

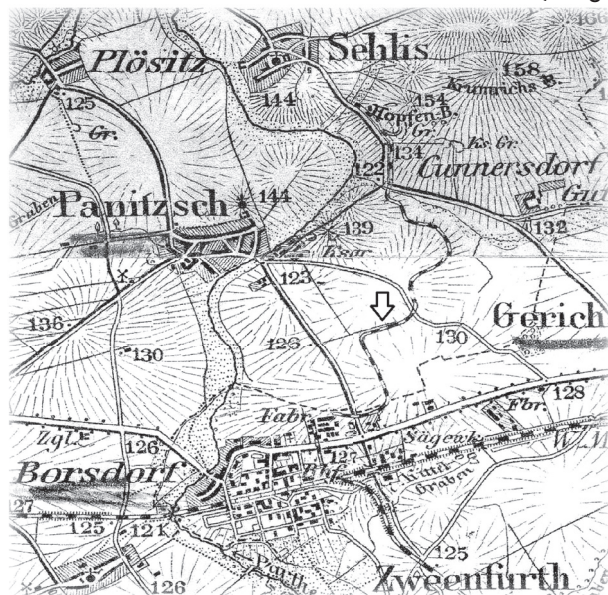
Die Gleisanlagen in Borsdorf

Die Autoren möchten einen Überblick über die ehemaligen Anschlußbahnen und innerbetrieblichen Gleisanlagen in Borsdorf geben.

Es gab von der Bahnlinie am Bahnhof zwei Gleisanschlüsse in Normalspur zur industriellen Nutzung. Zwei weitere schmalspurige Gleisanlagen dienten dem innerbetrieblichen Transport.

An der Leipziger Straße befand sich vor 1870 eine kleine Handziegelei mit einer Tongrube daneben. Nachdem sich die „Leipzig-Borsdorfer Baugesellschaft“ 1871 gegründet hatte, übernahm sie diese Ziegelei. In der Folge erwarb sich die Gesellschaft große Verdienste beim

Plan der Feldbahn
(*Meßtischblatt von 1888*)

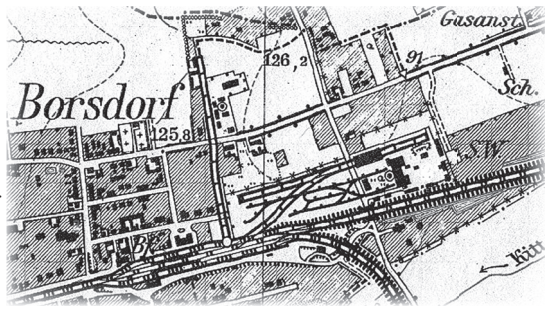


Ausbau und bei der Vergrößerung unseres Ortes.

Die Ehefrau Elisabeth Kretschmann kaufte diese Ziegelei und Heinrich Kretschmann begann ab 1896 die Verblendsteinwerke H. Kretschmann aufzubauen, somit den ersten Industriebetrieb von Borsdorf. Dort wurden große Mengen an gelben Klinkern hergestellt, die vorzugsweise für Repräsentationsbauten, so z.B. die Universitätsbibliothek, den Schlachthof und Krankenhäuser in Leipzig, verwendet wurden. Nur zwölf Jahre existierten die Verblendsteinwerke, bis ein Brand 1908 das Produktionsende besiegelte.

Den Ton bezog die Firma über eine Feldbahn (Länge ca. 4 km) von einer drei Hektar großen Tongrube auf dem Hopfenberg bei Sehlis. Diese „Tonbahn“ wurde von der Amtshauptmannschaft Leipzig nach bestimmten Auflagen genehmigt. Befördert wurde der Roh-Ton mit einem Zug, bestehend aus einer Dampflok und max. zehn angehängten Loren. Der Zug fuhr mehrmals täglich. Es gab immer wieder Konflikte mit Pferdefuhrwerken. Diese Feldbahn mit der seltenen Spurweite von 780 mm bestand 26 Jahre, und zwar von 1888 bis

1914. Ein Nachfolge-Betrieb hatte nach dem Brand die Ton-Förderung fortgesetzt. Danach wurden die Gleise und Holzschwellen abgebaut. Es war die erste Gleisanlage im Ort. (Quelle: Eberhard Fischer, „Vor Ort“ 2/2003). Ein kurzes Schienenstück von der Strecke ist im Heimatmuseum ausgestellt.



