

Die Blockstelle Lotzdorf

Die Sächsisch-Schlesische Eisenbahnlinie Dresden Görlitz mit ihren Besonderheiten, zwischen den Bahnanlagen der Bahnhöfe durch Blockstellen als „Bahnanlagen auf freier Strecke“ die Betriebssicherheit im Zugverkehr abzusichern – und das entbehrungsreiche Leben der letzten Bahnwärterfamilie am Lotzdorfer Block von 1930—1975

von
Klaus Schönfuß & Renate Schönfuß-Krause

Inhaltsverzeichnis

Erinnerungen an den legendären Lotzdorfer Block	2
Teil 1	4
Der Abschnitt Dresden – Radeberg der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn	4
Die Notwendigkeit und Funktion von Blockstellen	6
Die Blockstelle Lotzdorf	10
Die Hochbauten am Lotzdorfer Block	12
Die Gleisanlagen	14
Teil 2	22
Menschen am Lotzdorfer Block	22
1845: Hauptbücher der Lotzdorfer Schule geben als erste Zeitdokumente Auskunft über neue Berufe im Dorf: Bahnwärter, Eisenbahnarbeiter und Weichenwärter	22
1927: Das Radeberger Adressbuch verzeichnet die erste Block-Anschrift „Radeberg, An der Bahn 61“	23
1930: Die Bahnwärterfamilie des Maximilian (Max) Drobny zieht am Lotzdorfer Block ein	24
Leben und Arbeit des Bahnwärters Max Drobny am Lotzdorfer Block	30
1939–1945: Zweiter Weltkrieg – Neue Gefahren und Probleme	33
Das Leben der Bahnwärterfrau Hulda Drobny am Lotzdorfer Block	34
Epilog auf den Lotzdorfer Block und seinen letzten Blockwärter... ..	37
Bildnachweis	40
Quellen und Erläuterungen	41

Erinnerungen an den legendären Lotzdorfer Block

Der sogenannte „Lotzdorfer Block“ ist nicht nur für alteingesessene Radeberger, Lotzdorfer und Liegauer Einwohner, sondern auch für die Langebrücker Bevölkerung, die den Weg vorbei am „Blockhäuschen“ auf ihrem Weg zur Arbeit oder für eine schnelle Besorgung in Radeberg als beliebte Abkürzung nutzten, bis heute in der Erinnerung ein unvergesslicher Ort. Der Lotzdorfer Block (Bk) mit seinem kleinen Bahnwärterhaus lag einsam in einer unberührten Natur, für Vorübergehende und Bahnreisende ein verträumt-romantisch anmutender Standort an einem Wege-Knotenpunkt gelegen und mit einem beschränkten Eisenbahnübergang an der 1845 in Betrieb genommenen Eisenbahnstrecke Radeberg–Langebrück ausgestattet.



Der „Lotzdorfer Block“ um 1930, Aquarell von Heinz Drobny, 1950er Jahre

Die Blockstelle Lotzdorf bestand aus dem kleinen Wohnhaus als Dienstwohnung für den Bahnwärter mit seiner Familie, umgeben von einem kleinen, gepflegten Obst-, Gemüse- und Blumengarten zur Selbstversorgung, nebst dem abseits stehenden Blockhaus mit seinem Dienstraum, von dem aus die Signal- und Fernmeldeanlagen gesteuert wurden. Außerhalb des Dienstgebäudes befanden sich die Form-Signale, ein Strecken-Läutewerk und der handbetriebene, beschränkte Bahnübergang – all das lag inmitten einer herrlichen Natur mit sonnenüberfluteten Wiesen, die umsäumt waren von uralten Eichen am Waldessaum. Die gesamte Gegend war bis in die 1980er Jahre hinein ein beliebtes Ausflugsziel auf dem Weg in die Dresdner Heide, ob zum Spaziergang oder zum Sammeln von Pilzen.

Zu erreichen war der Lotzdorfer Block vom Radeberger Bahnhof bzw. der Innenstadt aus über den Zugang von der Talstraße oder über die „Leithen“. Beide Wege verbinden sich an den rechtsseitig liegenden Hügeln der „Eselstrappen“. Die Weiterführung des sanft aufwärtssteigenden Wanderweges führte rechtsseitig entlang der Eisenbahnlinie „An der Bahn Richtung Langebrück“, bis zu der einsam gelegenen Blockstelle Lotzdorf. Diese war an einem sogenannten Wegeknottenpunkt bzw. einer Wege-Kreuzung angelegt worden. Über den beschränkten Bahnübergang und die Gleise konnten die Wege von Lotzdorf und Liegau bis zur „Chaussee nach Dresden“ (Dresdner Straße / Heidehäuser) weitergeführt werden, wobei die Wegstrecke entlang der Bahnlinie von Radeberg nach Langebrück gekreuzt wurde. Dieser Weg von Radeberg nach Langebrück verlief weiterhin rechtsseitig der Gleisanlagen, schlängelte sich nach dem Block teilweise als schmaler Wander- bzw. Radweg im Wald entlang bis in die Ortschaft, vorbei an der sogenannten ersten (gen. Nachtflügelbrücke) und der zweiten (gen. Unterringelbrücke) Eisenbahnbrücke und der nächsten, nachfolgenden Bahnwärter-Blockstelle an diesem Streckenabschnitt, welche sich ebenfalls rechtsseitig auf der Felsklippe über den Gleisanlagen, in Sichtweite und Signalrichtung zum Lotzdorfer Block und zum Bahnhof Langebrück, befand.

Die sogenannte erste Brücke (Nachtflügelbrücke) lud auf dieser Strecke Wanderer, ebenso wie die zu damaliger Zeit noch üblichen Sonntagnachmittag-Familienausflügler aus Radeberg, zum Überqueren des Schienenstranges ein. Diese konnten dann den Spaziergang in der Heide auf der anderen Seite der Gleise weiterführen oder entlang des Bahndammes zurück nach Radeberg wandern. Die Überquerung der beiden



Güterzug im Fels-Einschnitt Langebrück, von der ersten Brücke (Nachtflügelbrücke) aus in Richtung Bk Lotzdorf gesehen

hohen Einbogen-Steinbrücken, über dem durch den Eisenbahnbau 1844/45 gesprengten, rund 700 m langen Felseinschnitt, gestaltete sich zumeist für alle Wanderfreudigen zu einem ganz besonderen Erlebnis, wenn ein bereits von weitem einsehbarer Zug mit seiner schweren, schnaufenden und ächzenden Dampflokomotive, Signalpfeife ausstoßend, mit Getöse und Widerhall zwischen den Felswänden in die enge Felsschlucht zwischen Radeberg und Langebrück einfuhr und die gesamte Brückenanlage und Gegend in undurchdringlichen, unverwechselbar riechenden Nebel aus Qualm und Wasserdampf tauchte.

Aber der Lotzdorfer Block stellte außerdem, nach dem Bau der Eisenbahnlinie auf Lotzdorfer Flur und der damit unausweichlichen „Zerschneidung“ zusammengehörigen Bauernlandes, eine wichtige Verbindungsstelle mit der Überquerungsmöglichkeit der Gleisanlagen dar. Mit dem beschränkten Bahnübergang wurde den Lotzdorfer Freigutsbesitzern und Lotzdorfer Bauern ermöglicht, ihre Viehherden von Lotzdorf aus in diese Gebiete jenseits der Eisenbahnstrecke auf ihre Wiesen entlang der „Alten 8“ in Richtung Dresdner Chaussee zu

treiben oder mit Fuhrwerken ihren Landbesitz zu erreichen. Die Wegeführung reichte damit von Lotzdorf aus über den Dörnichtweg bis zum Lotzdorfer Block und ging weiter über die beschränkte Bahnanlage auf der anderen Seite, der „Alten 8“, bis zur Dresdner Straße (heute Siedlung und Gartenanlage Heidehäuser). Auch damit besaß die Blockstelle, über ihre Aufgaben als Bahnanlage an der freien Strecke hinaus, eine wichtige Funktion an diesem Standort.

Der jeweils auf dem Lotzdorfer Block eingesetzte Bahnwärter trug dabei eine große Verantwortung und besaß auch die notwendige Befehlsgewalt zur Durchsetzung der Sicherheit auf der Bahnanlage, denn das Öffnen und Schließen der Schranken des Bahnüberganges im Handbetrieb unterstand dem Fahrplan für Regelzüge – was dem pflichtbewussten Bahnbeamten durchaus manchen deftigen Bauernfluch einbringen konnte, wenn die Bauern mit einer Kuhherde an der geschlossenen Schranke ungeduldig auf den Weitertrieb ihrer Tiere warten mussten...

Teil 1

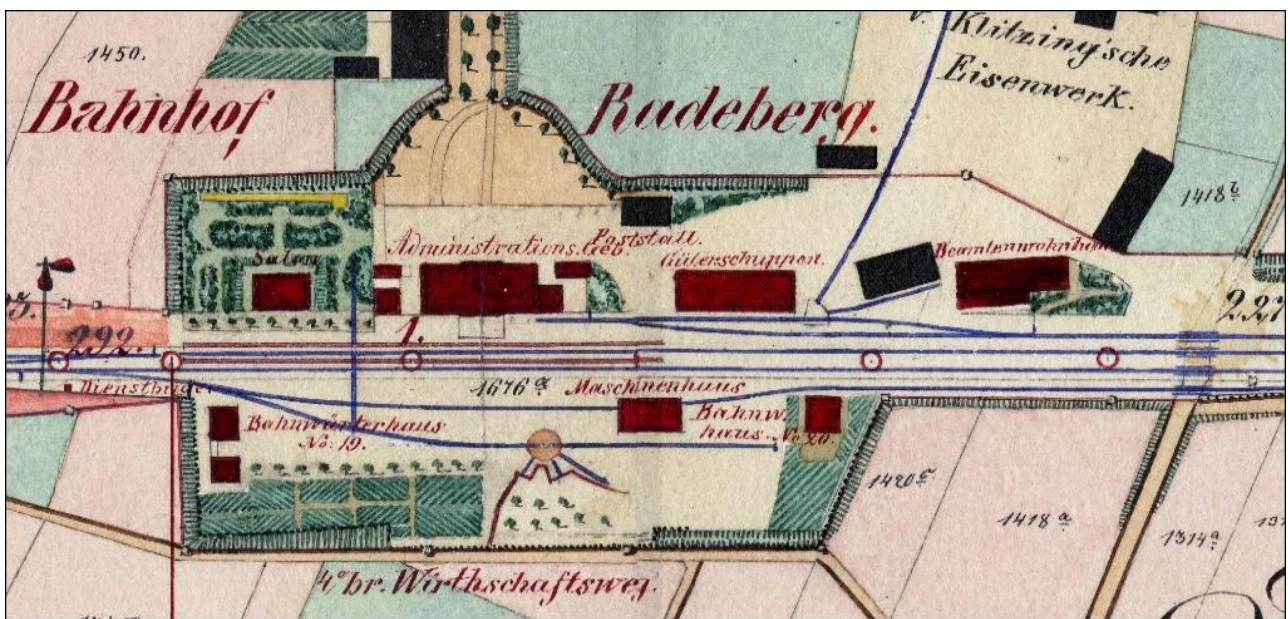
Der Abschnitt Dresden – Radeberg der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn

Es ist aus heutiger „moderner“ Sichtweise mit 3-D-Computer-Projektierung, Künstlicher Intelligenz, vollelektronischer Strecken-, Zug- und Anlagensteuerung und -sicherung und vor allem mit den heutigen hochentwickelten bautechnischen Maschinen und Ausrüstungen beinahe unbegreiflich, wie weitsichtig, zukunftsorientiert und mit welchem hohem Grad der Fahr- und Betriebssicherheit bereits zum Beginn des fahrplanmäßigen Eisenbahnbetriebes vor rund 185 Jahren (Erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden 1839) solche komplexe Eisenbahn-Anlagen geplant und projektiert wurden. Beinahe unvorstellbar für heutige Verhältnisse sind die kurzen Zeitspannen, in denen solche Riesenprojekte, wie der Bau von neuen Eisenbahn-Fernverbindungen, realisiert worden sind, von der Streckenprojektierung und -planung, Bauland-Aufkauf, Material-, Arbeitskräfte- und Fuhrwerksbeschaffung, von riesigen Erdbewegungen für Geländeeinschnitte und für den Bau von Dämmen, Brücken und Hochbauten bis hin zum Schienenfahrzeugbau und vieles andere mehr.

Analog gilt das für die Sächsisch-Schlesische Fernbahnlinie Dresden – Görlitz (heutige offizielle Bezeichnung: Bahnstrecke Görlitz–Dresden). Mit einem Staatsvertrag zwischen den Königreichen Preußen und Sachsen vom 24. Juli 1843 über eine grenzüberschreitende Bahnlinie von Dresden durch das damals preußische Görlitz nach Kohlfurt und mit der dort vorgesehenen Anbindung an die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahnstrecke, die von Berlin kommend über die 1846 fertiggestellte Strecke Sorau – Kohlfurt – Bunzlau nach Breslau führte, begann die Geschichte der durchgehenden Bahnstrecke zwischen Dresden, Görlitz und Breslau.

Begonnen wurde der Bau am 10. Mai 1844 von Dresden aus. Bereits am 17. November 1845 fuhr der erste Zug vom Schlesischen Bahnhof Dresden (heute Bahnhof Dresden-Neustadt) nach Radeberg. In nur 17 Monaten war diese erste, 16,52 km lange schwierige Teilstrecke mit allen Spreng-Maßnahmen und Fels-Einschnitten, Brückenbauten, Damm-Aufschüttungen, mit allen Hochbauten, Versorgungseinrichtungen und Sicherungsanlagen betriebsfähig und eingeweiht, und schon am Folgetag, dem 18. November 1845, wurde sie für den fahrplanmäßigen Betrieb freigegeben (siehe dazu den ausführlichen Beitrag *„Die Eisenbahn in der Radeberger Region – Frühe Geschichte und ihre Visionäre“* von Klaus Schönfuß.¹

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für derartige Projekte war eine straffe, einheitliche und übersichtliche Gliederung und Struktur der insgesamt 102,2 km langen Strecke Dresden/Schlesischer Bahnhof – Görlitz, mit der jeder Streckenpunkt einfach und unverwechselbar definiert werden konnte², und so auch der ersten Teilstrecke Dresden – Radeberg. Darin einbezogen waren topografische Angaben, wie Entfernungs- und Höhenangaben bzw. daraus errechnete Steigungen und Gefälle. Zwischen dem niedrigsten Punkt Dresden/Schlesischer Bahnhof (118 m ü. NN) und dem höchsten Punkt Bahnhof Bischofswerda (288 m ü. NN) waren insgesamt 170 m Höhenunterschied zu überwinden, davon allein von Dresden bis Radeberg (243 m ü. NN) 125 m. Die Strecken wurden in hierarchische Stufen gegliedert, die (außer für die „Meilen“ und „Stationen“) keine Längen- oder Entfernungsmaße, sondern Projektierungs- und bauseitige Abschnitte waren. Die Zählrichtung erfolgte in Richtung Dresden – Bautzen.



