

Tour 1 - Zu den Haltestellen im Tetterweintal. Rundtour ab dem Bf. Adorf (Vogtl).

**Bf. Adorf (Vogtl) – Marktplatz mit Kirche, Rathaus und Freiburger Tor 1,25 km – Hummelberg 2 km – Ehemaliger Haltepunkt Leubetha 4 km – Zerstörte Elsterbrücke 4,25 km – Ehemaliger Bf. Freiberg (Vogtl) 6 km – Abzweig Muckenmühle 7 km – Freiburger Tor 8,5 km – Bf Adorf (Vogtl).
Gesamt: 10 km, Gehzeit ca. 2,5 Stunden**

Unsere Tour beginnt am Bahnhof Adorf (Vogtl). Auf dem Vorplatz sind einige P+R Parkplätze zu finden, Parkmöglichkeiten gibt es aber auch entlang der Bahnhofstraße. Ihr Navigationsgerät sollte Sie mit den Angaben „08626 Adorf/Vogtl., Bahnhofstraße 1“ sicher zu unserem Ausgangspunkt führen. Außerdem befinden sich auf dem Bahnhofplatz die Haltestellen einiger Buslinien. Natürlich ist auch die „stilgerechte“ Anreise per Schiene mit der Vogtlandbahn möglich.

Wir betreten das Bahnsteiggelände über den Seiteneingang rechts neben dem Hauptgebäude, der jetzt als Haupteingang dient, und erreichen über die Unterführung den Bahnsteig 4. Am Ende des überdachten Bahnsteigs befand sich bis vor Jahren noch ein Steinwall mit hölzernem Prellbock, der das Ende der Bahnlinie Asch - Adorf markierte. Heute erinnert ein grasbewachsener Fleck mit einer Eisenstange und das sich anschließende, ebenfalls grasüberwucherte Gleisbett mit dem rechts angrenzenden, nichtüberdachten Bahnsteig an den „Böhmischen Stützen“.

Zurück auf dem Bahnhofsvorplatz führt unser Weg auf dem Gehsteig der Bahnhofstraße stadteinwärts, vorbei an den sich auf der linken Straßenseite befindlichen Häusern der Leitersbergsiedlung und dem Hotel (jetzt Pension) „Victoria“, bis zur Einmündung auf die in Richtung Markneukirchen verlaufenden Bundesstraße. Wir bleiben auf der rechten Straßenseite und unterqueren die beiden Eisenbahnbrücken. Hinter den Brücken findet sich auf der linken Straßenseite eine restaurierte Postsäule. Weiter auf der rechten Seite der Straße kommen wir am ehemaligen Postamt vorbei, dem sich unmittelbar ein leerstehendes Wohnhaus anschließt. Der figurenverzierte Eingangs- und Erkerbereich kündigt von besseren Zeiten, in denen das Gebäude als Hotel erbaut wurde. Wir stehen vor dem ehemaligen Hotel „Zur Post“, in dessen unteren, seitlichen Räumen am 17. September 1906 die Einweihungsfeier zur Eröffnung der Bahnlinie Roßbach – Adorf stattfand.

Wir gehen weiter bis zur Ampelkreuzung und überqueren zunächst nach links die Markneukirchner Straße und gleich anschließend nach rechts die Bundesstraße 92, die hier „Elsterstraße“ heißt. Ein einladender Weg führt uns rechts aufwärts, vorbei an zwei Häusern, später auf einer steilen Steintreppe an deren Ende wir uns wiederum rechts halten, zur Kirche und dem angrenzenden Stadtplatz. Der längste Marktplatz des Vogtlands hält einige Sehenswürdigkeiten bereit. Die renovierte evangelische Kirche St. Michaelis mit ihrem reich verzierten Eingangsbereich, eine Gedenktafel an drei junge Adorfer Bürger, die im deutsch-französischen Krieg 1870/71 ihr Leben ließen, auf der rechten Seite ein Haus, in dem J. W. v. Goethe im Juli 1795 auf seiner Reise nach Karlsbad übernachtete, das Kriegerehrenmal, das aufwendig renovierte, 1895/96 erbaute

Rathaus, und im oberen Bereich der 1999 errichtete Euregio-Brunnen mit seinen drei Granitsteinen, die aus Bayern, Böhmen und Sachsen stammen.

Am Ende der Seitenstraße, die vom Marktplatz neben dem Rathaus abzweigt, sehen wir das Freiburger Tor, durchschreiten es und kommen auf den kleinen Platz vor der Friedhofskirche. Weiter geradeaus auf der „Freiberger Straße“ (ohne Fußweg), vorbei an der Friedhofsmauer, stoßen wir alsbald auf eine Straßengabelung, an der wir uns links halten und auf der Einbahnstraße in entgegengesetzter Richtung an den Gebäuden einer Dachdeckerfirma vorbei laufen. Die nach dem Firmengelände rechts abzweigende Piste ignorieren wir und biegen erst ein paar Meter weiter halbrechts auf den durch die Wiese führenden Trampelpfad ein, der uns auf die Asphaltstraße „An den Korbweiden“ einer Eigenheimsiedlung bringt.