*Gleisanlage auf dem Holzplatz
(Ausschnitt Meßtisch-blatt 1927,
SW = Sägewerk)*

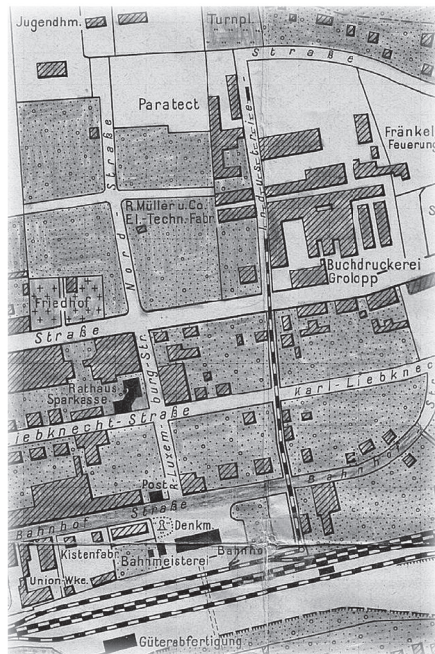
Ab 1888 ließ das Leipziger Dampfsägewerk Bäßler & Bomnitz eine Filiale in Borsdorf am Steinweg bauen und einen sehr geräumigen Holzlagerplatz anlegen, der vom Bahnhof bis zum Steinweg reichte. Dieser zweite Industriebetrieb im Ort ist 1889 eingeweiht worden. Das Sägewerk bezog geflößte Baumstämme vom Anlandeplatz an der Elbe in Riesa. Sie wurden dann mit der Eisenbahn zum Bahnhof Borsdorf transportiert. (Quelle: Zeitschrift des VDI vom April 1891). Zum Weitertransport der Stämme musste vom Streckennetz der Sächsischen Staatseisenbahn am Bahnhof ein Anschlußgleis in Normalspur bis auf das Gelände der Firma gelegt werden. Die eingleisige Trasse führte diagonal über den Holzlagerplatz. Beim Überqueren des Steinweges war es aber nötig, den Straßenverkehr anzuhalten. Der auf der Dampflok mitfahrende Rangierer sperrte die Straße mit einer weiß-rot-weißen Signalfahne ab. Dieses Anschlußgleis war für die Firma von 1889 bis gegen 1931, also 42 Jahre, in Betrieb.

Auf dem Werksgelände von Bäßler & Bomnitz in Borsdorf gab es für den innerbetrieblichen Transport auch schmalspurige Gleise, u. a. zwei, welche sich auf einer Drehscheibe kreuzten. Hierüber wurden die Baumstämme vom Stapel auf dem Holzlagerplatz bis vor die Sägegatter auf Wagen gefahren. Diese Wagen wurden von Pferden gezogen, die ein eigenes Stallgebäude mit Wagenschuppen auf dem Werksgelände hatten. 1932 war die Filiale des Sägewerkes in Borsdorf in Liquidation.

Der Holzplatz wurde aufgelöst, die innerbetrieblichen Schmalspurgleise abgebaut, der große Platz parzelliert, die heutigen Straßen und Gärten angelegt und Häuser gebaut. Die Normalspurtrasse aber blieb erhalten. Der Schneidemühlenweg erinnert an das bedeutende Sägewerk, von dem heute nur noch das gelbe Klinkergebäude am Steinweg erhalten ist.

1927 errichtete die Union GmbH, elektrotechnische Spezialartikel, von Naun-

hof kommend, ein Werk in der Bahnhofstraße 6-8 und eröffnete etwa ab 1935 (Quelle: Anzeige von 1935) ein zweites Werk in den leerstehenden Räumen des ehemaligen Sägewerkes am Steinweg. So konnte das normalspurige Anschlußgleis bis zur Schließung der Firma als „Wehrwirtschaftsbetrieb“ bis 1945 weiter genutzt werden. Auch die Nachfolgefirma Sester GmbH, Werkzeug- und Maschinenfabrik (bis 1949) und Alfred Thate, Lederwarenfabrik, sowie deren Nachfolgefirma, (bis 1954) konnten das Gleis nutzen.