Der Radeberger Bahnhof – Draufsicht, Anfang der 1860er Jahre.

Die senkrechte rote Linie am linken (westlichen) Rand der Grünanlagen markiert die Grenze der am Schlesischen Bahnhof Dresden beginnenden 16,524 km langen I. Section / Station 292 zur hier beginnenden II. Section / Station 1 (Richtung Arnsdorf).

Zu beachten ist die Darstellung des Formsignals links am Bahnhofsende (zeigt „Halt“).

Diese „Grundriß und Längenprofile“ sind ab Planungsbeginn 1843 fortgeschrieben bzw. -gezeichnet worden. Die Abbildung zeigt den Zustand zwischen 1863 (Eintrag „Klitzing'sches Eisenwerk“ in das Handelsregister) und 1870 (Verkauf und Gründung der „Saxonia Eisenwerke“). Die schwarz gezeichneten Gebäude wurden nach dem Neubau des Bahnhofes 1845, zwischen 1845 und 1863, errichtet.

Quelle Basiskarten: „Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn. Grundriß und Längenprofil der III. Meile“. K. Sächs. St.E.B. Eisenbahn-Museum Dresden.

Bild-Montage und grafische Bearbeitung: Der Verfasser

Radeberg gehört zu (Original-Schreibweise):

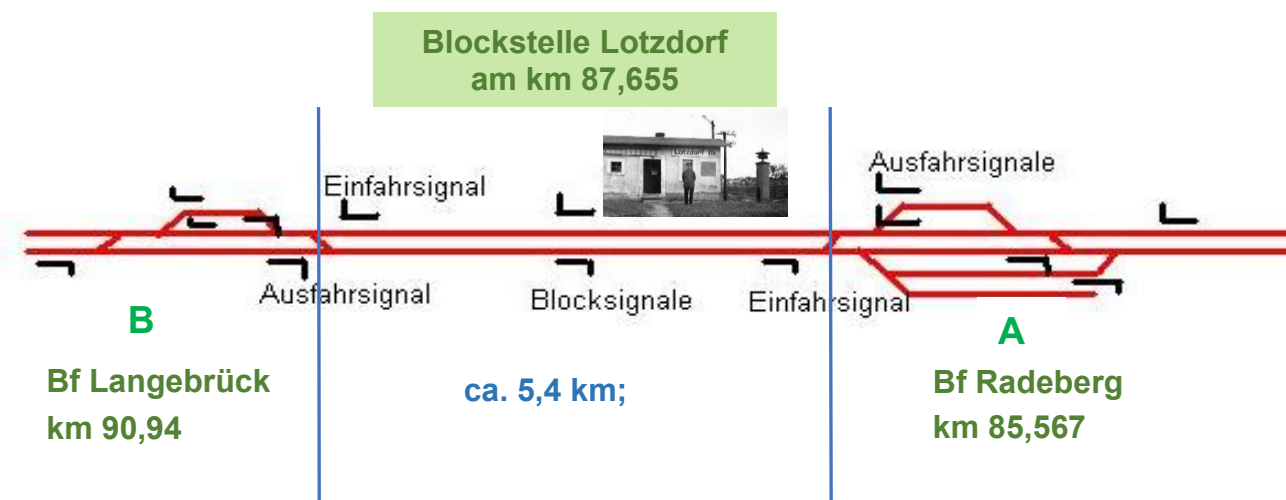
- a. I. Abtheilung: Dresden – Bautzen
- b. III. Meile
- c. III. Oberbahnwärterstrecke
- d. 20. Bahnwärterstrecke

- e. *Sectionen: Direkt am Bahnhofsgebäude verläuft die Grenze der I. Section / Station 292 zur II. Section / Station 1. (Roter senkrechter Strich links der Grünanlagen)*
- f. *Stationen (festes Längenmaß): 1 Station = 100 Ellen = 56,59 m Gleislänge.*
- g. *D.h. die I. Section begann am Messpunkt des Schlesischen Bahnhofes, diese hatte 292 Stationen und endete an der Westseite des Radeberger Bahnhofsgebäudes am Streckenkilometer 16,524.*

Die Notwendigkeit und Funktion von Blockstellen

Hier tauchen nun erstmals die Begriffe „Oberbahnwärterstrecke“ und „Bahnwärterstrecke“ auf. Diese Einteilung in fortlaufende „Streckenblöcke“ ist ein System zur Sicherung von Zugfahrten auf der freien Strecke. Es sorgt durch aufeinanderfolgendes Blockieren einzelner Streckenabschnitte für den Folgezug dafür, dass auf einem Streckenabschnitt mehrere Züge im festgelegten räumlichen Abstand zum vorausfahrenden Zug fahren. Außerdem können so – falls der Abschnitt dafür eingerichtet ist – diese Zugfahrten auch vor Gegenfahrten geschützt werden. Dieser bestimmte Abstand, die Blocklänge, wird durch ortsfeste technische Einrichtungen bestimmt (optische und akustische Signale) und gemäß einer ortsbezogenen sowie einer zugbezogenen Logik dem Lokführer signalisiert.

Die dafür eingerichteten Bahnanlagen, **Blockstellen** (frühere Abkürzung: **Bk.**)³ oder **Blockposten** genannt, begrenzen als Zugfolgegestelle einen Zugfolgeabschnitt. Die zugehörigen ehemaligen Betriebsgebäude wurden mitunter auch als „Blockhütte“ oder kurz „Block“ bezeichnet. Blockstellen verfügten in der Regel über je ein Blocksignal pro Fahrtrichtung und Streckengleis. Sie wurden vor allem dort eingerichtet, wo der Abstand zwischen zwei Bahnhöfen so groß ist, dass die angestrebte Mindestzugfolgezeit nicht erreicht werden konnte. Diese ergibt sich aus der reinen Fahrzeit zwischen den benachbarten Bahnhöfen, das heißt, der nächste Zug 2 aus dem ersten Bahnhof A darf erst dann losfahren, wenn der vorhergehende Zug 1 in den zweiten Bahnhof B eingefahren ist, die Teilstrecke also verlassen hat und diese wieder frei für den nächsten Zug 2 ist usw. Denn es galt und gilt immer der sicherheitstechnische Grundsatz, dass sich stets nur ein Zug auf einer jeweiligen Teilstrecke befinden darf. Kann aus verschiedensten Gründen der Zug 1 nicht in den zweiten Bahnhof B einfahren, würde er folglich die gesamte Teilstrecke zwischen A und B blockieren, und kein weiterer Zug dürfte aus dem ersten Bahnhof A ausfahren. Je länger der Teilabschnitt, desto größer würden damit die „Totzeiten“, in denen sich kein neuer Zug bewegen darf.



Wenn aber der Bedarf an Zügen größer ist, als es die Summe der Fahr- und Totzeiten erlaubt, muss die Anzahl der einzeln steuerbaren Abschnitte der Teilstrecke erhöht werden. Dazu muss die Teilstrecke in mehrere „Blöcke“ bzw. Blockstrecken zerlegt werden. Die Durchlassfähigkeit eines Streckenabschnittes, oder anders gesagt, die Anzahl der Züge, die in einer bestimmten Zeiteinheit den Streckenabschnitt befahren dürfen, kann somit je nach Anzahl der Blockstellen auf diesem einen Abschnitt vervielfacht werden – und als Messlatte für die Leistungsfähigkeit einer Eisenbahnstrecke dazu proportional die Transportkapazität für den Personen- oder Güterverkehr.

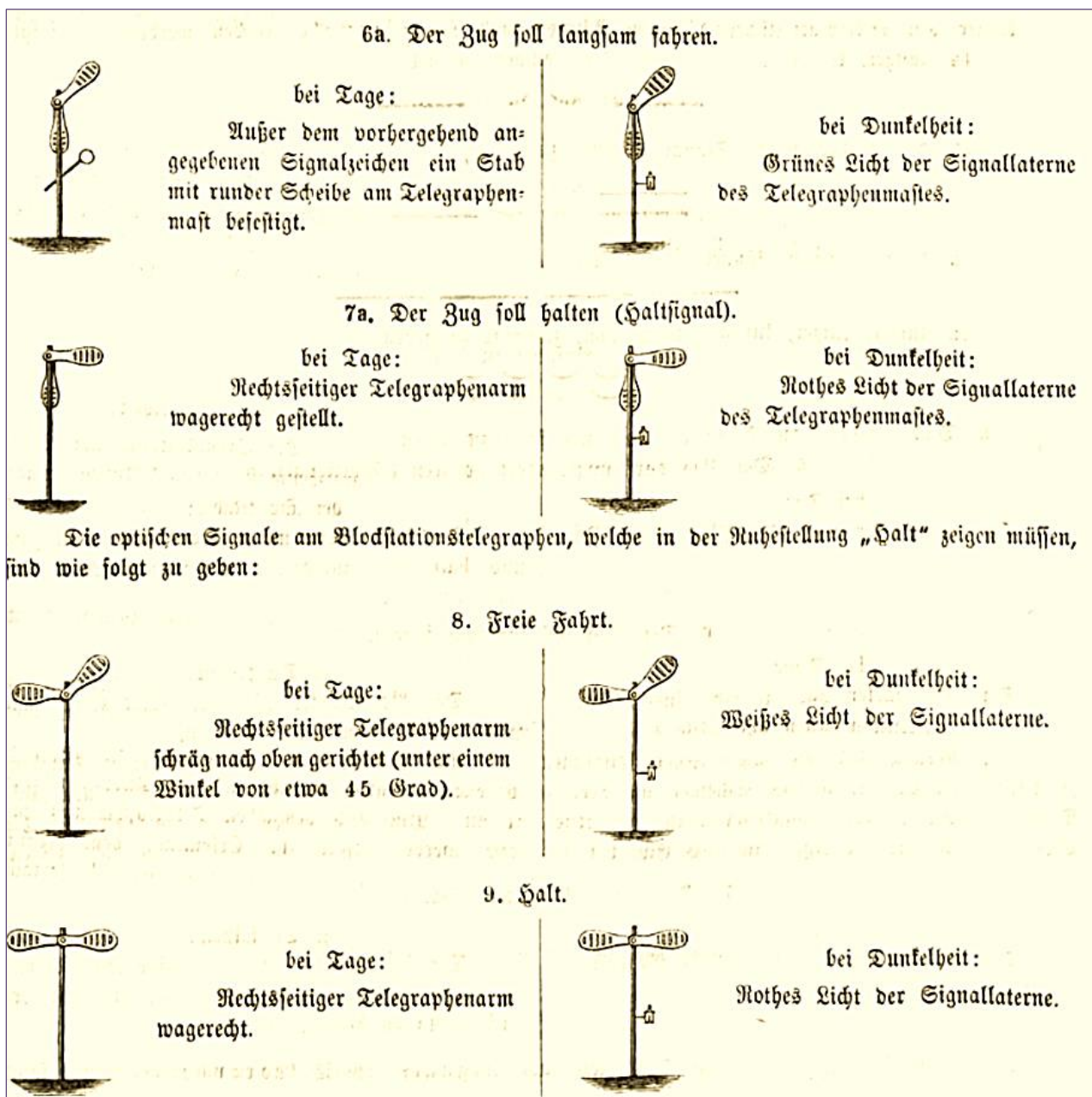
Ein weiterer Aspekt für die Einrichtung von Blockstellen war, dass in der frühen Eisenbahnzeit, als es noch keine Telegrafie- oder Morseeinrichtungen gab, eine Verständigung zwischen den Zugfolgestellen über längere Entfernungen nicht möglich war. Alle Zugfolgestellen hatten in den Anfangsjahren der Eisenbahn daher untereinander Blickkontakt und verständigten sich über optische Signale. Man kann das sehr gut auf alten Eisenbahnkarten nachvollziehen, z.B. zwischen Radeberg und dem benachbarten Langebrück. Topografisch bzw. optisch können die dortigen Blockstellen und dazwischenliegenden -posten untereinander alle mit geraden Linien, also mit Blick-Kontakt, verbunden werden. Nicht umsonst wurde früher eine der Zugfolgestellen dieser Strecke an der Nordseite der langen, geraden Strecke direkt im Fels-Einschnitt, zwischen der ehemaligen ersten Brücke am „Nachtflügel-Weg“ und der zweiten noch existierenden Brücke am „Unterringel-Weg“, errichtet, von dort war Blickkontakt nach dem Block Lotzdorf bzw. nach Langebrück möglich. Direkt zwischen dem nördlichen Gleis und der Felswand wurde eine Diensthütte erbaut, die dann zu einem kleinen, festen Häuschen unmittelbar in Gleisnähe ausgebaut worden ist. Darin befand sich später auch eine mit Kurbel-Induktor ausgestattete Fernsprech-Zwischenstation dieses Abschnittes. Um das notwendige Bahnpersonal „sesshaft“ zu machen, sind auf dem Felsen oberhalb der Diensthütte zwei Bahnwärter-Wohnhäuser errichtet worden.



