 die ersten Züge hielten, passierte in beiden Städten lange gar nichts. Petitionen der Bürgermeister Hinkel (Hartha) und Goldammer (Geringswalde), der Gewerbevereine und des Harthaer „Eisenbahn-Komitees" nach Dresden blieben lange erfolglos. Erst am 21. Februar 1890 erließ König Albert von Sachsen ein Dekret betreffend der „Strecke Waldheim-Rochlitz".

Der Streckenbau 1891 bis 1893

Nach einem Jahr Planung und Diskussion – die Lage der Bahnhöfe war lange umstritten – begannen am 1. April 1891 die Bauarbeiten. In Rochlitz musste eine 111 Meter lange Brücke über die Mulde gebaut werden, in Döhlen der „Hausberg" teilweise abgetragen werden. In Waldheim hatte man schon 1888 Teile des Hanges nordwestlich des Bahnhofs

Bahnhof Geringswalde mit Bahnpersonal um 1900

abgetragen, um Platz für die neue Strecke zu schaffen. Am 6. Oktober 1893 fuhr die erste Lokomotive aus Waldheim in Hartha ein.

Die 1892 bis 1893 erbauten Bahnhofsgebäude in den Städten Hartha und Geringswalde sind Typenbauten, die sich ähneln. In den schlichten roten Klinkergebäuden befanden sich unten die Schalterhalle und die Amtsstuben, darüber eine Dienstwohnung des Bahnhofsvorstehers. Die Warteräume waren mit Holzkonstruktionen giebelseitig angebaut. Geringswalde besaß sogar eine Unterführung.

Neben den beiden Stadtbahnhöfen entstanden neue Haltepunkte in Arras, Obstmühle und Döhlen sowie zahlreiche Nebengebäude wie Güterschuppen, Stellwerke und Bahnwärterhäuschen. Am 6. Dezember 1893 konnte die „normalspurige" Bahnstrecke schließlich feierlich eingeweiht werden. Die Freude war groß – war dies doch für Industriebetriebe, Händler, Bauern und die „kleinen Leute" eine direkte Anbindung an die weite Welt. Für 25 Pfennige fuhr man von Geringswalde nach Hartha, für 40 Pfennige nach Waldheim und für 1,70 Mark nach Chemnitz. Die Baukosten der 20,4 Kilometer langen Strecke lagen bei insgesamt 2,8 Millionen Reichsmark.

Aufschwung und Niedergang der Strecke

Die Eisenbahnstrecke war bis 1990/91 alleine durch den Güterverkehr voll ausgelastet. Betriebe wie die Textilwerke Hartha, die Stuhlfabrik Geringswalde oder die Hydraulik Rochlitz hatten direkten Gleisanschluss und nutzten die Strecke intensiv. Dies führte besonders in Hartha oft zu intensiver Rangiertätigkeit, was die eigentlich eine Stunde dauernde Fahrt von Waldheim nach Rochlitz um einiges verlängerte.

Bis 1969/70 verkehrten Dampflokomotiven auf der Strecke, danach Dieselloks. 1970 bis 1992 erfolgte die Personenbeförderung mit roten Triebwagen (LVT 172).
Der Niedergang der Industriebetriebe nach der Wende brachte dann 1991 das Aus erst für den Expressgutverkehr und schließlich am 31. Mai 1997 auch für den Personenverkehr.
1998 wurde die Strecke endgültig stillgelegt. Schienen und Gebäude waren nun ungenutzt und verkamen.

Schalterhalle im Bahnhof Geringswalde 2025 (links) sowie Wartehalle Bahnhof Hartha 2025 (rechts)

Neue Hoffnung für die Bahnhöfe

Im Jahre 2012 begann der Bau eines neuen Radweges zwischen Waldheim und Rochlitz, der immer noch nicht abgeschlossen ist. Damals erfolgte auf der gesamten Strecke der Rückbau der Schienen und Laderampen. In Geringswalde wurden Bahnsteigüberdachung, Unterführung und Güterschuppen abgerissen. In Hartha überlebte nur das Bahnhofsgebäude.

Bahnhof Geringswalde 2006 vor dem Abriss der Bahnsteigüberdachung

Bahnhof Geringswalde nach Instandsetzung und Umbau des Nebengebäudes 2026

Der Bahnhof Geringswalde wurde 2011 verkauft, den Bahnhof Hartha übernahm die Stadt. Beide fielen in einen Dornröschenschlaf.
Zumindest der Bahnhof Geringswalde erwachte 2023 mit der Übernahme durch den sehr aktiven „Förderverein Sport und Kultur Geringswalde e. V.". Er legte die Gebäude wieder frei, sicherte sie und richtete im Nebengebäude 2024/25 ein Café für Fahrradfahrer mit „Bahnhofsgarten" und barrierefreiem WC ein.

Bahnhof Hartha von der Bahnsteigseite 2026

Im Jahre 2026 begann die Instandsetzung des Bahnhofsgebäudes, was zum Bikertreff und Vereinsgebäude mit Ferienwohnungen im Obergeschoss umgenutzt werden soll. Sogar der Anbau einer „Bundeskegelbahn“ ist geplant. Erste Veränderungen sind außen schon sichtbar.

In Hartha gab es nach 1997 auch Pläne für den Bahnhof – erst als Teil einer neuen Einfamilienhausbebauung, dann 2024 als Teil eines Sport- und Freizeitareals für Kinder, Jugendliche und Familien mit BMX-Strecke, Spielplätzen und Anbindung an die benachbarte Stock-Car-Strecke.

Es bleibt zu hoffen, dass der Bahnhof wie in Geringswalde zu neuem Leben erweckt wird.

Mit Unterstützung der Stiftung für Kunst und Kultur der Sparkasse Mittelsachsen.

IMPRESSUM

Herausgeber: Landratsamt Mittelsachsen, 2026
Frauensteiner Straße 43, 09599 Freiberg

Text: Thorsten Kühnrich-Benthin

Fotos/Quellen: Archiv untere Denkmalschutzbehörde

Nachdruck oder Reproduktion, gleich welcher Art, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers.

www.landkreis-mittelsachsen.de