Ausschnitt Ortsplan, etwa 1950

Nach dem 1. Weltkrieg siedelten sich im Ort mehrere Firmen an, die auch auf einen Gleisanschluß angewiesen

waren. Deshalb wurde das bestehende rechtwinklig zur Staatsbahn verlaufende Gleis in Normalspur von der Gleisanlage am Bahnhof bis zur Industriestraße reaktiviert.

Wegen der zu engen Platzverhältnisse für einen Gleisbogen mussten drei Drehscheiben eingebaut werden. Die erste direkt am Bahnhof auf Reichsbahngelände, die zweite für die Firma Fränkel, Bergemann u. Co., Feuerungsbau Gesellschaft m.b.H. und eine dritte für die Firma Paratect, Chemische Gesellschaft m.b.H. am Ende der Industriestraße. Von Drehscheiben abgehend auch zwei Gleise auf das jeweilige Werksgelände.

Die Firma Paratect GmbH bezog Kesselwagen – von einer Lok gezogen – für An- und Abtransport ölgiger Flüssigkeiten. Beim Abpumpen auf dem Gelände des Werkes nahm man es nicht so genau, deshalb musste der Boden nach 1989 aufwendig ausgehoben und entsorgt werden. Weiterhin nutzten die Firmen Teston AG, Nahrungsmittelfabrik und Richard Müller u. Co., elektrotechnische Fabrik sowie die Firma Gebrüder Müller, Fahrradgroßhandel.

Auch bei Rangierfahrten auf diesem Gleis mussten drei Straßen beim Überqueren gesperrt werden. Zeitweise übernahm Herr Rasser mit einem Lanz-Bulldog als Zugmaschine, neben den Gleisen fahrend, den Pendel-Transport vom Bahnhof zu den Fabriken. (Quelle: „Vor Ort“ 1/2005).

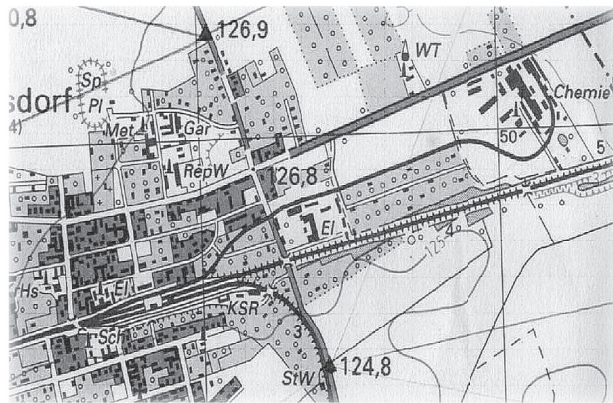
Der Transport der Güterwagen erfolgte mit einer Diesel-Rangierlok, die einen eigenen kleinen Lokschuppen aus Blech neben dem Güterabfertigungsgebäude am „Güterboden“ hatte. Ein danebenstehender Portalkran diente dem Be- und Entladen schwerer Güter.

1954 wurde das inzwischen verschlissene Gleis nach einer Nutzung von 27 Jahren stillgelegt (Quelle: Reichsbahndirektion Halle, Privatgleisanschluß Borsdorf). Danach wurden die Schienen, Schwellen und die Drehscheiben über einen längeren Zeitraum ausgebaut und die Durchfahrten zwischen

de der VEB Zweenfurther Kunstleder und Wachstumfabrik gegründet.

Die für den Betrieb der Anlagen erforderliche Braunkohle wurde am Bahngleis per Hand mit Hilfe von fahrbaren Förderbändern auf LKW umgeladen und vom „Güterboden“, heute Schulstraße in Borsdorf, antransportiert.