Das kleine Dienstgebäude der Lotzdorfer Blockstelle mit Blockwärter Maximilian Drobny und dem originalen Lätewerk. Dieses wurde hier bereits elektrisch angesteuert. Das zum Block gehörende Hauptsignal steht auf „Freie Fahrt“ in Richtung Langebrück, d.h. der nächste Streckenabschnitt darf befahren werden. Foto um 1930

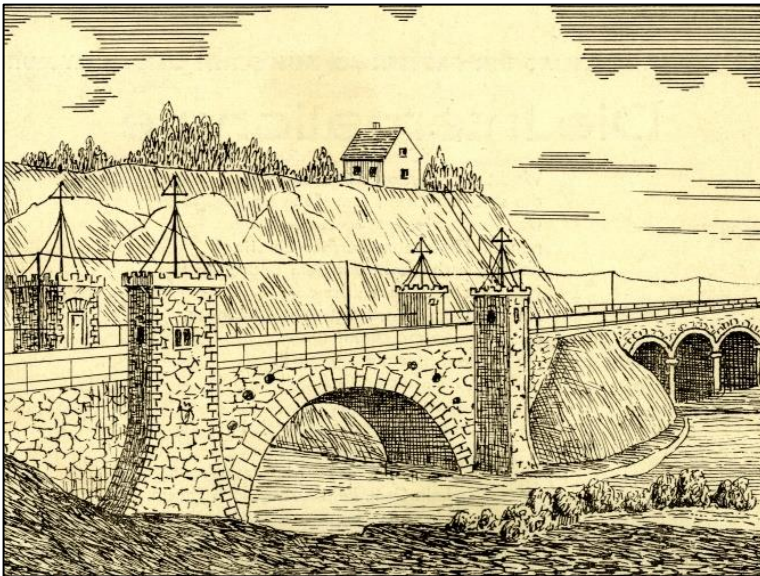
Bauwerksmäßig konnten Blockstellen in der Anfangszeit der Eisenbahn als einfache kleine Holzhütten oder später als kleine massive Häuschen und an wichtigen, stark befahrenen und zweigleisigen Strecken mit entsprechender Personalbesetzung, auch im Schichtbetrieb, als separate kleine Wohnhäuschen mit einem zugehörigen kleinen Dienstgebäude (wie z.B. bei der Blockstelle Lotzdorf) errichtet sein.

Die an den Bahnhöfen sowie zwischen und an den Blockstellen installierten Signale waren grundsätzlich in optische (Form- und Lichtsignale) und akustische Signale gruppiert. Beispielsweise wurden die optischen Signale für den Fahrbetrieb an den Streckenabschnitten ausgeführt als „Vorsignale“ zur Information des Lokomotivführers über die zu erwartende Stellung des im festgelegten Abstand folgenden „Hauptsignals“ (z.B. bei „Halt“ zur rechtzeitigen Einleitung des Bremsvorganges), wobei sich im Laufe der technischen Entwicklung die Formen der Signale, auch länderweise, verändert haben.⁴



Signal-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, Stand 1886 (Ausschnitt). Diese galt bereits in den 1860er Jahren (siehe Bild Seite 5 „Der Radeberger Bahnhof“, am linken Bildrand)

Akustische Signale (Pfeifsignale der Lokomotiven und Läutewerke an den Blockstellen) dienten hauptsächlich zur Verständigung zwischen dem Lokpersonal mit den Blockstellen, zwischen den Blockstellen untereinander sowie zur Warnung des Personals und anderer Personen. Die Läutewerke waren außerhalb der Betriebsgebäude aufgestellt und sind rein mechanisch betrieben worden. Die dienten ebenfalls zur Informationsübermittlung an die Blockwärter und, sofern die Blockstelle gleichzeitig ein beschränkter Bahnübergang war, zur Vorinformation der Benutzer, dass die Schranken in Kürze geschlossen werden und der Übergang zu räumen ist. Auch bei unbeschränkten Bahnübergängen, die nicht als Blockstelle fungierten und an denen folglich keine Bahnwärter stationiert waren, konnten Läutewerke installiert sein, um die Benutzer vor herannahenden Zügen zu warnen. Das Auslösen des Läutens und auch die Änderungen der Signalstellungen erfolgten „ferngesteuert“ über neben den Gleisen oberirdisch verlaufende Drahtzüge oder später elektrisch von der nächsten Blockstelle aus.



Die „Große Brücke an der Walkmühle“ und die „Dreibogen-Brücke“ über die Schwarze Röder zwischen Radeberg und Kleinwolmsdorf. Die auf Stangen verlegte Eindraht-Leitung für die „Zeigertelegraphen“ (Prinzip v. William Fardely) ist deutlich sichtbar.

Nach einer zeitgenössischen Lithografie von F. A. Wendler gezeichnet von G. Kosmalla

Mit der zunehmenden Nutzung der Elektrizität auch im Eisenbahnwesen sind in Deutschland in den 1870er Jahren Zugsicherungssysteme entwickelt worden, die eine zwangsweise logische Blockung der Signalsysteme (oder auch die Entblockung) zwischen benachbarten Blockstellen durch elektrisch ausgelöste Sperrfunktionen bzw. Verriegelungen an den Signal-Stellvorrichtungen bewirken, die vom jeweiligen Blockwärter nicht beeinflussbar sind. Damit war eine versehentliche manuelle Falschstellung der Signale infolge „menschlichen Versagens“ zwischen zwei Blöcken praktisch ausgeschlossen.

Mit der Erfindung der Telegrafie und deren rascher Verbreitung hatten sich auch völlig neue Möglichkeiten des schnelleren und sichereren Informationsaustausches zwischen den Dienststellen ergeben. Nachdem Ende der 1830er Jahre die drahtgebundene Telegrafie mit verschiedenen Verfahren im Eisenbahnwesen versuchsweise eingeführt wurde, war die Bahnlinie Leipzig – Kieritzsch im August 1846 die erste sächsische Linie, auf der diese Technik nach dem Prinzip elektromagnetischer Schrittschaltwerke in Betrieb genommen wurde (System William Fardely). Wenige Tage später folgte die Strecke Dresden – Radeberg. Auch hier hatte Radeberg wieder eine Vorreiter-Rolle in der Sächsischen Industriegeschichte. Auf diesen beiden Strecken ist diese neue Technik im echten Fahrbetrieb in ganz Sachsen zuerst angewendet worden.⁵ Oberirdisch wurde auf Stangen eine 1,6 mm dicke Kupferleitung verlegt. Stromstöße bewirkten im „Zeigerapparat“ die Drehung des Zeigers auf den zu übermittelnden Buchstaben. Nach der Testphase erfolgte der Betriebsbeginn 1846. Diese Telegrafien-Strecke wurde bis Görlitz ausgebaut. Anfang 1847 hatte die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn die längste deutsche Telegrafienlinie jener Zeit in Betrieb.⁶

Ein weiterer technischer Fortschritt war die Einführung von Morse-Apparaten in den Blockstellen. Damit konnten nun nicht mehr nur einzelne Zeichen, sondern auch kleinere zusammenhängende Texte übermittelt werden. Auch der Lotzdorfer Block hatte frühzeitig diese Technik erhalten. Voraussetzung war u.a. die Errichtung von oberirdischen „Telegrafen-Leitungen“, wie sie auf vielen der Fotos vom Block und der Strecke sichtbar sind.

Die Einrichtung von Blockstellen war die Voraussetzung für eine hohe Zugfolge und für die Betriebssicherheit, also für eine perspektivisch große Kapazität der gesamten Eisenbahnlinie, was wiederum eine möglichst rasche Refinanzierung der Projektierungs- und Baukosten und schließlich eine maximale Gewinnerwirtschaftung für die Betreibergesellschaft ermöglichen sollte.

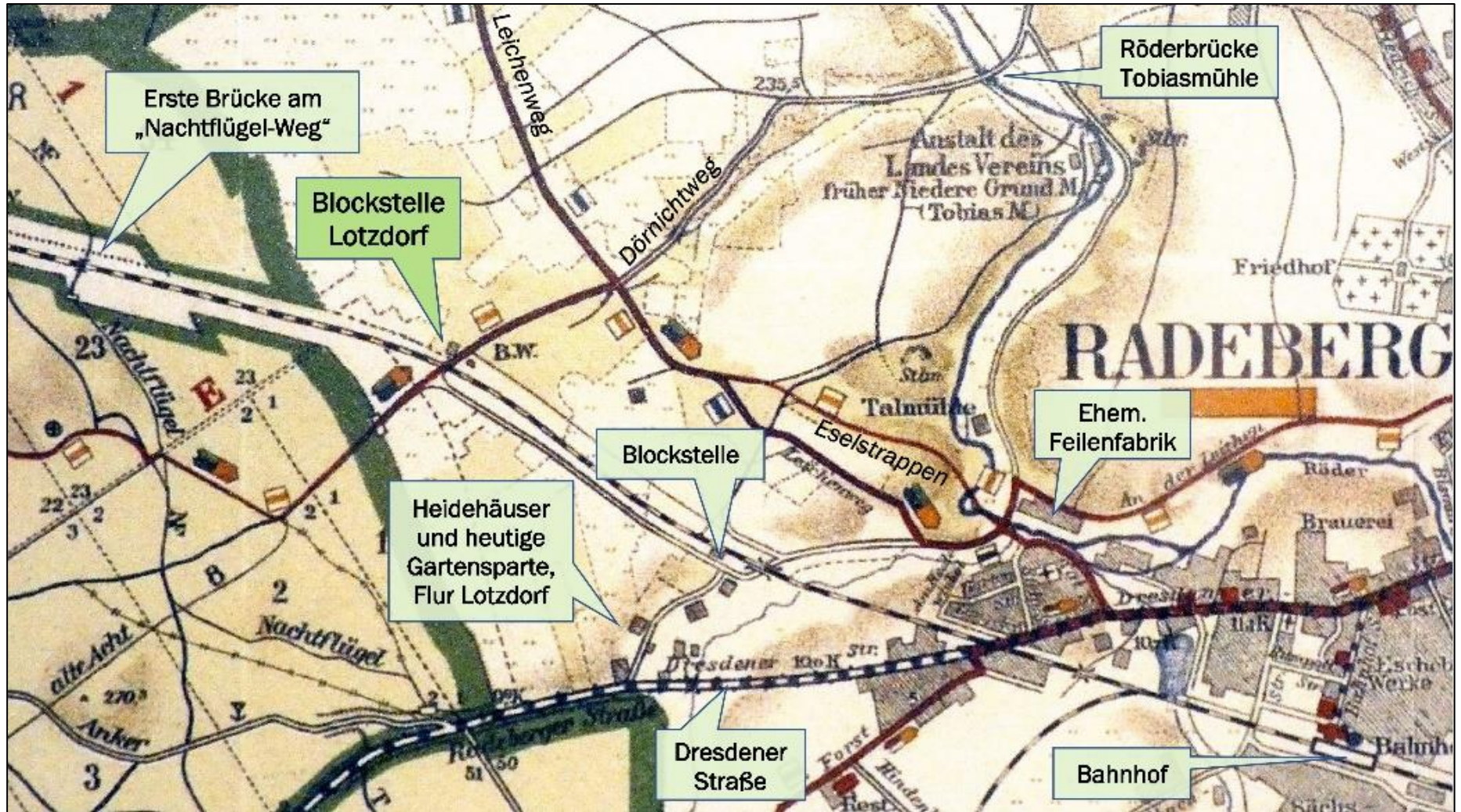


*Der Morse-Apparat aus dem Block Lotzdorf.
Ausstellung 2013 im Museum Schloss Klippenstein*

Das fest angestellte Personal der Eisenbahn (außer Arbeiter und Hilfsarbeiter) hatte den Beamtenstatus. Diese Bahnbeamten waren Uniformträger und hatten neben ihren Arbeitspflichten auch eine beschränkte Polizeigewalt auf dem Bahngelände mit dem Ziel, die der Bahn gehörenden Flurstücke und Anlagen jeglicher Art zu schützen. Dazu gehörte neben der Vorbeugung von Straftaten auch das Recht und die Pflicht, Personen, die Bahneigentum beschädigten, vorläufig festzunehmen und bis zum Eintreffen der Höheren Beamten oder der regulären Polizei festzusetzen.⁷

Die Blockstelle Lotzdorf

Diese dürfte den meisten Lesern noch unter dem landläufigen Namen „Lotzdorfer Block“ bekannt sein. Der Standort war wohlbedacht, denn er hatte neben den von hier aus möglichen Sichtkontakten mehrere Funktionen zu erfüllen. Er war originär natürlich für den sicheren Betriebs- und Zugfolgeablauf und die Streckenblockung mit den bereits genannten Aufgaben zuständig. Zum Zweiten zerschnitt die neue Eisenbahnlinie, die sich auf diesem Gebiet auf der Lotzdorfer Gemarkung befindet (daher auch der Name „Lotzdorfer Block“), etliche Flurstücke sowohl des Freigutes Lotzdorf als auch die von mehreren Lotzdorfer Bauern und verhinderte so die Bewirtschaftung der zu Lotzdorf gehörenden, nun südlich der Eisenbahn liegenden und bis zum Heiderand sowie bis zur „Chaussee nach Dresden“ reichenden landwirtschaftlichen Nutzflächen einschließlich der notwendigen Vieh-Triften, zum Dritten wurden die Zugänge zu den Forstwegen im östlichen Teil der Dresdner Heide durchschnitten, zum Vierten durchtrennte sie die wichtige Fahrwegeverbindung (Dörnichtweg) von Lotzdorf zur „Chaussee nach Dresden“, die am heutigen Gebiet der Heidehäuser und der Kleingarten-Siedlung die Flurgrenze zwischen Radeberg und Lotzdorf bildete, und zum Fünften durchtrennte die Bahnlinie die sogenannte „Freigut-Allee“ als direkte und schnelle Verbindung vom Freigut Lotzdorf zur Chaussee nach Dresden, deren Benutzung den Besitzern des Freigutes vorbehalten war.



Das Gebiet westlich des Radeberger Bahnhofes, Richtung Langebrück (Meinhold-Karte „Dresdner Heide“, um 1905).
 Deutlich sind die geradlinigen Eisenbahn-Streckenführungen zwischen den Blockstellen erkennbar (Sichtkontakte!).

Weiterhin war das Jagdrecht im betroffenen Großraum neu zu regeln. Das ist mittels der „*Urkunde über die Veräußerung der hohen Jagd, Mitteljagd und Niederjagd auf dem durch die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn vom Langebrücker Revier abgetrennten Teil der Lotzdorfer und Radeberger Fluren an den Besitzer des Freigutes zu Lotzdorf, Wilhelm August Ernst Haden; 1. September 1845*“ vereinbart worden, die am 22. September 1845 ratifiziert bzw. genehmigt worden war⁸, also noch bevor der erste Abschnitt der neuen Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn am 17. November 1845 in Betrieb genommen worden ist,

Die Lage des Lotzdorfer Blockes war wohldurchdacht, die vorhandenen Wegeführungen und die Lagebedingungen (Sichtkontakte zwischen den Blockstellen) passten zusammen. Die in Richtung Bahnhof Radeberg nächste Blockstelle (Bk 17 am km 86,85 ab Görlitz; etwa am „Tunnel“ von den Heidehäusern zu den Eselstrappen / Talmühle) südlich der Gleise liegende Bk-Stelle hatte Sichtkontakt zum Bahnhof sowie zum nördlich der Gleise liegenden Bk Lotzdorf, wie man auf der vorigen Karte von 1905⁹ gut erkennen kann. Die wichtigen Zusatzinformationen zur besseren Orientierung sind vom Autor eingearbeitet worden.

