

Bergbahnen: Schwebebahn

Baumgärtel, Lothar; Kantor und Organist (* 1940) → K2

Becher, Gerald; Musiker (* 1938) → K2

Becher, Hugo Emanuel; Bildhauer und Medailleur (1871–1962) → K2

Beeger, Fritz; Maler und Grafiker (1897–?) → K2

Behm, Hans; Architekt (1889–1975) → K2
→ *Baumeister und Architekten*

Behrens, Manja; Schauspielerin (1914–2003) → K1

Bellmann, Karl; Architekt und Maler (1887–1976) → K1

Bercht, Erna Ottilie; Malerin und Holzschneiderin (1881–1966) → K2

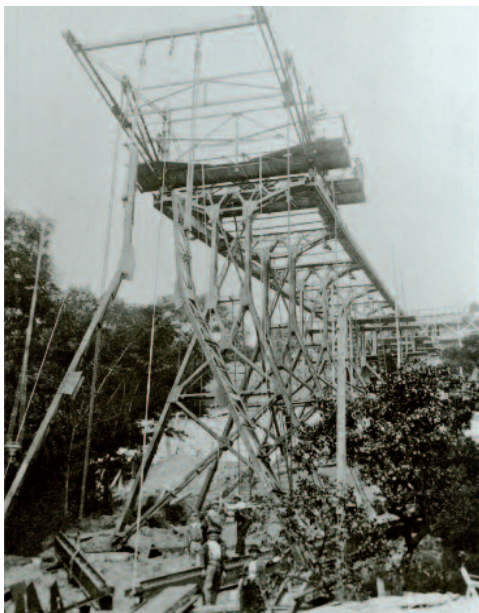
Bergbahnen

Die steilen, etwa 100 m hohen Abhänge entlang der Elbe erschwerten von jeher den Verkehr von Loschwitz auf das Hochplateau. Die Anlage normaler Schienenbahnen ist hier ausgeschlossen. Deshalb entstanden zwei Bergbahnen, die den Verkehr zwischen Körnerplatz und der Hochfläche beiderseits der Grundstraße vermitteln, und eine dritte für privaten Verkehr am → *Lingnerschloss*.

Schwebebahn

Planung, Bau, Eröffnung

Der in Loschwitz ansässige Hofbuchhändler Heinrich Warnatz, ursprünglich Gegner der Standseilbahn, sah, wie in dem nun erschlossenen Teil des damaligen → *OT Oberloschwitz*



Bau des Gerüsts der Schwebebahn, 1900

Foto: Slg. Mario Schatz



Schwebebahn (mit Vorsetzwagen), Ansichtskarte 1901

Foto: KV Max Köhler

die Grundstückspreise stiegen und initiierte 1895 den Bau einer Seilbahn zum → *OT Schöne Aussicht*. Am 29. Februar 1896 stellte er gemeinsam mit der »Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen« (Conti) in Nürnberg einen Konzessionsantrag. Die Conti war eine Tochter des Schuckert-Konzerns und befasste sich mit der Verwertung des Patents von Eugen Langen (1833–1895) über eine Schwebebahn. Ein Stahlgerüst trug eine Fahrschiene, auf der die hängenden Wagen laufen. Der Conti, die nach diesem System die Schwebebahn in Wuppertal als Stadtschnellbahn baute, bot sich nun in Loschwitz die Möglichkeit, ihre Anwendungsmöglichkeit als Seilbahn zu zeigen.

Die sächsische Regierung war gegenüber dem Projekt sehr aufgeschlossen, doch die Neuheit des Systems führte zu einer langen Planungsphase. Am 19. Dezember 1898 gründete der Schuckert-Konzern die Elektra AG mit Sitz in Dresden, die nun Planung, Bau und später den Betrieb der Schwebebahn durchführte.