1976 wurde der VEB Kunstleder Borsdorf gegründet und nachfolgend die Produktion modernisiert und erweitert. Deshalb waren größere Mengen an Rohbraunkohle erforderlich und die Anfahrt per LKW zu aufwendig. Eine Anlieferung der Kohle per Eisenbahnwaggon vom



Streckennetz der Reichsbahn direkt ins Werk war wirtschaftlicher. Es wurde deshalb praktischerweise das vorhandene Anschlußgleis vom Gelände der Betriebsberufsschule des VEB Elektroschaltgerätesterkes Grimma bis auf das Gelände des VEB Kunstleder Borsdorf und bis zu den Produktionshallen verlängert.

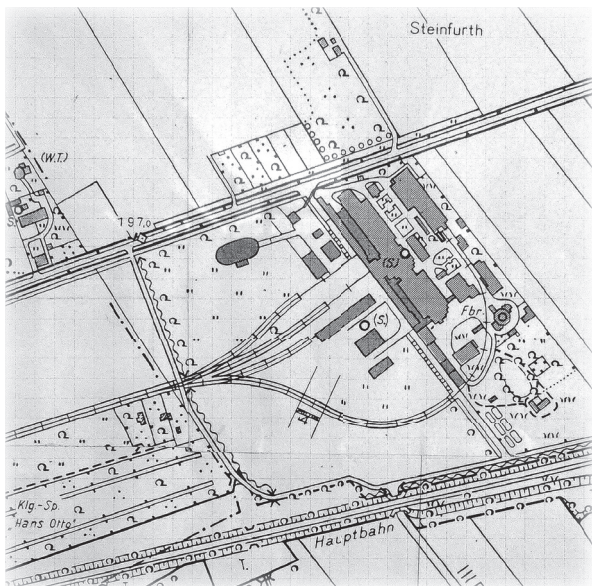
Ausschnitt Meßtischblatt von 1984
(Chemie = VEB Kunstleder Borsdorf)

den Grundstücken geschlossen. Heute ist davon nichts mehr zu sehen.

1902 begann der Bau der Firma Alexander Schumann, bekannt als „Wachstuchfabrik“, auf Zweenfurther Flur an der heutigen Leipziger Straße 94. Hier wurden Wachstuche und später auch Kunstleder hergestellt. 1946 wur-

Der Zeitraum dieser Baumaßnahme ist nicht bekannt. Damit war die Möglichkeit gegeben, auf diesem Wege auch Rohstoffe anzuliefern – und Fertigprodukte zu versenden. (Quelle: R. Kohlmann „Vor Ort“ 2/2008)

Das Anschlussgleis teilte sich, beginnend vor der Überquerung der hinteren Zufahrt von der Leipziger Straße



Nach der Wende 1989 ging das Produktionsvolumen zurück und ab 1. Juli 1996 musste das Zweenfurther Werk nach 90 Jahren stillgelegt und die Anlagen verschrottet werden. (Quelle: Ausstellungsprospekt „Borkuled, Kunstleder aus Borsdorf 1906-1996“)

Etwa nach 2005 baute man Schienen, Weichen und Schwellen bis zum Bahnhof Borsdorf zurück. Einige Teilstücke auf dem Werks Gelände blieben erhalten und sind die letzten Zeugnisse der

Anschlußbahn. Bei „Google Maps“ kann man auf dem Satellitenbild noch die Gleisführung an den Verfärbungen auf dem Gelände erkennen.

Streckenführung auf dem Gelände des VEB Kunstleder Borsdorf (Bestand Heimatmuseum)

(alte B6) zum KGV Hans Otto e. V. mit drei Weichen, in 4 Teilstrecken bis zu Endpunkten auf dem Gelände der Wachstuchfabrik. Eine Streckenführung lief in großem Bogen bis zum hinteren Teil des Werks.

*Detlef Kupfer; Lorenz Uhlmann;
Dietmar Kunerl, Leipzig-Holzhausen,
Dieter Schupp, Dresden;
Heimatverein Borsdorf e. V.*

Susann Mey Immobilien

kompetent • fair • freundlich



Ihr Immobilienexperte in Beucha und dem Leipziger Umland

Wertermittlung • Verkauf • Home Staging

04824 Beucha
August-Bebel-Straße 41

Mitglied im



Telefon : 03 42 92-50 95 48
E-Mail: kontakt@makler-mey.de
www.meyimmo.de