All diese berechtigten Interessen aller Betroffenen erforderten einen zukunftsorientierten Bahnübergang, der mit beginnender Motorisierung und wachsendem Verkehrsaufkommen die Sicherheit der Passanten und Fahrzeuge gewährleisten musste und deshalb später zum „Beschränkten Bahnübergang“ aufgerüstet wurde.

Das beantwortet die Frage, warum an dieser Stelle eine – aus der Sicht der heutigen Generationen – technisch so aufwendige Blockstelle errichtet werden musste.

Der Bk Lotzdorf selbst ist topografisch wie folgt definiert:

- *15. Bahnwärterstrecke, Bahnwärterhaus / Posten Nr. 15 a*
- *Kategorie: Blockstelle (Bk)*
- *Lage km: 87,66 ab Görlitz, 14,5 km ab Dresden Schlesischer Bahnhof*
- *Höhe: 244,5 Höhe ü. NN*
- *Bauten: Wohnhaus; Betriebsgebäude*
- *Auflassung: 17.06.1975 abgerissen*

Weil bei der weitsichtigen Streckenplanung 1844/45 bereits eine zweigleisige Streckenführung vorgesehen war, musste der Bahnübergang auch entsprechend großzügig projektiert und ausgeführt werden und für die schweren und voluminösen landwirtschaftlichen Fuhrwerke, z.B. Heu- oder Getreidetransporte, eine hohe Tragfähigkeit des Untergrundes erhalten. Selbst an die Beseitigung der Ausscheidungen der Zugtiere, zumeist Ochsen, musste gedacht werden, um den Bahnübergang und die zweispurigen Gleisanlagen sauber und befahrbar zu halten.

Die Hochbauten am Lotzdorfer Block

Über deren Baugeschichte an dieser wichtigen Stelle ab 1845 ist fast nichts bekannt. Wie beim damaligen Strecken-Neubau auch andernorts üblich, hat wahrscheinlich alles mit einer vorerst einfachen Holzhütte begonnen, von der aus die Formsignale für die noch eingleisige Strecke bedient wurden. Ab wann das zweite Gleis gelegt worden ist, konnte noch nicht ermittelt werden. Wegen der Bedeutung dieser Strecke für den Fernverkehr zwischen den damaligen zwei Königreichen Sachsen und Preußen (Linie Dresden / Hauptstadt Königreich Sachsen und Breslau / Hauptstadt der Preußischen Provinz Schlesien) kann aber davon ausgegangen werden, dass der zweigleisige Ausbau relativ zügig erfolgt ist. Ebenso ist noch

unbekannt, wann die Schrankenanlage am Bk Lotzdorf errichtet worden ist. Aufgrund der Wichtigkeit dieser Blockstelle ist im Laufe der Zeit eine „Rundum-Besetzung“ mit Bahnwärter-Personal erforderlich geworden, wobei der verantwortliche Blockwärter eigentlich ständig im Dienst war und nur zeitweise durch Helfer abgelöst wurde. Damit der Blockwärter ständig verfügbar war, ist auch am Block Lotzdorf neben dem bereits massiven Blockhaus, in dem die technischen Ausrüstungen installiert waren, ein kleines, bescheidenes



*Die Blockstelle Lotzdorf 1959 als Gesamtanlage, Blickrichtung nach Lotzdorf.
Ab 1946 war die Bahnstrecke eingleisig.*

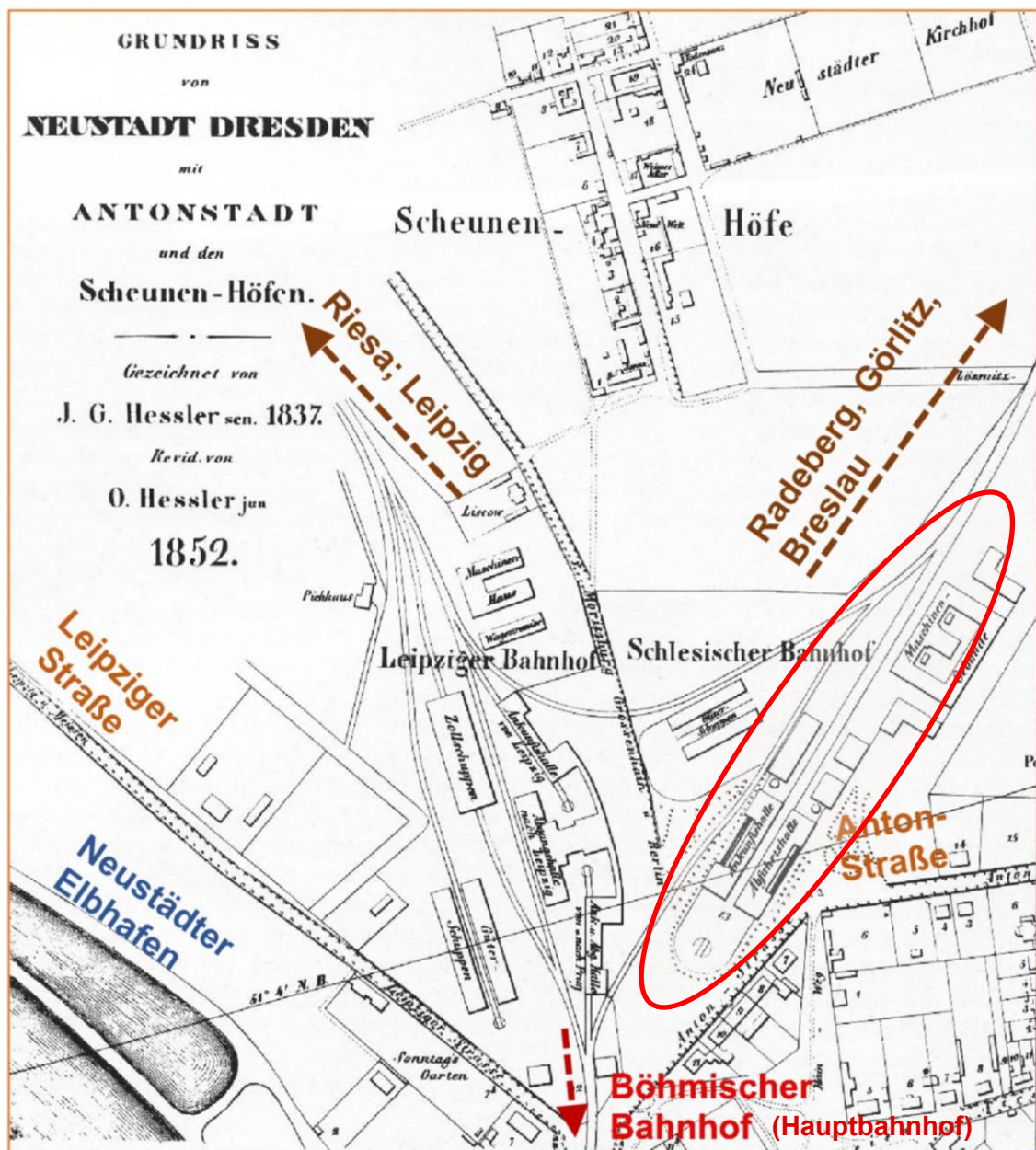


Das bescheidene und bis zur Stilllegung des Lotzdorfer Blockes am 17.6.1975 stets gepflegte Wohnhaus, in dem die Blockwärterfamilie Maximilian Drobny 45 Jahre, von 1930 bis zum 9. August 1975, wohnte. Danach stand das Haus leer und verfiel.

Wohnhaus aus Feldsteinen für die Blockwärter-Familie gebaut worden. Der genaue Zeitpunkt ist unbekannt, lag aber vor 1927, denn die zugehörige Postadresse „An der Bahn 61“ ist erstmals 1927 im Radeberger Adressbuch¹⁰ aufgeführt. Bewohner war damals Ernst Schubert, Oberweichenwärter a.D. Dieser Ernst Schubert war der Amtsvorgänger von Maximilian Drobny, der von 1930 an bis zur Außerbetriebsetzung der beschränkten Blockstelle im Jahr 1975 Blockwärter war. Eigentümer des Wohngebäudes war der Staatsfiskus.

Die Gleisanlagen

Wann genau die Strecke ab Dresden nach der Inbetriebnahme 1845 abschnittsweise zweigleisig ausgebaut worden war, ist nicht bekannt, dürfte aber aufgrund der erforderlichen Transportkapazitäten besonders in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, mit der zunehmenden Industrialisierung, ziemlich rasch erfolgt sein. Der folgende Grundriss der Bahnanlagen von „Neustadt Dresden mit Antonstadt“ aus dem Jahre 1852¹¹ lässt bereits den mehrgleisigen Ausbau ab Schlesischem Bahnhof (heute Bf Dresden-Neustadt) erkennen.



Diese Fernbahn Dresden – Görlitz – Breslau war von Anfang an für höhere Geschwindigkeiten ausgelegt. Auf ihr konnten auch schwere Güterzüge mit einer Masse von durchschnittlich 1.000 Tonnen¹² sowie schwere Schnellzüge mit entsprechend starken Lokomotiven und hohen Geschwindigkeiten fahren. Wegen der relativ großen Steigungen mussten bei Bedarf auch Schiebelokomotiven (ab Schlesischem Bahnhof, i.d.R. bis Arnsdorf) an die Züge gekoppelt werden.



Eine absolute Rarität ist dieses Foto: Der Schnellzug Dresden – Breslau um 1939, gezogen von einer vollverkleideten schweren Dreizylinder-Schnellzug-Lokomotive der Baureihe 01.10, mit Verkleidungs-Durchbrüchen (Jalousien) vor den Treibrädern.

Von dieser Ausführung (Vollverkleidung) mit 2.370 PS sind nur wenige Loks gebaut worden. Das Foto zeigt den Zug unter Volldampf beim Verlassen des Langebrücker Fels-Einschnittes in der Kurve vor dem Lotzdorfer Block, Fahrtrichtung Radeberg.

©Erhard Drobny. Dieses Foto unterliegt dem Urheberrecht.

Jegliche Kopien oder Weiterverwendungen, gleich welcher Art, sind untersagt.

Alle Bildrechte bei Manfred Drobny, Halle (Saale), mit Dank für die freundliche Veröffentlichungs-Genehmigung.

Im März 1946 begann der Abbau des zweiten Gleises als Reparationsleistung an die Sowjetunion. Zwischen Dresden und Görlitz betraf dies das „linke“ Streckengleis (Richtung Dresden – Radeberg gesehen), das in unserer Region nördlich liegende, Lotzdorf zugewandte Gleis. Der gesamte Personen- und Güterverkehr auf dieser internationalen Fernbahnlinie war nun auf das eine alte Gleis konzentriert. Die Verantwortung des bzw. der Blockwärter stieg enorm.

Im Sommer 1967 hatte der Wiederaufbau des zweiten, linken Gleises begonnen, 1968 erreichten die Bautrupps das Gebiet Lotzdorfer Block. Hier einige Impressionen von der Vorbereitung des Gleisbettes am Bk Lotzdorf und im Einschnitt Langebrück.



Oberes Bild: Bahnarbeiter beim Verlegen des neuen, ausgetauschten südlichen Gleises, 1974/75

Links: Blickrichtung von der ersten Brücke (Nachtflügelbrücke) in den Felseinschnitt nach Langebrück, 1974. Das „alte“, südliche Gleis (im Bild links), ist abgebaut. Das „neue“, 1946 demontierte und 1968/69 neu verlegte nördliche Gleis (im Bild rechts) trägt allein den gesamten Nah- und Fernverkehr.



Probefahrt auf dem 1975 fertiggestellten südlichen erneuerten Gleis (links im Bild). Ein von einer Diesellok V 118 (bis 1975: BR V 180) gezogener Personenzug kommt in Richtung Radeberg entgegen.

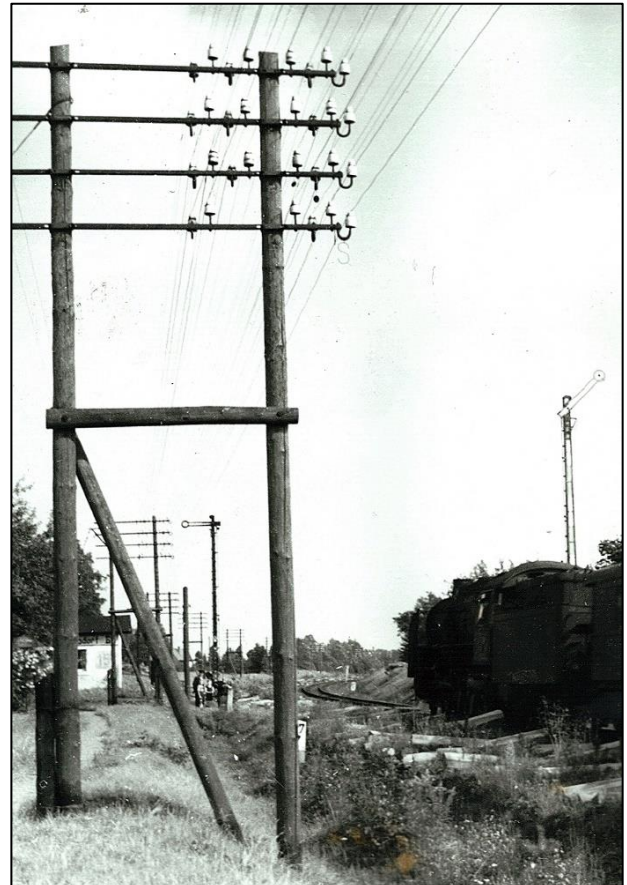


Blick von der ersten Brücke (Nachtflügel) zum Lotzdorfer Block. Beide Gleise sind wieder voll belastbar. Rechts im Bild, am noch hellen Schotterbett erkennbar, das 1975 neu verlegte südliche Gleis. Foto 1975

Das „rechte“, südliche, der Dresdner Heide zugewandte Gleis war noch das alte, nach den vielen Jahrzehnten der Nutzung stark verschlissene Gleis. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des neu bzw. wieder verlegten „linken“ Gleises 1968 begann in den 1970er Jahren die Demontage des verschlissenen „rechten“ Gleises, bei dem von vornherein klar war, dass dies eine Gleis-Erneuerung werden wird, um die Strecke wieder zweigleisig und damit leistungsfähiger zu machen und auf neuen Schienen befahren zu können.



