



Das heute noch vorhandene Bahnhofsgebäude wurde erst später gebaut. Wiederum nach vielen Petitionen und intensiven Bemühungen des Rittergutsbesitzers Kabitzsch, wurde ab dem 1. Oktober 1899 die Aufnahme des Personenverkehrs u.a. auch in Altenhain genehmigt. Damit endete auch die Tätigkeit des Güteragenten - die Bahnverwaltung setzte nun ihren eigenen Beamten ein. Was alle Petitionen zuvor schon vorhergesagt hatten – es schien sich zu bestätigen: Die Frachten erhöhten sich mit zunehmender Betriebszeit.

Und erst recht mit der weiteren Verlängerung der Bahn bis nach Trebsen (Inbetriebnahme zum 1. Oktober 1911). Waren erst nur vier Güterzüge täglich auf der Strecke nach Beucha gerollt, wurden es schon bald fünf, dann sechs und schließlich mussten auch Personenzüge Güterwagen mitnehmen. Die Bahnlinie stieg bis 1914 zu einer der Ertragreichsten Sachsens – eine Leistung, an der die Altenhainer einen gewichtigen Anteil hatten! Nach einigen Jahren Stagnation und Rückgang durch den 1. Weltkrieg und den folgenden Notjahren mit



anschließender Inflation, folgten kurzzeitig Verbesserungen in den „Goldenen Zwanzigern“. Weitere verhinderte dann zunächst die hereinbrechende Weltwirtschaftskrise. Erst die noch in Zeiten der Weimarer Republik beschlossenen Arbeitsprogramme brachten neue Technologien und größere Aufgaben für die an der Bahnstrecke liegenden Unternehmen, aber auch modernere und wirtschaftlichere Logistikkösungen bei der Bahn (Einführung der Ganzzugtransporte und neuer Güterwagentypen zur Verkürzung der Transport-, Be- und Entladezeiten). Durch all diese Maßnahmen schaffte es die Strecke bis 1936 zur ertragreichsten Bahnlinie Sachsens und sogar Deutschlands aufzusteigen. Fast täglich rollten jetzt 22 Züge mit bis zu 60 Wagen, einige wegen der Last gar in Doppeltraktion, über die hiesigen Gleise. Doch die Altenhainer Schienen wurden nicht nur friedlich, sondern ab spätestens 1940 auch militärisch genutzt. Untrennbar mit dem Ort und der Bahn dieser Zeit verbunden war die Heeresmunitionsanstalt im Hinteren Planitzwald. Deren Transportbedürfnisse sorgten nun auch für weitere und nicht ungefährliche Aufgaben für die hier angestellten Bahnbeamten. Neue Gleise und ein modernes Stellwerk gingen in Betrieb. Nach Steinen rollte jetzt Munition an die Fronten... bis das Kriegsende im April 1945 kurzzeitig ein Ende des Bahnbetriebs bedingte. Doch schon recht bald wurde durch die amerikanische Besatzungsmacht der Eisenbahnbetrieb wieder zugelassen, ab dem

28. Mai fuhren wieder 4 Personenzüge. Und auch der Güterverkehr kam wieder in Gang. Dafür wurde am Bahnhof Altenhain sogar eine Kleinlok Kö, die spätere „100 951-3“ stationiert. Aber auch viele neue Eisenbahner wurden in den nächsten Jahrzehnten in Altenhain heimisch. Durchschnittlich ca. 15 Eisenbahner hatten hier bis Ende der 1980er Jahre ihr Auskommen: Der Dienststellenleiter war verantwortlich für insgesamt 4 Fahrdienstleiter, 4 Mitarbeiter Fahrkartenverkauf, 2 Rangierleiter, 2 Rangierer und 2 Kleinlokführer, die werktags dreischichtig bzw. zweischichtig arbeiteten. Zugkreuzungen waren abzuwickeln, dazu die Transporte der „Muna“, später auch die Abwicklung des Güterverkehrs nach Ammelshain usw. Wegen dieser gestiegenen Aufgaben, insbesondere im Schriftverkehr, war bereits Anfang der 1950er Jahre eine Schreibstube für den Dienstvorsteher an das Haltestellengebäude angebaut worden. Weitere geplante Bauten kamen allerdings bis zur politischen Wende in der DDR 1989/90 nicht mehr zur Ausführung. Mit dem Rückgang der heimischen Industrie, ihrer Transporte sowie den massenhaften Arbeitskräfteentlassungen kam es auch bei der DR/DB zum personellen Abbau, die Bahnhofsbesetzung in Altenhain reduzierte sich bald auf eine Tagesbesetzung. Mit dem Abzug der sowjetischen Garnison aus Altenhain 1992 fielen deren Transporte weg. Während es nicht gelang, die neu etablierte Steinbruchfirma Schotter- und Splittwerk Altenhain GmbH (SuSA) als Kunden zu gewinnen, brachte erst die sich ab 1993 im ehemaligen Munagelände ansiedelnde Firma EST-E.A.B. GmbH wieder etwas Verkehr auf die Schiene. Da die Altenhainer damit aber nichts zu tun hatten, wurde der Bahnhof am 29. Juni 1995 in einen unbesetzten Haltepunkt umgewandelt und die verbliebenen Bahnangestellten umgesetzt. Im Personenverkehr sah es noch viel schlimmer aus. Es kamen kaum noch Fahrgäste, so dass von der sächs. Landesverkehrsgesellschaft 1997 Untersuchungen zum Reisendenaufkommen angestellt wurden. Diese führten zu ersten schlimmen Gerüchten, die schließlich in der zum 27. September 1997 beschlossenen Einstellung des Personenverkehrs auf dem Streckenabschnitt Brandis - Trebsen endeten. Mit dem Betriebsende in der „Muna“ im Frühjahr 2000, war hierher nach Altenhain auch definitiv der letzte Güterzug gerollt. So büßte der Ort am 3. April 2000 den letzten Bahn-„Anschluss in die weite Welt“ ein. Nun konnten die Altenhainer höchstens noch ab und an einen Zug am Bahnhofsgebäude (das kurzzeitig als Stehimbiss diente), oder am Stellwerk (welches, von Vandalen stark beschädigt, Anfang Januar 2006 abgerissen wurde) vorbeifahren sehen – bis zum 10. Dezember 2006! Denn mit der Abbestellung des Rest-Personenverkehrs zwischen Beucha und Brandis durch den nunmehr zuständigen Mitteldeutschen Verkehrsverbund und der gleichzeitigen Einstellung des Güterverkehrs bis Trebsen – starb wieder ein Stückchen (sächsische) Eisenbahngeschichte...

Begehen wir deshalb lieber noch dieses Jahr das 110 -Jährige – denn wer weiß, ob nächstes Jahr überhaupt noch die paar alten rostigen Gleise in Altenhain liegen!

Dirk Reinhardt, 2008

Die Ausstellung „110 Jahre Eisenbahn in Altenhain“ kann nur noch bis 12. Februar 2009 im Vereinshaus besucht werden.