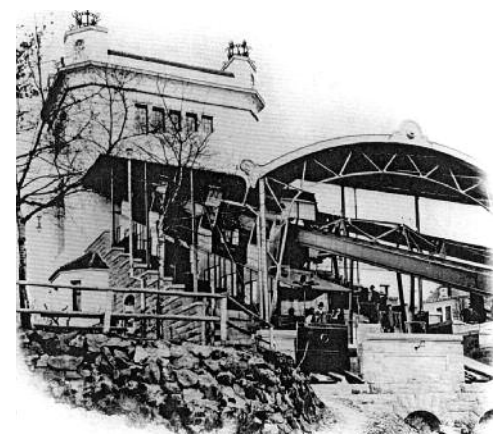
Es entstanden zwei Projekte: Talstation abseits vom Körnerplatz an der Pillnitzer Landstraße hinter der → *Kirche* und Bergstation an der → *Gaststätte »Schöne Aussicht«* und der vorhandenen Krügerstraße nach Rochwitz sowie als zweites Projekt: Talstation nahe dem Körnerplatz an der Pillnitzer Landstraße 3 und Bergstation abseits aller Straßen im OT Schöne Aussicht. Die Entscheidung fiel für das letztere Projekt, obwohl die Elektra eine Straße zur Erschließung der Bergstation bauen musste (Oeserstraße). Da der Besitzer des Grundstücks Pillnitzer Landstraße 3 nicht verkaufen wollte, entstand die Talstation im Nachbargrundstück Pillnitzer Landstraße 5. Die geradlinig geplante Strecke erhielt deshalb im unteren Bereich einen Bogen mit 200 m Radius.

Die feierliche Eröffnung der Schwebebahn fand am 6. Mai 1901 in Anwesenheit des späteren Königs Prinz Friedrich August und seiner Söhne statt. Gleichzeitig wurde die → *Gaststätte »Loschwitzhöhe«* eröffnet, welche die Elektra neben der Bergstation erbaut hatte und die stets an renommierte Gastronomen verpachtet wurde.

Strecke und Technik

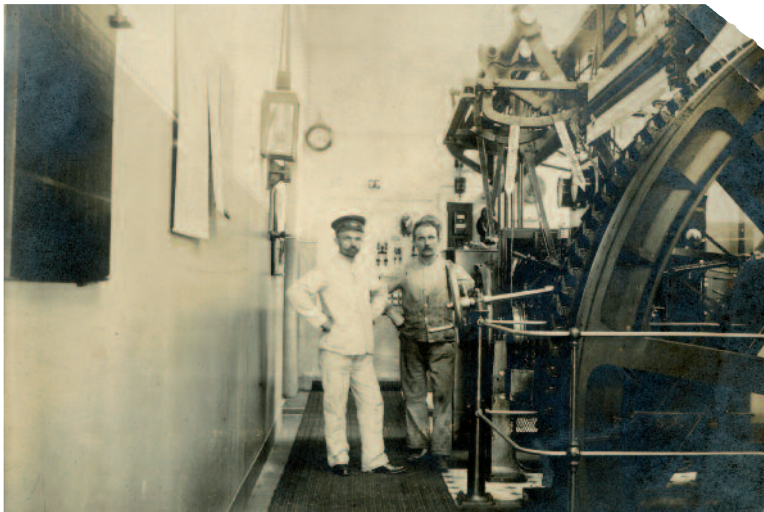
Das 273,8 m lange Traggerüst erhielt 33 Stützen, von denen die Stütze Nr. 24 fest, die übrigen als Pendelstützen ausgebildet wurden. Die höchsten Stützen sind Nr. 16 und 17 mit 13,6 m. Der gesamte Höhenunterschied beträgt 84,2 m, die Maximalsteigung mit 40 % liegt im Bereich der Bergstation. Die Überschreitung des Veilchen- und des 1. Steinweges sollte die Überlegenheit des Systems gegenüber einer Standseilbahn demonstrieren.

Ursprünglich waren vier Wagen mit je 40 Sitzplätzen vorhanden, davon zwei mit dem



Bergstation der Schwebebahn, 1901

Aus: Eröffnungsschrift/Slg. Mario Schatz



Bedienungsstand im Maschinenhaus zur Zeit des Dampfbetriebes

Foto: Slg. Mario Schatz



Schwebebahn, Ansichtskarte. Hier fährt nur der Vorsetzwagen, Nr. 4.

Foto: Emil Huth, Slg. Elbhanga-Photo-Galerie

Seil verbundene Hauptwagen und zwei Vorsetzwagen. Jedes Fahrzeug hing mit seinem Dach an zwei Tragbalken und Fahrschiene umfassenden Laufwerken, in denen auch die automatischen Bremsen untergebracht waren, die den Wagen bei Seilbruch zum Stillstand brachten. Hersteller der Fahrzeuge und des Traggerüstes war die Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Nürnberg (heute MAN).