Foto:
Werner Kostroun



Links: Der mächtige Felseinschnitt zwischen der Blockstelle Lotzdorf und Langebrück, von der ehemaligen ersten Brücke (Nachtflügel) in Richtung zweite Brücke (Unterringel, im Hintergrund) gesehen. Das nördliche Gleis (lag im Bild rechts) ist demontiert.

Rechts: Die Strecke am Block Lotzdorf während der Gleiserneuerung. Fotos: Werner Kostroun



Der Bahnhof Radeberg „in seinen besten Jahren“, Richtung Bk Lotzdorf / Langebrück gesehen. Rechts die Stückgut- und Fahrzeug-Verladerampe (ist incl. der drei Gleise heute abgebaut), mittig das Bahnhofsgebäude mit einem in Richtung Arnsdorf ausfahrenden Personenzug; links davon ein wartender Güterzug; der Güterschuppen und der Schüttgut-Platz. Foto: Günter Kostroun



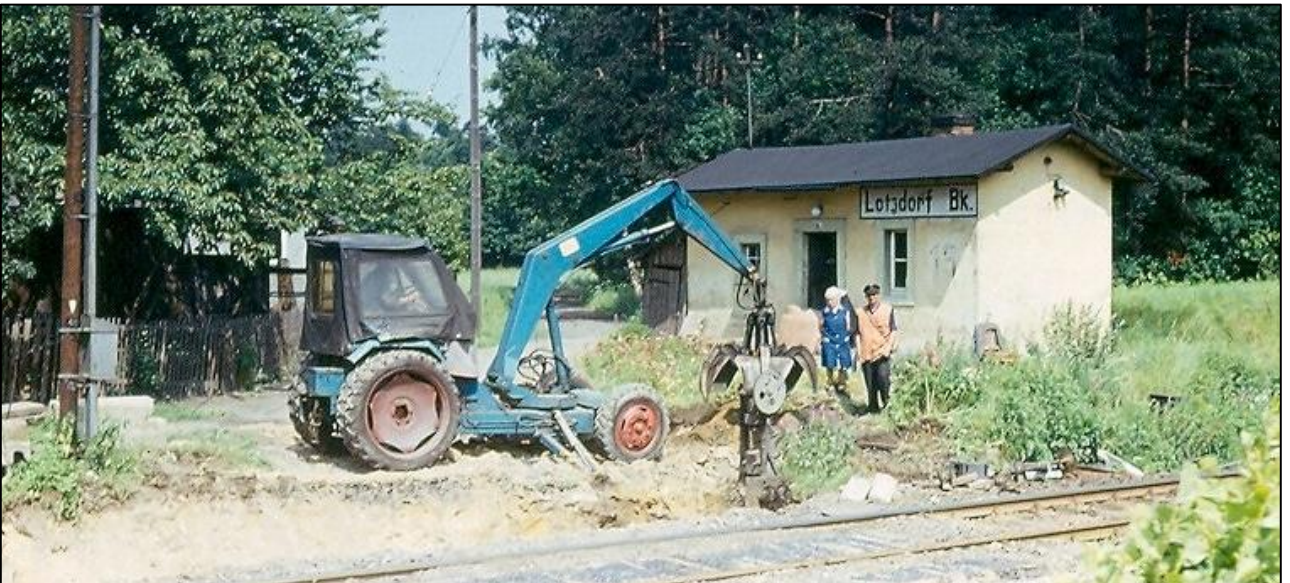
Mit der Fertigstellung der nunmehr wieder zweigleisigen Strecke und der gleichzeitigen Erweiterung und Umstellung der Blockstelle auf „ferngesteuerten“ Betrieb der Signalanlagen und der Zug-Meldetechnik für beide Gleise im Juni 1975 war die Notwendigkeit der Tätigkeit eines Blockwärters entfallen. Er wurde einfach „wegrationalisiert“.



Hier einige Fotos vom Abriss des Bahnüberganges im Juni 1975:

Oben: Die liebevoll gepflegten Außen-Anlagen

Unten: 25. Juni 1975. Fassungslos beobachtet Hulda Drobny (mit einem Bahnmitarbeiter) den Abbau der Schranken sowie das Öffnen bzw. Freilegen des Wassergrabens und damit das Unpassierbar-Machen des Bahnüberganges.



Die Funktion der „*Blockstelle Lotzdorf, Po 15a*“ ist am 17. Juni 1975 eingestellt worden.

c) Am 17. 6. wurden zwischen **Radeberg und Langebrück (Sachs)** das 2. Gleis (Gleis Dresden—Görlitz) in Betrieb genommen, im Bf Radeberg das Ausfahrtsignal B am Gleis 1 außer Betrieb genommen und die **Bk Lotzdorf** außer Betrieb genommen.

Betriebliche Mitteilungen der Reichsbahndirektion Dresden vom 20.07.1975

Zeitgleich hatte sich die Nutzungsart der landwirtschaftlichen Flächen südlich des Bk Lotzdorf verändert. Diese wurden schrittweise umgewidmet, und auf diesen Flurstücken sind voll erschlossene Kleingartenanlagen eingerichtet worden. Mit dem Wegfall des Landwirtschafts-Verkehrs über die Gleisanlagen entfiel auch die Notwendigkeit eines beschränkten Bahnüberganges. Für Radfahrer, Wanderer und andere Fußgänger bestand die mit etwas längeren Wegen verbundene Möglichkeit der Querung der Bahnanlage über die Nachtfügelbrücke oder durch den Bahndamm-Tunnel an den Eselstrappen. Folgerichtig war nach dem Block-Personal nun auch der Bahnübergang überflüssig geworden und wurde im Juni 1975 vollständig geschleift. Die Signaleinrichtungen und die Block-Meldetechnik blieben natürlich voll funktionstüchtig erhalten. Die beiden Ziegelbauten (Wohn- und Blockhaus) blieben ungenutzt stehen und waren dem Verfall preisgegeben. Die Schranken wurden demonstert und die Entwässerungsgräben neben den Schotterbetten wurden geöffnet, auch die ebenerdigen Fahrbahnfüllungen zwischen den Schienen und Gleisen wurden entfernt. Die ungenutzten Zuwegungen zu den Schranken waren bald von Wildwuchs überwuchert, ebenso die ehemals von der Blockwärter-Gattin Hulda Drobny so liebevoll und zweckmäßig angelegte kleine Gartenanlage mit den Obstbäumen beiderseits der Blockstelle.

Außer den beiden Ruinen und den Resten des verwilderten Obstgartens erinnert nichts mehr daran, was einstmals hier für ein „Trubel“ herrschte und wie wichtig und verantwortungsvoll die Arbeit der hier tätigen Menschen war...



Das Blockstellen-Areal 1972, aus Richtung Lotzdorf gesehen. Die Gleise liegen bei dieser Ansicht hinter den Gebäuden.

Eine wichtige Etappe von Eisenbahngeschichte der ersten Stunde wurde abgelöst durch moderne Technik, Verantwortung und Arbeit von Menschen an dieser Blockstelle wurde überflüssig und ging zu Ende.



*Das verlassene Wohnhaus
der Blockstelle Lotzdorf*

Links: um 2008

*Unten: Versuche, eine Werk-
statt anzubauen. Um 2012*



*Ein Dresdner Handwerker hat 2023
den Versuch begonnen, das ehema-
lige Wohnhaus wieder einer Bestim-
mung zuzuführen.*

*Interessant ist das damals verbaute
Mauerwerk; alles Verfügbare musste
verwendet werden.*



Teil 2

Menschen am Lotzdorfer Block

1845: Hauptbücher der Lotzdorfer Schule geben als erste Zeitdokumente Auskunft über neue Berufe im Dorf: Bahnwärter, Eisenbahnarbeiter und Weichenwärter

Als ab 1843 die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn mit ihrem ersten Streckenabschnitt geplant, konzipiert und 1844 mit dem Bau begonnen wurde, ausgehend vom Schlesischen Bahnhof (Dresden-Neustadt) bis nach Radeberg, war noch nicht absehbar, wie sich diese Gesamtentwicklung der Eisenbahnanlagen, mit der Einrichtung erster Blockstellen für die Sicherung der Gleisabschnitte, entwickeln würde. Ebenfalls unbekannt war, wie sich die Blockstelle Lotzdorf, als Bahnanlage auf Lotzdorfer Flur eingerichtet, auf das entfernter von der Strecke liegende Dorf Lotzdorf auswirken könnte. Dank der heute noch vorliegenden Lotzdorfer Schulbücher, die einen Zeitraum von ca. 100 Jahren umspannen¹³, wurde es möglich, diesen einsetzenden Wandel mit seinem neuen Geist, der mit dem Bau, der Inbetriebnahme und dem weiteren Ausbau der Eisenbahnstrecke bis Görlitz und Anschluss bis Breslau einherging, nachzuvollziehen. Ab dem Jahr 1845 erschienen plötzlich in den Jahressbüchern der Schule Lotzdorf, an Hand der Auflistung der Schüler und deren Väter mit ihren Tätigkeiten, neue, bisher im Dorf unübliche Berufsbezeichnungen. Neben den althergebrachten dörflichen Berufsangaben „Bauer, Gutsbesitzer, Freigutsbesitzer, Häusler, Gärtner, Wirtschaftsbesitzer, Tagearbeiter u.a.“ erschienen ab 1845 und in den Folgejahrzehnten in Lotzdorf plötzlich Berufsbezeichnungen wie „Bahnbeiwärter, Bahnwärter, Weichenwärter, Eisenbahnarbeiter, Bahnarbeiter, Hilfsbahnwärter, Eisenbahnstreckenwärter“. Diese ersten eisenbahnbezogenen Berufsbezeichnungen bei den Eintragungen der Väter von Schülern in den Hauptbüchern der Lotzdorfer Schule sind insofern geschichtlich interessant und wertvoll, da sie den Beweis für die beginnenden gesellschaftlichen Veränderungen in dem Dorf Lotzdorf aufzeigen, die mit der Entwicklung der nahen Eisenbahnstrecke und dem Block Lotzdorf zusammenhängen. Diese namentlichen Belege der ersten Bahnarbeiter, zumeist aus der ärmeren Bevölkerungsschicht der Häusler und Tagearbeiter Lotzdorfs kommend, die an der Bahnstrecke, am Lotzdorfer Block oder auch auf dem Radeberger Bahnhof ihre sichere Erwerbchance sahen, sind deshalb wertvoll, da es zu dieser Zeit noch keine Adressbücher für Radeberg und Umgebung gab, die bisher nähere Aussagen zu dieser Zeit und dem entsprechenden Bahnpersonal zugelassen hätten. Das erste Radeberger Adressbuch, einschließlich der Dorfschaften des Umlandes, erschien erst 1888. Deshalb kann mit diesen wertvollen Schulbüchern eindeutig eine Entwicklung aufgezeigt werden, die bereits mit dem Eisenbahnbau der ersten Strecke von Dresden nach Radeberg 1844/45 und der Errichtung des Streckenabschnittes Block Lotzdorf zu einer Veränderung in der Dorfstruktur führte, die mit sich brachte, dass Lotzdorf nur wenige Jahrzehnte später durch die fortschreitende Industrialisierung den dörflichen Charakter zunehmend verlor und zu einem Arbeiterwohnort wurde, nahe der rasant wachsenden Industriestadt Radeberg.¹⁴

Aus den Eintragungen in den Schulbüchern/Hauptbüchern ist auch abzuleiten, dass am Lotzdorfer Block noch sehr lange kein Bahnwärterwohnhaus mit einem festangestellten Bahnbediensteten gestanden haben kann, denn alle genannten Bahnarbeiter wurden mit ihrer Wohnung und der entsprechenden Hausnummer als wohnhaft in Lotzdorf angegeben.

Der Lotzdorfer Block bestand also vermutlich noch bis um 1900 nur aus einer schlichten Dienstbaracke oder einem Wärterhäuschen, welches von den Bahnbediensteten als

Dienstort und Unterkunft genutzt wurde und ebenfalls für die Streckenarbeiter und -wärter die Anlaufstelle war, wenn sie täglich die Strecke bis zum nächsten Block zu kontrollieren und Gleisunterhaltungsarbeiten zu tätigen hatten.

1927: Das Radeberger Adressbuch verzeichnet die erste Block-Anschrift „Radeberg, An der Bahn 61“

Als erster Bahnbediensteter mit einer festen Adresse am Lotzdorfer Block, also einem Bahnwärterhaus als Dienstwohnung, wird im Radeberger Adressbuch von 1927 Ernst Schubert genannt, der als „An der Bahn 61“ wohnhaft eingetragen wurde und sich bereits im Ruhestand befand.¹⁵ Zu welchem Zeitpunkt das Bahnwärterhaus errichtet wurde bzw. seit wann Schubert seinen Dienst am Block versah, ist noch unbekannt.

Aber spätestens ab 1900 war es bei den Eisenbahngesellschaften zunehmend üblich geworden, an wichtigen Blockstellen auch Bahnwärterhäuser zu errichten. Der verstärkte Bahnbetrieb erforderte eine ständige Besetzung der Blockposten mit verlässlichem Personal vor Ort. Mit diesen durch die Eisenbahngesellschaft zur Verfügung gestellten Diensthäuschen / Dienstwohnungen gelang es, die Bahnbediensteten (Bahn- oder Block-



wärter) dauerhaft an den Arbeitsplatz zu binden. Als für den entsprechenden Streckenabschnitt zuständigen Bahnwärter wohnten sie mit ihren Familien unmittelbar neben ihrem Dienstort, dem Blockhaus, und waren deshalb immer einsatz- und abrufbereit für den erforderlichen Tag- und Nachtdienst. Dieses „immer einsatzbereit sein müssen“ war für Eisenbahnbeamte durch ihre Kontroll- und Meldeaufgaben selbstverständlich, die damals noch per Morse-

apparat in Verbindung mit der Außenwelt standen. Aber sie mussten auch immer vor Ort sein, um erforderliche Handregelungen an den Schranken vorzunehmen, mechanische Signale und Weichen zu bedienen, am Abend mit der Petroleumkanne Licht-Signale als „Vor-signale“ bzw. Vorwarnung und die Laternen für Beleuchtungszwecke anzuzünden, die zu-meist auf der Strecke weit entfernt voneinander lagen und mit Tagesanbruch wieder zu löschen waren. Alles zu Fuß! All das gehörte ebenfalls zu den Aufgaben eines Bahnwärters, wie auch in Notfällen, z. B. bei Schneeverwehungen oder Unglücksfällen auf den Gleisen, schnell vor Ort zu sein, um Hilfe leisten zu können.