Wenig später erreichen wir am „Hummelberg“ eine weitere Straßenkreuzung, überqueren diese und setzen unseren Weg geradeaus auf der „Forststraße“ fort. Bis zur Hausnummer 49 ignorieren wir fortan alle Abzweigungen und verlassen erst dort halbrechts die Straße auf einer Piste, die uns zwischen einer Garagenanlage mit blau gestrichenen Toren und einem Sportplatz in den Wald geleitet. Auch weiterhin bleiben alle Abzweigungen unbeachtet. Deutlich hörbarer Verkehrslärm zeigt an, dass wir uns in der Nähe der stark befahrenen Bundesstraße 92 befinden, die rechts von uns verläuft. Bald finden sich zunächst rechts und danach nur noch links am Wegrand gelbe Markierungssteine einer Erdgasleitung, die uns zeigen, dass wir auf dem richtigen, nun langsam abfallenden Weg ins Tetterweintal sind.

Wenig später erreichen wir eine markante Kreuzung von 4 Forstwegen. Wir überqueren diese, orientieren uns an einem links des Weges stehenden gelben Markierungspfahl der Gasleitung und laufen auf dem bergab führenden Forstweg weiter. Auch die nächste Abzweigung nach rechts lassen wir unbeachtet. Die links stehenden gelben Markierungssteine der Erdgasleitung geleiten uns einen steileren Abschnitt bergab. Vor uns lichtet sich schon der Wald und gibt einen ersten Blick auf das Tetterweintal frei. Am Ende des Abstiegs wenden wir uns nach rechts und laufen auf dem Waldweg auf ein Gebäude der Talsperrenverwaltung zu.

An dessen Umzäunung stoßen wir nun auf den Bahnkörper der ehemaligen Trasse Roßbach – Adorf, der jetzt von der Bundesstraße 92 her als Wirtschaftsweg genutzt wird. Wir befinden uns an der ehemaligen Station Leubetha. Das Gebäude hat nichts mit der Bahnstrecke zu tun und wurde erst nach 1945 errichtet. Der Haltepunkt Leubetha bestand aus einem etwa 60 Meter langen Bahnsteig, der sich von uns aus gesehen links befand und der von einer ebenso langen Hecke gesäumt war. Erst etwa um 1939 wurde eine hölzerne Wartehalle aufgestellt. Wir gehen noch ein paar Schritte und erreichen den direkt an der Bundesstraße 92 gelegenen Parkplatz. Hier findet sich noch ein granitgemauerter Durchlass, der unter dem ehemaligen Gleiskörper hindurchführt. Das gleiche Baumaterial wurde an allen Bauwerken der Strecke benutzt.

Die Fortsetzung des von Birken gesäumten Bahnkörpers auf der anderen Straßenseite in Richtung Bf. Adorf ist deutlich zu erkennen. Er wird dort nach etwa 250 Metern durch die fehlende Elsterbrücke unterbrochen, die im Zuge der Demontage der Strecke im Jahr 1949 abgebaut wurde.

Die Besichtigung des noch gut erhaltenen Widerlagers der Brücke lohnt sich, stellt aber je nach Jahreszeit und Vegetationsstand eine mehr oder weniger große Anstrengung dar. Wir überqueren dazu mit größter Vorsicht die stark befahrene Bundesstraße und laufen auf der anderen Seite angekommen auf der Krone des Bahndamms entlang bis er zur

Weißer Elster hin abfällt. Ab hier zwingt uns üppiger Wildwuchs rechts auf die Wiese auszuweichen bis wir den Fluss erreichen. Hier hatte zu Kriegsende eine Pioniereinheit der deutschen Wehrmacht, die zur Verteidigung Adorfs vor den schnell aus Südwesten herannahenden Truppen der 3. US-Armee eingesetzt war, Deckung gesucht. Zu Hitlers Geburtstag am 20. April 1945, gegen 7:00 Uhr morgens, unternahmen die Soldaten den Versuch, die Brücke zu sprengen. Der Knall der Explosion war bis Adorf zu hören. Die Sprengung der Brücke aber blieb erfolglos. Lediglich das Gleis wurde auf einer Länge von etwa 10 cm aufgerissen, was aber dennoch dazu führte, dass die Strecke von nun an unbefahrbar wurde.

Das fehlende Brückenwiderlager der Roßbacher Seite viel vermutlich in den 50er Jahren einem Hochwasser zum Opfer und wurde abgetragen. In einem beachtlich guten Zustand hingegen zeigt sich das auf der anderen Seite des Flusses gelegene, vollständig erhalten gebliebene Gegenlager der Adorfer Seite. Meisterhaft die Bauleistung der Firma Kruliš aus Prag. Auch nach über 100 Jahren sitzt in der Konstruktion noch immer jeder Stein, wie am Tag der Fertigstellung. Leicht gerät man bei der Vorstellung ins Schwärmen, wie hier einst in einer Höhe von ca 4,50 Meter der „Roßbacher Mockel“, bespannt mit einer Dampfklo, die Weiße Elster überquerte.

