



Historisches aus Pulsnitz



Pulsnitzer Bahnhof

1862 wurde eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahnstrecke zwischen Radeberg und Kamenz gegründet, deren Bau 1869 mit bereitgestellten Staatsmitteln begann. Bereits am 30.09.1871 erfolgte die Inbetriebnahme mit einem Sonderzug.



August 2025

KW	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend	Sonntag
31					1	2	3
32	4	5	6	7	8	9	10
33	11	12	13	14	15	16	17
34	18	19	20	21	22	23	24
35	25	26	27	28	29	30	31

Pulsnitzer Heimatverein e.V. / Polzenberg 10 / 01896 Pulsnitz / www.pulsnitzer-heimatverein.de

Text und weitere Fotos siehe <http://kalender.pulsnitzer-heimatverein.de>

Am 7. Dezember 1835 begann mit der Fahrt der Lokomotive „Adler“ von Nürnberg nach Fürth die Ära der Eisenbahnen in Deutschland. 1839 wurde dann schon die Strecke von Leipzig nach Dresden eröffnet. Durch den Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen vom Juli 1843 über eine grenzüberschreitende Bahnlinie konnte mit dem Bau in Richtung Schlesien begonnen und bereits im November 1845 das erste Teilstück bis Radeberg für den Verkehr freigegeben werden. Im Gasthof „Zum goldenen Band“ in Gersdorf trafen sich 1858 Privatpersonen aus Radeberg, Großröhrsdorf, Pulsnitz, Kamenz und weiteren Gemeinden, um sich zu einem „Komitee der Eisenbahn Guben-Radeberg“ zusammenzuschließen. Das Vorhaben wurde von der sächsischen Regierung konzessioniert. Die vom Komitee betriebenen Vorarbeiten machten gute Fortschritte. Allein die veranschlagte Bausumme von über 1,8 Millionen Talern war letztendlich nicht aufzubringen. Als jenseits der Landesgrenze in Preußen der Bau einer Verbindung von Lübbenau in Richtung Senftenberg begonnen wurde, erschien eine Weiterführung über Kamenz in Richtung Dresden rentabel. Im März 1869 begannen die Bauarbeiten an der sogenannten „Arnsdorfer Kurve“, einem Verbindungsbogen der Abzweigstelle der Strecke Dresden-Görlitz. Die Trasse wurde für zwei Gleise vorgesehen, aber vorerst mit nur einem Gleis ausgebaut. Am 30. September 1871 konnte die Strecke bis Kamenz mit einem Festzug eröffnet werden. Wenig später war auch die preußische Anschlussstrecke fertiggestellt.

Die Bahnhöfe an der neuen Strecke der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen waren alle von gleicher Bauart, aber in ihrer Größe der jeweiligen Funktion angepasst. Auf dem Pulsnitzer Bahnhof waren 1890 der Bahnhofsinspektor Mohr mit noch zwei Beamten und 13 Arbeitern beschäftigt, darunter Kofferträger, Weichenwärter und Güterbodenarbeiter. Im



Hauptgebäude gab es eine Wartehalle mit Fahrkartenschalter und die Gepäckannahme, dazu kamen das Stellwerk, die Diensträume und Dienstwohnungen. Natürlich gab es auch eine Bahnhofsgaststätte, für 1890 ist als Pächter Ernst Rüger genannt.

Auf dem Bahnhofsgelände Richtung Kamenz waren die Güterböden und Freiflächen zum Zwischenlagern. Im Anschluss an das Bahnhofsgebäude stand der Wasserturm zum Befüllen der Tender der Dampflokomotiven. Gegenüber gab es noch Abstell- und Rangiergleise. Es fuhren täglich fünf Züge nach Dresden und zurück. Der schnell anwachsende Kohlentransport aus dem preußischen Schlesien erforderte bereits 1875 den zweigleisigen Ausbau der Strecke Arnsdorf - Pulsnitz.

1926 war Kurt Oertel Bahninspektor, ihm standen ca. acht Beamte und ca. 17 Bahnarbeiter zur Seite. Es gab eine eigene Rangierlok. Der Güterbahnhofsgebiet wurde um eine Gleisbrückenwaage sowie Stirn- und Seitenrampen erweitert. Am Bahnhofsgebäude entstand ein Anbau für den Paketverkehr.