1930: Die Bahnwärterfamilie des Maximilian (Max) Drobny zieht am Lotzdorfer Block ein

Als 1930 der Bahnwärter Maximilian (Max) Drobny (1901–1983), mit seiner jungen Frau Hulda, geb. Müller (1899–1979) aus Großerkmannsdorf und den beiden kleinen Söhnen Erhard (*1923) und Heinz (*1926) das Bahnwärterhäuschen am Lotzdorfer Block und die



Arbeit an der Blockstelle dauerhaft zugesprochen bekam, begann für ihn und seine Familie eine neue Ära – es dürfte für alle ein großer Glücksfall gewesen sein, denn seine Beförderung und Auszeichnung als Bahnbeamter mit eigenem Bahnwärter-Wohnhaus und separater „Blockstelle Lotzdorf“ fällt in die Zeit der ärgsten Arbeitslosigkeit, Bankenkrisen und der Weltwirtschaftskrise.

Das kleine Bahnwärterhaus, unmittelbar neben der Dienststelle „Block Lotzdorf“ gelegen, für die Max Drobny nun als hauptverantwortlicher Bahnwärter zuständig war, eröffnete mit seiner Lage und dem zugehörigen Gartenland die Möglichkeiten, als Selbstversorger Anbau zu betreiben, einige Haustiere halten zu können und damit diese Krisen- und Mangelzeiten gut zu überstehen. Die Familie hoffte, mit etwas Glück und fleißiger Arbeit einen bescheidenen Wohlstand aufbauen und einigermaßen gut leben zu können.

1930 – 1975 Der harte Alltag einer Blockwärterfamilie an "freier Strecke"

Außer der Arbeit von Max Drobny am Block fand auch das ganz normale Leben der Familie im Bahnwärterhaus statt. Es wäre sicherlich unter normalen Verhältnissen kaum einer Erwähnung wert, jedoch hatte dieses Leben in einem Bahnwärterwohnhaus an einer Blockstelle, fernab der „Zivilisation“ in einsamer Gegend, seine kaum vorstellbaren Besonderheiten, Entbehrungen und auch Schwierigkeiten.

Das Haus zeigt im Grundriss seine bescheidene Größe, in der die ganze vierköpfige Familie ab 1930 wohnte, wobei diese Größenverhältnisse damals nicht unüblich waren: Im Erdgeschoss eine Wohnstube oder „gute Stube“ und eine kleine Küche, im Obergeschoss bzw. Dachboden die Schlafräume für Eltern und Söhne. Aufmerksamkeit verdient die Außenanlage: Das „Örtchen für gewisse Geschäfte“ war in einem schmalen, separaten Schuppen außerhalb des Wohnhauses an der Giebelwand angebracht. Es bestand im Innern aus einem Holzkasten zum Sitzen, mit einer runden Öffnung über einer tiefen, ausgemauerten Sammelgrube. Die runde Öffnung wurde mit einem Holzdeckel abgedeckt – eine einfache Latrinenvorrichtung im Außenbereich, mit allen Unannehmlichkeiten im Sommer und noch viel mehr im Winter...

Daneben befand sich an der Giebelwand das Stallgebäude, welches bald für die Tierhaltung zur Selbstversorgung der Familie genutzt werden sollte und Schweine, Ziegen, Schafe, Hühner und Kaninchen beherbergte.

Als Wachhund in dieser Einsamkeit kam später noch Schäferhund Harras zur Familie.

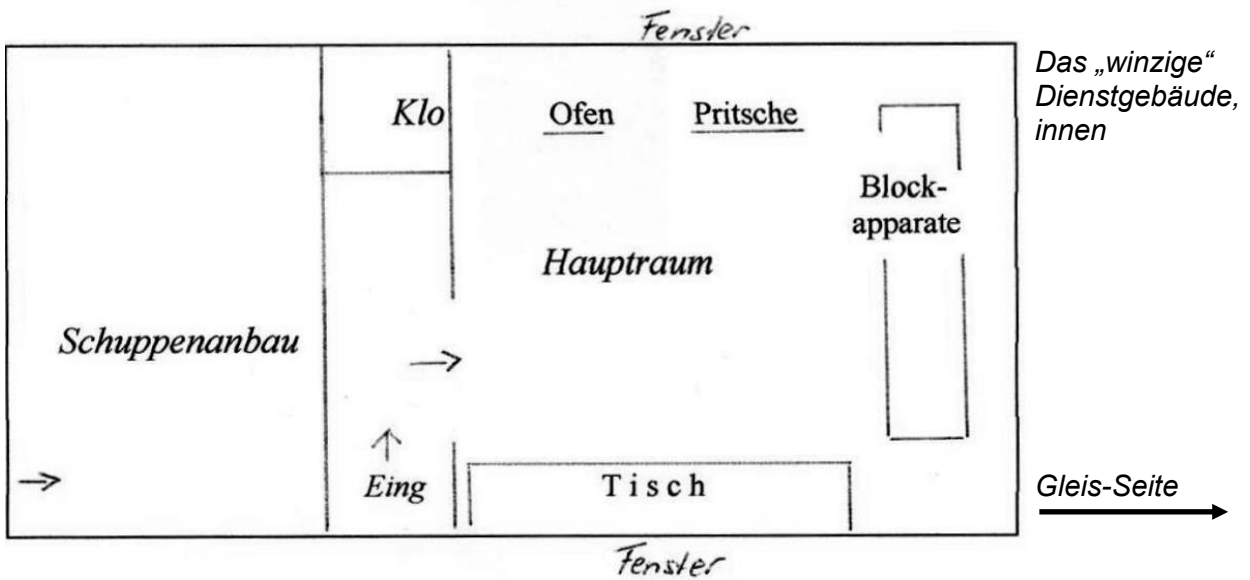
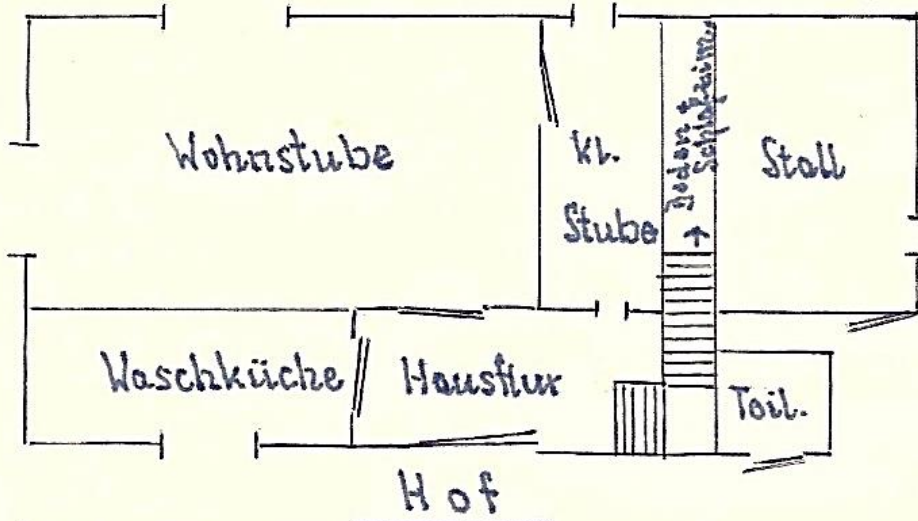
Als die Drobny's 1930 in das Bahnwärterhaus einzogen, gab es noch keinen elektrischen Strom, weder im Wohnhaus noch in der Dienststelle Lotzdorfer Block, und die Beleuchtung erfolgte nur notdürftig mit Petroleumlampen. Erst 1941, also 11 Jahre später, erfolgte der Anschluss an das öffentliche Stromnetz.

Das nächste Problem war die Wasserversorgung am Block, denn auch hier war keine Wasserleitung an das einsam liegende Grundstück angeschlossen worden. Es kam kein fließendes Wasser über einen Wasserhahn bequem aus der Wand, sondern Wasser musste über einen Pumpenschwengel aus dem Brunnen, der sich hinter dem Haus befand, mühsam gepumpt und in Eimern ins Haus getragen werden. Da es in der Umgebung des Bahnwärterhauses bei Gewittern des Öfteren zu Blitzeinschlägen kam, hatte die Familie immer einen gepackten Notfallkoffer mit den wichtigsten Utensilien im Kleiderschrank aufbewahrt, um im Falle eines Blitzeinschlages oder Brandes schnell das Haus mit dem Wichtigsten verlassen zu können. Denn bei dieser Wassersituation wäre das Löschen eines Brandherdes unmöglich geworden. Große Probleme mit der Wasserversorgung brachten auch die damals noch extrem kalten Wintermonate mit sich, wo immer die Gefahr bestand, dass der Pumpenschwengel, obwohl gut gegen Frost verpackt, dennoch einfrieren könnte.

Das Wasser zum Bewässern des Gartens im Sommer wurde aus dem Bahngraben entnommen, der zum Trockenhalten des Gleisbettes mit den damals üblichen Holzschwellen unverzichtbar war. Diese Wasserprobleme blieben so bis zum Auszug der Drobny's 1975 bestehen, wobei am Ende der Grundwasserspiegel, durch die erfolgten Baumaßnahmen des zweiten Gleisabschnittes ab dem Jahr 1968, im Brunnen so niedrig geworden war, dass eine gleichmäßige Wasserentnahme kaum noch möglich wurde.



Nun etwas zum "Inneren" unseres kleinen Wohnhauses?
 Dazu eine kleine Skizze mit Erläuterungen:



Das Leben der Bewohner war ein sehr hartes, entbehrungs- und arbeitsreiches am Lotzdorfer Block. Die beiden Söhne, Erhard und Heinz, mussten täglich einen Schulweg von je einer Wegestunde nach der Radeberger Knabenschule zurücklegen. In den Sommermonaten war das kein Problem, aber im Winter waren der Lotzdorfer Block und die Wege tief verschneit und jegliche Orientierung verschwand unter hohen Schneeverwehungen. Es wurde zu einem Abenteuer, um in die Schule oder Stadt zum Einkaufen zu kommen. Diese Jahreszeit bedeutete für die gesamte Familie eine Herausforderung. In einem Jahr war der Schnee so hoch und die Not am Block durch den nicht enden wollenden Winter und Frost so groß, dass mit dem Fahrdienstleiter in Radeberg vereinbart werden musste, den Personenzug aus Langebrück kommend am Block kurz anhalten zu lassen, was natürlich gegen jegliche Dienstvorschriften verstieß, damit die in Not geratenen Drobny's einsteigen und in der Stadt das Nötigste einkaufen konnten. Das stellte natürlich eine absolute Ausnahmesituation im Bahnbetrieb dar.

Auch das Beheizen des Bahnwärterhäuschens, welches ungeschützt auf freier Fläche am Bahndamm lag und damit Wind, Stürmen und Wetter ausgesetzt war, gestaltete sich abenteuerlich. Die Drobny's waren glücklich, wenn sie zumindest die Wohnstube etwas huscheliger und warm hatten, denn eine durchgängige Wärme im Haus mit seinen dünnen, unisolierten Außenwänden war in den damals noch sibirisch kalten und strengen Wintermonaten kaum möglich. Im Haus gab es im Erdgeschoss nur einen kleinen Küchenherd und im Wohnzimmer einen Kachelofen. Der einzige gemauerte Schornstein, der in die Esse mündete, ging durch den Dachboden mit den Schlafkammern hindurch. Er spendete jedoch kaum Wärme, und es war so bitter kalt, dass sich an den Innenwänden des Hauses glitzernder Raureif ablagerte.