Zurück auf dem Bahndamm lässt sich leicht unter der nur wenige Zentimeter dicken Grasnabe ein Schotterstein des alten Gleisbetts als Andenken an unseren Ausflug finden. Wir kehren zur ehemaligen Station Leubetha auf die andere Seite der Bundesstraße zurück und laufen nun geradeaus auf dem Weg des Gleiskörpers entlang, der sich an den rechts fließenden Tetterweinbach anschmiegt und zunächst in südöstlicher Richtung verläuft. Wenig später erreicht die Strecke nach einer weiten Rechtskurve den ersten Felsdurchbruch, der erahnen lässt, wie umfangreich die Erdarbeiten beim Bau der Trasse gewesen sein müssen. Wir lassen uns die nächsten 1,5 km durch das romantische Tetterweintal treiben. Vogelgezwitscher und das Säuseln des immer präsenten Baches sind unsere einzigen Begleiter auf dem hier nur ganz leicht ansteigenden Streckenabschnitt. Nach etwa 25 Minuten erreichen wir die von Adorf nach Freiberg führende Straße, überqueren diese, und kommen in den Bereich des Geländes des ehemaligen Bahnhofs Freiberg (Vogtl).

Das vor uns stehende, eingezäunte Gebäude, das von seinen Bewohner inzwischen zu einem Eigenheim umgebaut wurde, kann seine österreichische Herkunft als Typenbau der K.k.Ö.St.B. nicht verleugnen. Während der vordere Teil mit der liebevoll restaurierten Terrasse damals als Warteraum diente, wurde der hintere Teil schon immer als Wohngebäude genutzt. Das Hauptgleis 1 verlief in Verlängerung des Weges den wir gekommen sind, also in der Wiese zwischen dem Gartenzaun und dem links befindlichen Felshang. Der Bahnsteig befand sich etwa auf Höhe des Gartenzauns. Über drei Weichen konnte das direkt am Gebäude verlaufende Ladegleis und die Ladestraße am heute nicht mehr vorhandenen Güterschuppen erreicht werden. Natürlich respektieren wir die Privatsphäre der Bewohner und betreten, obwohl möglich, die Einzäunung nicht.

Zwei sich dem ehemaligen Bahnhof anschließende Landwirtschaftsgebäude zwingen uns vorübergehend den Verlauf der Trasse zu verlassen und auf dem Wirtschaftsweg rechts, an den Ställen vorbei zu gehen. Hinter dem zweiten Gebäude schwenkt dieser wieder auf den ehemalige Bahnkörper ein. Im weiteren Verlauf finden sich ab und zu links am Waldrand Grenzsteine. Diese so genannten Berainungssteine tragen die Aufschrift „StB“, was „Staatsbahn“ bedeutet und auf den Bauherren der Strecke, die K.k.ö.St.B (k&k österreichische Staatsbahnen), hinweist. Laut Konzessionsvertrag mit dem Land Sachsen wäre die Strecke im September 1996 entschädigungslos an die Sächsischen Staatsbahnen gefallen.

Den nächsten links abzweigenden Waldweg lassen wir unbeachtet und folgen weiter der Trasse bis zu einem größeren Gebäude, das rechts in einiger Entfernung, am anderen Ufer des Tetterweinbachs, steht. Wir haben die „Muckenmühle“ erreicht und stoßen etwa auf gleicher Höhe auf einen scharf nach links abzweigenden Weg mit grünem Wanderkennzeichen, der uns bergauf zunächst in den Wald, dann, schon deutlich breiter, über freies Gelände auf eine Hochebene geleitet. Rechts des Anstiegs auf der Freifläche verläuft eine Elektro-Freileitung, an einem Mast finden wir das grüne Zeichen wieder. Wenig später mündet der Weg auf die schmale Asphaltstraße des „Wolfsgäßchens“, der wir stadteinwärts durch eine Eigenheimsiedlung folgen. Nach etwa 15 Minuten erreichen wir, das uns schon vom Hinweg bekannte Freiburger Stadttor.

Wer sich nach der Wanderung ein wenig stärken möchte, wählt für den Rückweg zur Ampelkreuzung die schon vom Hinweg bekannte Route über den Marktplatz, in dessen Umgebung einige Gaststätten und Cafés zu finden sind. Aber auch die zwischen dem Freiburger Tor und der kleinen Friedhofskirche St. Johannes bergabführende Asphaltstraße, die „Graben“ heißt, bringt uns zur Ampelkreuzung an der Bundesstraße 92 zurück von der aus es nicht mehr weit bis zu unserem Ausgangspunkt, dem Bahnhof Adorf, ist.