Clemens Siegert war von 1905 bis 1930 Pächter der Bahnhofswirtschaft. Um 1930 hatten die Pulsnitzer Kohlenhändler ihre eigenen Schuppen und Waagen. Die Firma Mattick (jetzt u. a. Gelände der Fa. LOCS) bekam einen separaten Gleisanschluss. 1938 wurde das zweite Gleis wegen der immer längeren Güterzüge in Richtung Kamenz bis zum Weg zum Walkmühlenbad erweitert. Diesen Weg gibt es heute nicht mehr, da er infolge der Erweiterung (neue Werkshalle) des VEB Wärmeüberträgerbau (früher Fa. Mattick) verlegt werden musste. Die Familie Kurt Wagner war ab 1930 Pächter der Bahnwirtschaft.

1945 gab es Tiefliegerangriffe auf Züge nach Kamenz. Die Bahnbrücke in Pulsnitz (Bachstraße) wurde am 21. April von Pionieren der abziehenden Wehrmacht gesprengt, konnte aber bis August 1945 durch den Maschinenbauer Max Thomschke wiederhergestellt werden. Das zweite Gleis wurde abgebaut und zusammen mit den als Reparationsleistung demontierten Maschinen und Anlagen der Firma Mattick in die Sowjetunion verschickt. Die Waggons standen mehrere Wochen auf dem Abstellgleis. In dieser Zeit gelang es Pulsnitzer Bürgern mit Hilfe „hochprozentiger Geschenke“ an die Posten der Roten Armee einen Teil der transportierbaren Maschinen „zurückzugewinnen“. Das war lebensgefährlich, genau wie die täglichen Versuche Briketts von haltenden, aber auch durchfahrenden Kohlezügen zu entwenden.

Ende der 1940er Jahre konnten die Pulsnitzer Kohlenhändler wieder ihre Lagerplätze und Schuppen besetzen. Auch stand jetzt wieder ein Culemeyer-Straßenroller zur Verfügung, um die beladenen Waggons vom Bahnhof ins E-Werk an der Siegesbergstraße und weitere Betriebe zu fahren. Die Bäuerliche Handelsgenossenschaft (BHG) mietete sich in frei gewordene Gebäude ein. Das Unternehmen Beton-Mägel übernahm den schon seit den 1920er Jahren angelegten Gleisanschluss über die Königsbrücker Straße. Er wurde einst geschaffen, um die Düngemittelhändler Bombach und Rüger auf kürzestem Wege beliefern zu können.

1957 wurde die Bahnhofswirtschaft eine Gaststätte der staatlichen Handelsorganisation, bewirtschaftet von der Familie Kimmer und von 1977 bis 2001 von der Familie Gomille. Nach 1990 erfolgte die Trennung von Bahn und Immobilien, Güterbahnhof und ehemalige BHG kauften Pulsnitzer Gewerbetreibende. Die restlichen Immobilien wurde von der Deutschen Bahn an die Rail Property-Gruppe in einem Paket von 502 Bahnhofsgebäuden verkauft. Am Pulsnitzer Bahnhofsgebäude wurden Dach und Fassade renoviert. Aus der Insolvenz von Rail



Pulsnitzer Bahnhof

Property erwarb ein privater Investor das Bahnhofsgebäude. Eine Kaffee-Rösterei und ein Internat für Dresdner Studenten waren angedachte Nutzungen. Seitdem hat sich aber leider nichts getan.

Das Areal vor dem Bahnhof wurde 2006 von der Stadt Pulsnitz – ermöglicht durch eine Förderung des Freistaates Sachsen in Höhe von 1,2 Millionen Euro – zum Bus- und Pendlerbahnhof ausgebaut. Das Stellwerk auf dem Bahngelände wurde stillgelegt, die Steuerung erfolgt jetzt aus Leipzig. Nur die Bahnschranken an der Königsbrücker Straße werden noch vom Pulsnitzer Bahnsteig aus per Kurbel und Drahtseilzug betätigt (wohl als Erinnerung an die gute alte, zuverlässige Deutsche Bahn). Mit dem Bau eines zweiten Bahnsteiges und dem Haltepunkt Pulsnitz Süd ist Pulsnitz ein Teil der S-Bahnstrecke Dresden-Kamenz geworden. Leider sind an und um den Pendlerbahnhof immer wieder kostspielige Vandalismusschäden zu verzeichnen (vgl. PA 4/2025, S. 2).

Andreas und Michael Schieblich
Pulsnitzer Heimatverein e. V.
<http://kalender.pulsnitzer-heimatverein.de>



© Pulsnitzer Heimatverein e. V.
Veröffentlichungen, auch auszugsweise, sind nur mit Genehmigung des Pulsnitzer Heimatvereins e. V. gestattet.