Der junge Maximilian Drobny als Gleisarbeiter (2. v.r.) um 1925





Leben und Arbeit des Bahnwärters Max Drobny am Lotzdorfer Block



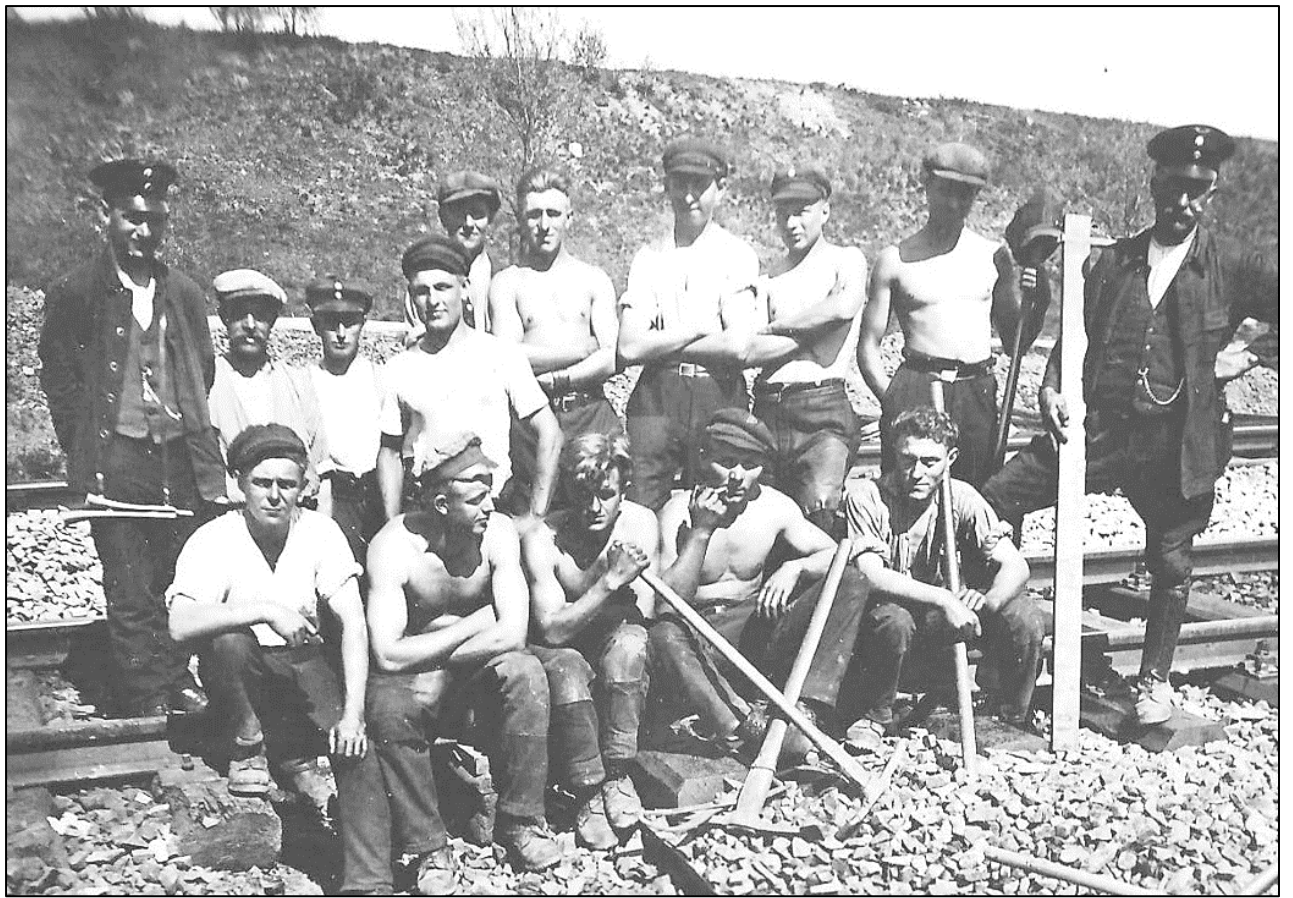
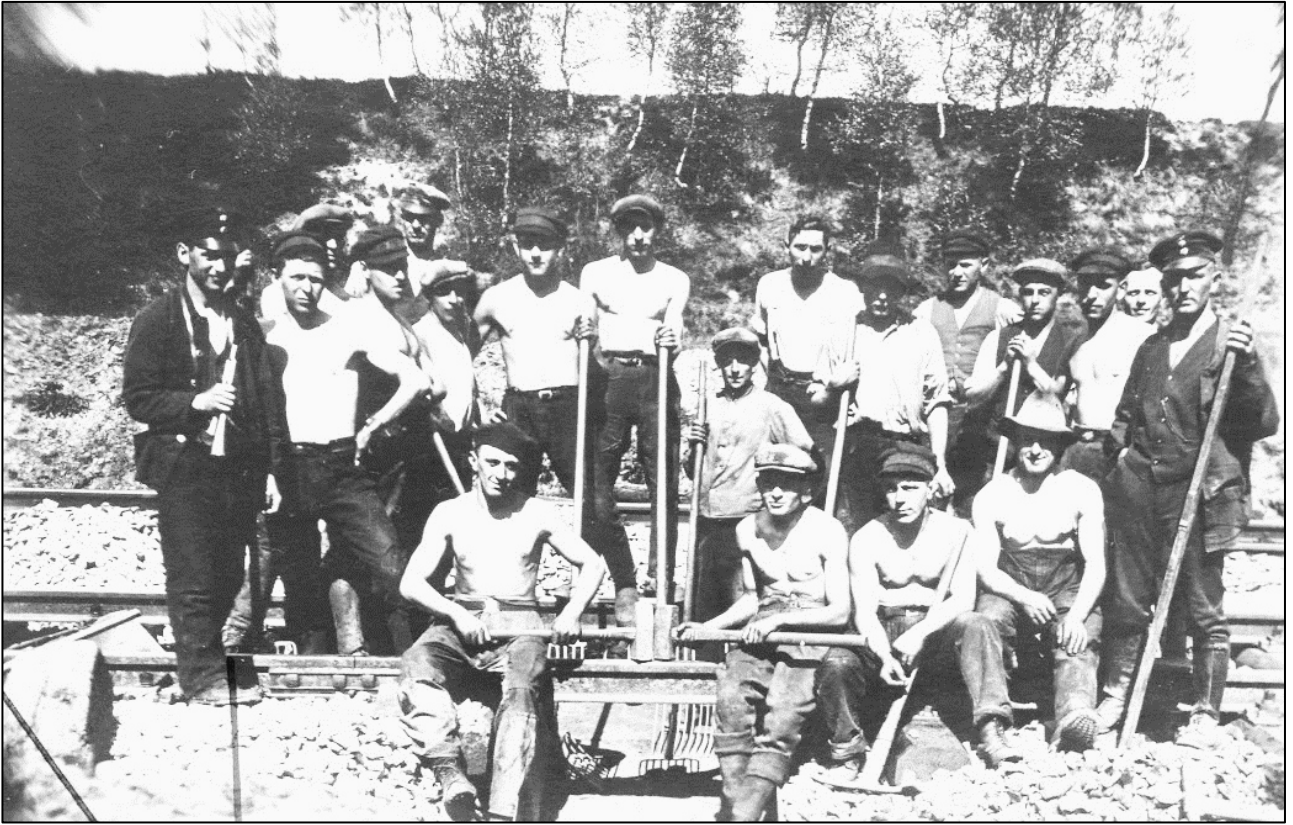
Gleisbauarbeiter beim Auswechseln von Schienen im Fels-Einschnitt zwischen Langebrück und Bk Lotzdorf in den 1920er Jahren. Max Drobny als Streckenwärter mit Signalhorn (roter Pfeil)

Der Radeberger Max Drobny, Sohn des Bahnarbeiters Johann Drobny¹⁶, war bereits seit 4. Juni 1919, im Alter von 18 Jahren, Bahnmitarbeiter der Deutschen Reichsbahn im Bahnhof Radeberg geworden. Zunächst hatte er mehrere Tätigkeitsfelder durchlaufen. Als Streckenarbeiter lernte er die körperlich schwere Arbeit mit Schienentransport und Verlegung kennen, als Streckenläufer musste er den Schienenstrang von Radeberg bis Klotzsche täglich ablaufen und kontrollieren, wobei er durchaus schreckliche Erlebnisse zu verarbeiten hatte, wenn er überfahrene Personen fand oder mehrmals Selbstmörder, die sich in diesen Notzeiten nach dem Ersten Weltkrieg von den beiden, für dieses Vorhaben wegen ihrer Höhe bevorzugten Brücken zwischen Radeberg und Langebrück, gestürzt hatten. Schließlich hatte er sich mit seiner außerordentlichen Zuverlässigkeit derart gut bewährt, dass er zum Weichenwärter befördert worden war und die große Verantwortung auf einem Stellwerk in Radeberg übertragen bekam. Danach erfolgte sein Einsatz als Blockhilfswärter auf dem Lotzdorfer Block, aushilfsweise auch auf der Blockstelle Heideblock in Langebrück und Klotzsche.

Max Drobny, der von Statur nicht allzu groß und kräftig erschien, wird dennoch eine ausgesprochene Zähigkeit und Kraft bescheinigt, neben seiner bereits erwähnten Verlässlichkeit und Zielstrebigkeit war er auch bekannt für sein ausgeprägtes Durchsetzungsvermögen. Seine normale Dienstzeit als Blockwart betrug in der Regel 12 Stunden, konnte aber auch länger dauern, wenn er für ausgefallene Kollegen einspringen musste oder zusätzlich Sonderzüge eingesetzt wurden. Am Block wurde im 2-Schicht-System gearbeitet, auch an Feiertagen. In dem Blockhaus mit seinem Dienstraum befanden sich die großen Blockapparate mit den schweren Hebeln zum Bedienen der Vor- und Hauptsignale und die Wählscheiben für die Informationsübermittlung. Außerdem musste er den Morseapparat mit dem speziellen Morse-Alphabet beherrschen, der später durch ein Kurbeltelefon abgelöst wurde, mit dem man die Bahnhöfe Radeberg oder Langebrück erreichen konnte, bevor ein Diensttelefon die Arbeit im Blockhaus erleichterte. Die Arbeit eines Bahnwärters war ein durchaus harter und verantwortungsvoller Job, neben der täglich durchzuführenden Kontrolle ihres Streckenabschnittes bis zum nächsten Bahnwärterhaus, gehörten auch die erforderlichen Kontroll- und Meldeaufgaben, die Durchführung von Handregelungen, das Bedienen von mechanischen Schranken, Signalen und Weichen, das Schließen und Öffnen der Schranken, am Abend das Anzünden von Laternen für Beleuchtungszwecke und in den Signalen an der Strecke sowie das Löschen dieser beleuchteten Objekte bei Tagesanbruch. Ein ständiger Kraftakt bestand ebenfalls in dem manuellen Öffnen und Schließen der Schranken am Bahnübergang. Zusätzlich waren Einsatz und Sicherung der Streckenarbeiter zu organisieren.

Auch viele Gefahrensituationen blieben nicht aus. So kam es 1939, kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, fast zu einer Katastrophe am Lotzdorfer Block, als ein langer Güterzug mit Tankwagen plötzlich am Block halten musste, dessen Lok brannte. Lokführer und Heizer konnten sich nur noch schnell ins Freie retten, nachdem sie die Ventile geöffnet hatten. Leider ist über die weiteren Lösch- und Bergungsarbeiten nichts mehr in den Unterlagen und Akten aufzufinden.

Der Lotzdorfer Block war durch seine Lage im offenen Gelände, durch die Waldnähe und den Bahndamm immer wieder durch auftretende kleinere Waldbrände gefährdet. Es galt also für die ganze Familie, stets wachsam zu sein. Auch die Bahndämme an der Strecke mussten immer unter Beobachtung stehen und waren durch das Streckenpersonal mit Sicherheitskorridoren aus Schotter zu sichern und von schnell entzündbarem Wildwuchs zu befreien, um dem Funkenflug der Dampflokomotiven keine Nahrung zu geben.



1939–1945: Zweiter Weltkrieg – Neue Gefahren und Probleme

Ein Foto aus dem Jahr 1938 unter dem Titel „Bahnschutz Radeberg“ gibt Einblick in die damalige Zeit. Eine beachtlich große Männergruppe, teilweise auch bereits schon in Uniform, posiert mit zwei Waffenträgern, die im Vordergrund stehen und den neuen Geist dieser Zeit widerspiegeln, der auch in der Radeberger Bahnmeisterei bereits Einzug gehalten hatte.

Das nationalsozialistische Regime hatte bereits langfristig begonnen, die Reichsbahn als wichtigstes Verkehrs- und Transportmittel für zukünftige Ziele zu instrumentalisieren. Obwohl dem „kleinen Lotzdorfer Block“, gegenüber den Bahnknotenpunkten, nur eine untergeordnete Rolle zufiel, waren die Angehörigen der Blockstelle mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ab 1. September 1939 ebenfalls mit den Veränderungen konfrontiert. Auch am Lotzdorfer Block begannen unruhige Zeiten, denn sowohl mit dem Überfall und Feldzug gegen Polen, als auch bei den sogenannten „Blitzkriegen“, wurde die Bahnlinie nach Osten wichtig für Truppen- und Rüstungstransporte und für die Sicherung des Nachschubs an Waffen, Munition und Treibstoffen. Unter diesem Aspekt ist auch die bereits geschilderte Gefahrensituation (s. Seite 29) zu bewerten, bei der die Lokomotive eines langen Güterzuges mit Tankwagen, der in Richtung Osten auf der Strecke Dresden – Breslau unterwegs war, am Lotzdorfer Block anhalten musste und ausbrannte. Die entsprechende Tagebuchnotiz zu diesem Ereignis stammt aus den Lebenserinnerungen von Erhard Drobny, der diesen Brand am Bahnwärterhaus seiner Eltern als 16jähriger erlebte, denn er schreibt *„...der Zug hielt gleich am Block“*. Er schildert auch die Gefahr und Ängste der Familie, die gerade am Kaffeetisch versammelt war, denn es war zu befürchten, dass der gesamte Tankzug explodieren konnte, *„...vielleicht wären wir alle wegrasiert worden.“* Er hielt weiterhin in seinem Tagebuch fest: *„Leider kann ich heute nicht mehr sagen, wie der Brand auf der vielbefahrenen zweigleisigen Strecke gelöscht werden konnte und welche Folgen das für den Zugablauf hatte“*.



Man kann heute nur Vermutungen aussprechen, aber mit Sicherheit hatte es schwerwiegende Untersuchungen zu diesem Fall gegeben, die der Geheimhaltung unterlagen – es war Krieg, der Lotzdorfer Block lag an der wichtigsten Strecke in Richtung Osten nach Polen und Russland - bei solch einem Zwischenfall, wie dem Brand an einem Güterzug mit Tankwagen in Richtung Kriegsgebiet, wurde sicherlich wegen Verdacht auf ein Attentat durch die Sicherheitskräfte gründlich ermittelt.

Eine unruhige und aufregende Zeit an der Blockstrecke setzte ein, mit ständigen Fahrplanänderungen, Sonderzügen, Truppentransporten, Lazarettzügen aus Kampfgebieten, Transporten rekrutierter Arbeitskräfte und Zwangsarbeiter aus den Ostgebieten und gegen Kriegsende mit Flüchtlingszügen und Transporten Ausgebombter... Ein regulärer Reiseverkehr war kaum noch möglich.

Während des Zweiten Weltkrieges erhielt Max Drobny ebenfalls eine Einberufung zur Wehrmacht und kam als Eisenbahner nach Nord-Italien in die Gegend um Ferrara, Poggio Rusco und Bologna.

Aber auch zum Kriegsende 1945 befanden sich die Drobny, unmittelbar und ungeschützt an der Bahnstrecke lebend, in größter Gefahr, denn die Bahnanlagen gehörten zu den Hauptangriffszielen der alliierten Luftangriffe. Auch der Bahnhof Radeberg und die Bahnanlagen wurden zum Ziel von Bombardements. Zeugnisse dieser Bombardierungen waren bis in die 1980er Jahre die sogenannten „Bombentrichter“, kleine, aus Bombenabwürfen auf die nahe Bahnanlage Radeberg in Richtung Arnsdorf entstandene Naturtümpel auf den Kramerwiesen an der Mühlstraße in Radeberg.

Die Nationalsozialisten sprengten noch in den letzten Kriegstagen Bahnanlagen und Brücken, wie z.B. den östlichen Bogen der sogenannten „Drei-Bogen-Brücke“ zwischen Radeberg und Kleinwolmsdorf, um den Vormarsch der sowjetischen Truppen aufzuhalten.

