



# Weißeritztalbahn - Freital-Hainsberg - Kurort Kipsdorf 2008 - Sanierung einer 100jährigen

Vom Hochwasser verschont, saniert für die nächsten Jahrzehnte.



↑ unmittelbar am Bahnhof Seifersdorf: Hochdruckreinigungsarbeiten an der ausgekofferten Gewölbebrücke

↓ sanierte Gewölbebrücke mit Zugkraftsicherung zwischen den Randkappen



↑ Gerüstschalung für die neue Fahrbahnwanne der Bormannsgrundbrücke

↓ Details der sanierten Goldgrubenwegbrücke: Drahtgittergeländer, Ankerkappen und Schotterhalterung



So sehr einerseits die sechs langen Jahre bis zur Wiederinbetriebnahme der Weißeritztalbahn nach dem Hochwasser 2002 schmerzlich waren, so intensiv hat andererseits der Bauherr SDG Sächsische Dampfisenbahn mbH die Chance genutzt, alle Bahnanlagen durchzuarbeiten, die für den unmittelbaren Betrieb erforderlich sind, und hat sich zum Glück nicht nur auf die Beseitigung der Hochwasserschäden beschränkt. So wurde auch der 100jährige Talsperrenabschnitt Spechtritz - Dippoldiswalde von Grund auf saniert. Die Gleisanlagen wurden nur an wenigen Stellen verändert. Dass trotz des Ein-Zug- bzw. Zwei-Zug-Bahnbetriebs alle Kreuzungsbahnhöfe erhalten blieben, darf als außerordentlich bemerkenswert gelten. So sind die Bahnhöfe von Seifersdorf und Malter nicht zurück gebaut worden.

Zu Zeiten der Bahnverwaltung Dippoldiswalde war es üblich, im Frühjahr Bahnunterhaltungsarbeiter mit dem Bäumen der Bahngräben vom Laub des Vorjahres zu beschäftigen und Durchlässe auf ihre Funktion zu prüfen. Durch den chronischen Personalmangel der Deutschen Reichsbahn war es mit dieser vorbeugenden Instandhaltung der Bahnanlagen vorbei. Tiefbaubelange wurden jahrzehntelang vernachlässigt. Mit dem Wiederaufbau der Weißeritztalbahn wurden genau diese Defizite beseitigt, Bahngräben sind wieder offen, erhielten zum Teil einen gemauerten Ausbau. Ebenso wurden viele Durchlässe erneuert. Die belüftete Bettung dürfte neue Holzschwellen länger leben lassen.

Da mit Baubeginn (Herbst 2007) der Inselbetrieb zwischen Seifersdorf und Dippoldiswalde ruhen musste, bot sich die einmalige Gelegenheit, alle Brücken zu sanieren. So wurden die über 100 Jahre alten Viadukte des nicht durch Hochwasser gefährdeten Abschnittes zwischen Spechtritz und Dippoldiswalde komplett saniert, das heißt, ausgekoffert, die Dichtung erneuert, Stirnwände gesichert und Randkappen gesetzt. Auch so manche Bausünde der Vorfahren wurde erkannt und beseitigt, z. B. tiefliegende, nicht frostfreie Entwässerungen und an den Viadukten am Goldgrubenweg und am Bormannsgrund Mängel der Verankerung der einstigen Windschutzwände.

↓ Drei Bauarbeiter stellen den gemeinsamen Bahn- und Straßengraben wieder her.



↓ Nicht selten wurde bei starkem Regen der Bahnkörper entlang der Talsperre vom Ackerboden der angrenzenden Felder überspült. Jetzt fangen Hanggräben und Kaskaden das Regenwasser auf und leiten es in den Stausee.



↑ Vom Sicherung der verwitterten übersteilen Felsböschung mit Ankern, hinten Sicherung der hohen Schotterbettung des Gleises mit Schotterhalteplatten

↓ Die gleiche Stelle drei Monate später (Sept. 2008), hier in Blickrichtung Freital-Hainsberg: Auf den Felsankern gegründet verhindern Gabione das spätere Abrutschen des Gleises.



Die zuweilen tragische Symbiose einer Flusstalbahn zu ihrem benachbarten Wasserlauf lässt sich nie völlig ausschalten. Diese Erkenntnis war Veranlassung genug, alle unmittelbaren Stützwände mit massivem Kolkenschutz zu versehen, Dämme in bewehrter Erde aufzubauen und Gründungen mit Felsankern zu sichern. Mit den Gabionen verschwanden die sonst üblichen massiven Abdeckungen der Stützwände, inklusive der Stahlgeländer. An den neuen Anblick muss sich das Auge erst gewöhnen. Das denkmalpflegerische Handeln bleibt da auf der Strecke.

Mittelfristig wird die Weißeritztalbahn frei von Langsamfahrstellen sein, vorausgesetzt die SDG kommt im Auftrag des Infrastruktureigners, dem Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge, auch tatsächlich entstehenden Schäden durch Verschleiß und Witterungseinfluss zeitnah nach. Angesichts der Top-Fahrbahn von der Substanz zu leben, wäre töricht, es sei denn, die Perspektive für die gesamte Weißeritztalbahn wird langfristig erneut zur Disposition gestellt.

