

Weißeritztalbahn - Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf Baufreiheit für die Talsperre Malter

Ab 1907 wird Platz geschaffen für die Talsperre Malter.



↑ Blick von Paulsdorf über Malter auf die im Bau befindlichen Brücken über den Bormannsgrund (1911).

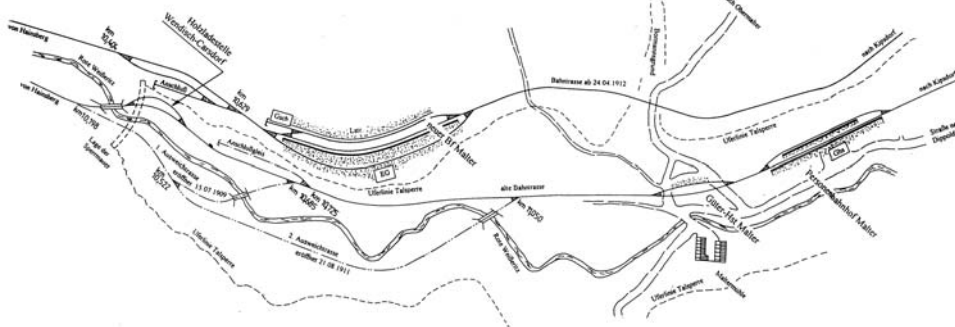
Blick von Malter - Freital November



Blick der Talsperre Malter 1907



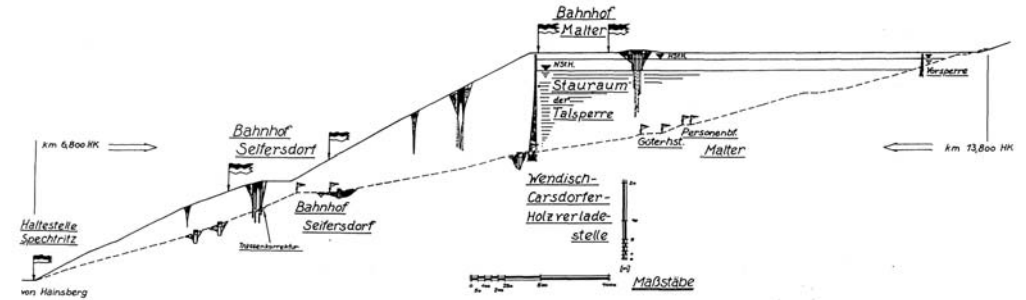
↓ Vereinfachter Lageplan der aufgegebenen und der neuen Bahntrasse in Malter, einschließlich der befristeten Streckenführungen für die erste Zeit der Baufreiheit der Sperrmauer.



↑ Zwei aufgebockte regelspurige Güterwagen werden im langen Anschlussgleis unmittelbar vor der Baustelle der Sperrmauerkrone entladen (1913).

Im Entwurf war der Bau von 5 Eisenbahnbrücken vorgesehen, jedoch sind nur 4 gebaut worden. Die geplante Brücke über die Grenzschlucht (oberhalb Seifersdorf, km 9,590) ersetzte man durch einen Erddamm mit tief liegendem Durchlass. Da die neue Bahntrasse vor allem im Hanganschnitt und -einschnitt entstand, war man mit dem Erddamm in der Lage, überschüssiges Erd- und Felsmaterial kostengünstig wieder zu verwenden. Die Brücke über den Bormannsgrund in Malter sollte als Stahlträgerbrücke mit Stützweiten von 16,1 - 27,6 - 16,1 m gebaut

werden und auch dem Straßenverkehr dienen. Mit der Entwurfsplanung der Brücke wurde allerdings entschieden, für die Bahnstrecke und die Straße separate Brücken zu bauen, und dann auch nur Mauerwerksbauweise. Die Eisenbahnbrücke war im August 1911 fertig gestellt. Die Straßenbrücke soll im November 1911 erstmals befahren worden sein. Das Steinmaterial für beide Brücken und die Stützwände ist Granatamphibolit, den man aus einem Bruch nahe der Maltermühle gewann. Der Steinbruch ist heute durch den Stausee überdeckt.



↑ Vereinfachtes Längsprofil der Weißeritztalbahn zwischen Spechtritz und der damaligen Stadtgrenze von Dippoldswalde (ca. km 13,8 HK). Unterbrochene Volllinie: Trasse von 1881, Volllinie: Neubaustrasse entlang der Talsperre.

Mit dem Beschluss zum Bau der Talsperre Malter im Juni 1907 begann die Entwurfsplanung für die neue Bahntrasse. Erste Überlegungen gingen davon aus, für Seifersdorf und Malter je einen Haltepunkt für den Personenverkehr und einen gemeinsamen Bahnhof für den Güterverkehr in Höhe der Sperrmauer anzulegen. Die Vorentwurfsplanung schloss allerdings mit dem Vorschlag zum Bau von je einem Bahnhof für Seifersdorf und Malter ab. Das von Spechtritz bis zur Sperrmauer vorhandene Streckengleis sollte als Anschlussgleis für möglicherweise entstehende Unternehmen verbleiben.

Die maximale Stauhöhe der Talsperre von 333,0 m ü. NN bestimmte die von der Eisenbahn zu erreichende Höhe entlang des Stausees mit 335,0 m ü. NN. Die neue Bahntrasse wurde unterhalb von Seifersdorf für eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h und oberhalb von Seifersdorf für 30 km/h ausgelegt. Als minimaler Bogenradius galt deshalb der Wert von 100 m. Durch eine günstig gewählte Trassierung kam dieser kleine Bogenradius nur einmal vor, sonst sind die Bögen mit Radius von 150 m gestaltet. Um für Spechtritz nicht auch noch eine neue Verkehrsstation bauen zu müssen musste, wurde die maximale Neigung von 1:60 auf 1:50 vergrößert. In gegenseitiger Abhängigkeit mit den konkreten Geländevermessungen legte das Betriebsbauamt Dresden-Altstadt I im Juli 1908 den Entwurf der neuen Streckenführung vor. Ein Jahr später, im Juli 1909, schloss das Neubauamt Hainsberg die Ausführungsplanung ab. Mit den Planunterlagen wurde festgelegt, dass die neue Trasse am km 6,800 von der alten Strecke abzweigt und am km 13,766 wieder einmündet. Die Länge der neuen Streckenführung misst 6.951 m, also eine Streckenverlängerung von 89 m. Längendifferenzen zwischen der Baustationierung und der später tatsächlich vermarkten Stationierung wurden auf zahlreiche so genannte Fehlerstationen verteilt. So konnte eine Neustationierung der Strecke vermieden werden.

← Von oben nach unten: Blick auf die 1. und 2. Ausweichtrasse des Streckengleises und das gesamte Baugelände der entstehenden Sperrmauer.

↓ Lageplan vom neuen Bahnhof Malter, wegen des Talsperrenbaus hier noch mit längerem Ladegleis und den beiden Anschlussgleisen in Höhe des Schieberhauses.