Das Leben der Bahnwärterfrau Hulda Drobny am Lotzdorfer Block

Jeder einstige Wanderer, der auf dem Weg „An der Bahn nach Langebrück“ in Richtung Lotzdorfer Block unterwegs war, wird sich sicherlich erinnern, dass auf diesem Weg der gesamte breite Streifen Land zwischen Eisenbahndamm und nördlich davon liegendem Versorgung- bzw. Wanderweg als Gemüsegarten genutzt wurde. Das war das Reich von Hulda Drobny. Ihr oblag die gesamte Wirtschaftsführung in Haus und Garten, die Versorgung der Tiere, der Anbau der Feldfrüchte auf dem langen Geländestreifen neben dem Bahndamm bis zum Wanderweg und die vorsorgliche Verarbeitung der Ernte für den Winter. Dieser als Gartenland genutzte Landstreifen gehörte als Flurstück und Eigentumsland der Deutschen Reichsbahn, die solche Streifen jedoch allgemein ihren Bahnbeamten zur zusätzlichen Nutzung als Gartenland, Wiese oder Feldstück zur Verfügung stellte. Diese im Volksmund bezeichneten „Bahner-Gärten“, die man überall in Nähe von Bahnwärterhäusern oder Bahnhöfen sehen konnte und die von ihren Nutzern mit großer Liebe gepflegt wurden, waren zumeist kaum eingezäunt, höchstens mit ein paar Holzpfählen und einem Draht abgegrenzt – dennoch waren Diebstähle damals selten.

Die Bahnwärterfrau Hulda Drobny stand an Fleiß ihrem Ehemann in nichts nach. Während Max Drobny, später auch gemeinsam mit den heranwachsenden Söhnen, für die Gras- und Heumahd zuständig war, in den dienstfreien Zeiten den Stall ausmistete, Holz für die Winterfeuerung vorbereitete und Kohlen organisierte, war seine Frau Hulda die tüchtige, unermüdlich arbeitende Hausfrau. Sie war körperliche Arbeit gewohnt, stammte sie doch aus einer Bauernwirtschaft aus Großerkmannsdorf. Alles wurde von ihr angebaut, von der Kartoffel über Bohnen, Zwiebeln, Mais, Weißkraut bis hin zu Erdbeeren und Küchenkräutern.

Die Beerensträucher lieferten die Marmelade und füllten die Einweckgläser für den Winter. Am Wohnhaus standen Obstbäume und lieferten Kirschen, Äpfel, Birnen, auf dem Bahndamm standen Haselnusssträucher und schenkten Nüsse, und der umliegende Wald ergänzte das Speiseangebot mit Heidelbeeren und Pilzen. Sie war unentwegt am Schaffen und Sorgen für die Familie und ihre Tiere. Auch an Gemütlichkeit fehlte es durch ihre Hand nicht im Bahnwärterhaus, welches später auch für die verheirateten Söhne mit ihren Familien immer offenstand, aber auch für Bekannte und Freunde, wenn ein besonderer Anlass war oder ein Schlachtfest anstand. Auch ihr besonderes Händchen für Blumen ist auf Fotos dokumentiert, als sie Anfang der 1940er Jahre begann, den Lotzdorfer Block in ein buntes Blumenparadies zu verwandeln. Sie war in ihrem Schaffensdrang unermüdlich.



Deutsche Reichsbahn



(Unterschrift des Inhabers)

Hilda Drobny

Personenausweis Nr. 19
 Gültig für zwei Jahre vom Tage der Ausfertigung.

Die in nebenstehendem Lichtbild Dargestellte ist die Ehefrau — Sohn — Tochter — Verwandte*)

H u l d a D r o b n y

(Vor- und Zuname)

des Arb.i.Ww.Dienst M.Drobny
(Dienstbezeichnung und Name des Bediensteten)

Das Lichtbild ist von der Inhaber in
 eigenhändig unterschrieben.

Radeberg, den 20. Aug. 1941
 Bahnmeisterei
(Dienststelle)

Heinz t. ROI.

(Unterschrift und Dienstbezeichnung)

10403. Din A 6 Manilakarton
 1 1/2 RBD Berlin 400000 I. 39.



tzutreffendes ist durchzustreichen.

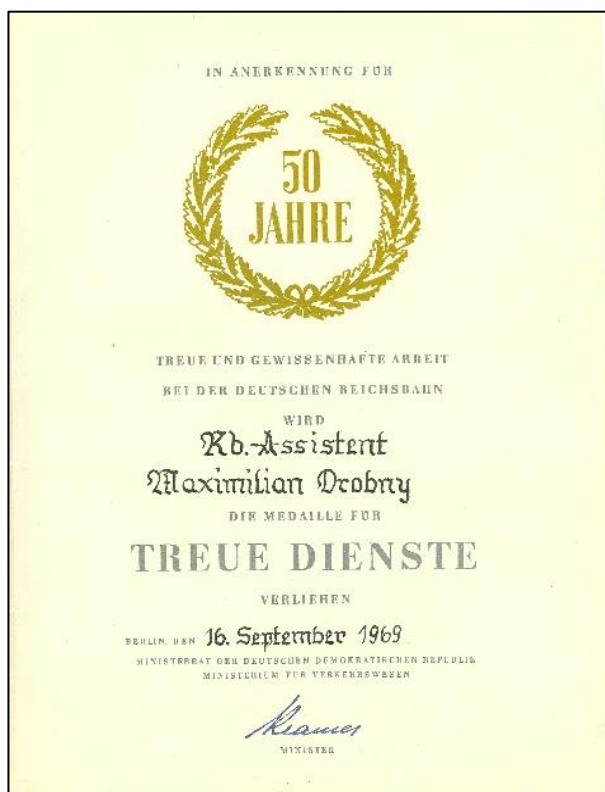
HMS



Epilog auf den Lotzdorfer Block und seinen letzten Blockwärter...

Obwohl Max Drobny bereits ab 1. Februar 1966 Altersrentner war und in den Ruhestand gehen konnte, ließ er es sich nicht nehmen, weiterhin bis zu seinem 50jährigen Dienstjubiläum am 14. Juni 1969 auf „seinem Lotzdorfer Block“ seinen Dienst als Blockwärter zu verrichten. Er war vom 4. Juni 1919 bis zum 14. Juni 1969 bei der Deutschen Reichsbahn beschäftigt und unterstand der Bahnmeisterei Radeberg.

Am 16. September 1969 erfolgte seine Ehrung für 50 Dienstjahre durch den DDR-Verkehrsminister Erwin Kramer.





Den Lotzdorfer Block, das einstige kleine idyllische Bahnwärter-Wohnhaus mit seinem noch kleineren Block-Diensthäuschen und dem gepflegten Obst- und Blumengarten, abgeschieden von der unmittelbaren Zivilisation, inmitten einer herrlichen Natur liegend, gibt es heute nicht mehr. Die letzte Blockwärterfamilie des Max Drobny wohnte, lebte und arbeitete an diesem Ort von 1930 bis 1975. Als am 17. Juni 1975 am Lotzdorfer Block der Gleisbau mit der Verlegung des zweiten Gleises mit allen technischen Modernisierungen abgeschlossen worden war, endete auch die Ära des Lotzdorfer Blocks. Seine bisherige Funktion wurde überflüssig, die bisherige Technik war von der Zeit überholt worden, der beschränkte Bahnübergang wurde abgebaut und damit die Blockstelle Lotzdorf ohne weitere Funktion geschlossen.

Es wurde total einsam am Lotzdorfer Block. Nur wenig später verließen am 9. August 1975 auch Max und Hulda Drobny aus Alters- und Vernunftsgründen, schweren Herzens ihr Bahnwärterhaus und verzogen in eine Wohnung nach Radeberg, Dresdener Straße 33. Hier endet 1979, nach schwerer Krankheit, das Leben der Bahnwärterfrau Hulda Drobny. Der letzte Blockwärter vom Block Lotzdorf, Max Drobny, verstarb 1983.

Seitdem war der Lotzdorfer Block, als historischer Ort der Eisenbahngeschichte, aber auch als ein Ort des Zeugnisses einstigen Lebens von fleißigen und pflichtbewussten Menschen, der seit der Inbetriebnahme des ersten Teilabschnittes der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn von Dresden-Neustadt nach Radeberg am 17. November 1845 für mehrere Generationen von Bahnmitarbeitern und ihren Familien zum Lebensmittelpunkt geworden war, zu einer Wüstung verkommen. Als zusätzlich noch im Jahr 2008 durch die Deutsche Bahn AG

die „erste Brücke“, die „Nachtflügelbrücke“, abgerissen wurde¹⁷, über die bisher einer der wichtigsten Land- und Forstwirtschaftswege und auch Wanderwege in der Dresdner Heide, der Nachtflügelweg von Langebrück, Liegau-Augustusbad und Lotzdorf zur „Chaussee nach Dresden“ und nach Ullersdorf geführt hatte, wurde die Gegend um den einstigen Lotzdorfer Block noch ruhiger. Nur noch Ruinen, überwuchert von Ginster und anderem Strauchwerk, zeugten von dem Ort, an dem einst Eisenbahngeschichte begann und geschrieben wurde.



Dennoch gibt es gegenwärtig erneut Hoffnung, dass sich das Areal des einstigen Lotzdorfer Blockes wiederbeleben könnte, denn in jüngster Vergangenheit haben junge Leute damit begonnen, sich der Ruine und des Geländes anzunehmen...

Wir Nachgeborenen wüssten auch mit Sicherheit bereits heute nichts mehr über den Alltag eines Blockhauswärters und seiner Familie vom Lotzdorfer Block, nichts mehr über seinen schweren Dienst bei Tag und Nacht, bei Wind und Wetter, bei jeder Jahreszeit immer allein auf sich gestellt, den er an seinem einsamen Dienstort in 50 Dienstjahren vollbrachte, in seinem Diensthäuschen an der Eisenbahnstrecke zwischen den beiden Bahnhöfen Radeberg und Langebrück gelegen, wenn..., ja wenn nicht seine Familienangehörigen, seine Söhne Erhard Drobny (1923–2006) und Heinz Drobny (1926–2003) sowie sein Enkel Manfred Drobny (* 1954) die Erinnerungen festgehalten hätten, wie der Alltag im Bahnwärter-Blockhaus aussah.

Dafür möchten wir uns als Autoren des Artikels „Lotzdorfer Block“ bei dem Enkel von Maximilian Drobny, Herrn Manfred Drobny, bedanken, auch für seine Bereitstellung der einmaligen, hochinteressanten Fotos und der erteilten Genehmigung zur Veröffentlichung.

Bildnachweis

Sofern nicht anders angegeben, sind die Fotos aus der Sammlung und dem Familienarchiv von Manfred Drobny (Halle/Saale) bereitgestellt worden. Alle Abbildungen unterliegen dem Urheberschutz. Jegliche Kopien gleich welcher Art und Technik sowie Weiterverwendungen (auch bearbeitet) bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Autors.

Quellen und Erläuterungen

- ¹ Klaus Schönfuß: *Die Eisenbahn in der Radeberger Region – Frühe Geschichte und ihre Visionäre*. In: Radeberger Blätter zur Stadtgeschichte. Heft 18/2020). Hrsg.: Große Kreisstadt Radeberg
- ² *Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn. Grundriß und Längenprofil der III. Meile*. Strecken-Aufrisse. Jahr unbekannt. K. Sächs. St.E.B. Eisenbahn-Museum Dresden.
- ³ Die frühere offizielle Abkürzung war „Bk.“ (siehe Fotos), heute ist allein „Bk“ gültig. Siehe u. a. folgende URL: <https://bahnblogstelle.com/lexikon/lexikon-b/>
- ⁴ *Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands* (1885)
In: *Großherzoglich Hessisches Regierungsblatt* Nr. 1 vom 20. Januar 1886, S. 26 ff.
- ⁵ *Geschichte der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen*. Verlag C. Heinrich. Dresden 1889. S. 103. URL: https://digital.slub-dresden.de/werksicht/?id=5363&tx_dlf%5Bid%5D=99543&tx_dlf%5Bpage%5D=113
- ⁶ Mäde: *100 Jahre Eisenbahn Dresden – Görlitz*. Bautechnisches Büro der Rbd Dresden. 1. September 1947
- ⁷ Artur Fürst: *Die Welt auf Schienen*. 1918. Motorbuch Verlag; 1., Aufl. Nachdruck der Ausgabe von 1918. Edition 1. Juni 2003
- ⁸ Hauptstaatsarchiv Dresden. Archivalie: *10002 Urkunden aus der Finanzverwaltung, Nr. 05143*
- ⁹ *Meinholds-Karte Dresdner Heide* (Ausschnitt bearbeitet und ergänzt) Verlag Meinhold & Söhne Dresden 1905. SLUB Dresden
https://www.deutschefotothek.de/documents/obj/70402270/df_dk_0005616
- ¹⁰ *Adressbuch für die Stadt Radeberg und die angrenzenden Landgemeinden...* Verlag und Druck der Buchdruckerei der Radeberger Zeitung (Gebr. Hordler) in Radeberg 1927
- ¹¹ *Grundriss von Neustadt Dresden mit Antonstadt und den Scheunenhöfen*. Gez. von J. G. Hessler sen. 1832. Revid. von O. Hessler jun. 1852
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lageplan_Leipziger_Bahnhof_und_Schlesischer_Bahnhof_Dresden1852.jpg
- ¹² Wikipedia: *Güterzug/Zugmasse*
<https://de.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCterzug#Zugmasse>
- ¹³ Lotzdorfer Hauptbücher 1828–1844, 1876–1915, 1915–1920
- ¹⁴ Historische Adressbücher Radeberg, 1888-90, 1896, 1903-04, 1914, 1937
- ¹⁵ Radeberger Adressbuch, Buchdruckerei Hordler 1927
- ¹⁶ Historische Adressbücher Radeberg 1914
- ¹⁷ SZ: Notiert 10.Juni 2008: „Langebrück fordert Neubau der Brücke in der Heide Langebrück. Der Ortschaftsrat fordert den Wiederaufbau der vor rund zwei Monaten abgerissenen Bahnbrücke in der Nähe von Lotzdorf. Durch den Abriss wurde der Nachtflügelweg von Langebrück nach Ullersdorf unterbrochen.“