Die Fördermaschine in der Bergstation wurde von der Kette AG Schiffswerft Übigau wie bei der Standseilbahn mit zwei Treibscheiben von 4.000 mm Durchmesser geliefert. Zusätzlich sind vier große Leiträder eingebaut, die das Zugseil mit 44 mm Durchmesser und 410 m Länge vom Gerüst hinunter zur Fördermaschine und danach wieder hinauf und auf die andere Seite des Gerüsts führen. Wie bei der Standseilbahn wird stets ein Wagen zu Berg gezogen, während der andere zu Tal gelassen wird. Als Antrieb dienten zwei Verbund-Dampf-

maschinen mit je 80 PS Leistung. Die Bergstation wurde als wuchtiger Turm gestaltet, um den notwendigen Schornstein der Dampfkessel zu kaschieren. Dieser Turmbau wie die filigranen, dafür aber dicht stehenden Stützen des Traggerüstes waren das Ergebnis erster, wenn auch fragwürdiger Bemühungen um den Landschaftsschutz an den Elbhängen.

Die Talstation erhielt eine geräumige Wartehalle. Beide Gebäude entwarf der → *Architekt Friedrich* → *Reuter* (1861–1942).

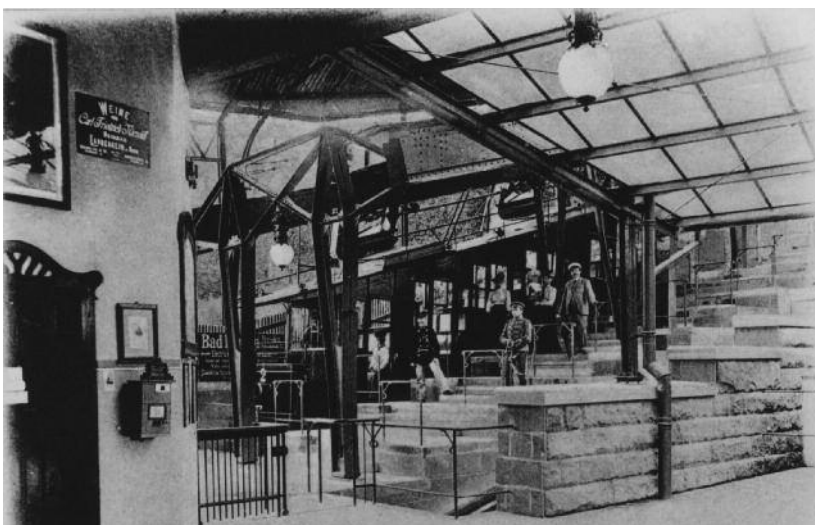
Weitere Entwicklung

Schon während des Baues forderten mehrere Gemeinden die Verlängerung durch eine Straßenbahn mindestens bis Rochwitz, was aus Kostengründen unterblieb. Das war ein Fehler, denn wegen des geringen Einzugsbereichs der Bergstation wurde die Schwebebahn weit weniger benutzt als die benachbarte Standseilbahn. 1905 wurde der Betrieb mit Vorsetzwagen

eingestellt. Das gestattete die Verwendung dünnerer Zugseile, zunächst 34 mm, heute 38 mm Durchmesser. 1906 hatte die »Elektra« die Aktienmehrheit der Standseilbahn erworben, führte die Betriebsgemeinschaft ein und ließ die Wartehalle der Talstation in Büroräume umbauen. Ab 1909 erfolgte der Antrieb durch einen Elektromotor mit einer Leistung von 28,7 kW.

1909 drehte man das Seil an einer Stelle auf, um den Zustand im Inneren zu begutachten. An dieser Stelle riß das Seil wenig später, doch die automatischen Bremsen, die in die Laufwerke der Wagen eingebaut sind, hielten diese sicher fest.

Die Elektra nutzte Bestrebungen der Stadt Dresden zum Kauf des Elektrizitätswerkes aus und verkaufte auch die defizitäre Schwebebahn, die ab 1. Januar 1912 zur »Städtischen Straßenbahn Dresden« und ihren Rechtsnachfolgern, heute der »Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB)« gehört. 1930 erfolgte eine General-



Die Gedenktafel für den Erfinder der Einschienenschwebebahn Eugen Langen in der Talstation ist ein Geschenk der Familie Langen und wurde im Beisein von Familienangehörigen am 21. Oktober 2006 enthüllt.

Foto: Siegfried Großmann

Links: Talstation, 1901, Ansichtskarte Slg. Götz