

150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden

Zwei für die Entwicklungsgeschichte der deutschen Eisenbahn bedeutende Jubiläen markierten die denkmalpflegerischen Aktivitäten der DDR, insbesondere aber des sächsischen Raumes, im Jahr 1989 und setzten Schwerpunkte für die Arbeit des Verkehrsmuseums Dresden:

- der 150. Jahrestag der Inbetriebnahme der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig - Dresden und
- der 200. Geburtstag Friedrich Lists, des Wegbereiters eines modernen Verkehrswesens und Initiators des Baues der Leipzig – Dresdener Eisenbahn.

Wenn wir uns in der heutigen Zeit der Eisenbahn bedienen, als sei sie seit undenkbarer Zeit Teil unseres Alltags, dann können wir ihren Einfluß auf die gesellschaftliche Entwicklung des 19. Jahrhunderts kaum noch nachvollziehen. Uns ist unvorstellbar, wie Lastenfuhrwerke, Postkutschen und getriebene Frachtkräne den Verkehrsbedarf jemals decken konnten. Es bleibt ein Hauch von Vorstellung beschwerlichen Reisens und Transportierens. Für viele Menschen der Gegenwart verbinden sich mit der dampfbetriebenen Eisenbahn nostalgische Träume. Nüchtern betrachtet ist für uns alle Eisenbahngeschichte ein Stück Menschheitsentwicklung, Ausdruck menschlicher Arbeit und ihrer Schöpferkraft. Interessant erscheint, wie man vor 150 Jahren eine Eisenbahn beschrieb. So lesen wir in einer Druckschrift zur Eröffnung der ersten Teilstrecke der Leipzig - Dresdener Eisenbahn von Leipzig nach Althen am 24. April 1837: «Eine Eisenbahn besteht aus zwei, auf festen Grundlagen von Pfählen, Stämmen oder Steinblöcken gleichlaufend gelegten Eisenschienen oder Gleisen, in welchen sich die Räder der fahrenden Wagen bewegen... Diese Wagen werden entweder von Pferden oder auch von der Locomotiv-Maschine, dem Dampfwagen, an welche dieselben gehängt werden, fortgezogen.»

Unverkennbar ist die Tatsache, daß das Prinzip der Eisenbahn den sogenannten Riegelbahnen in deutschen Bergwerken nachgestaltet ist, wo Hunte auf hölzernen, später eisernen Gleisen die Bodenschätze unter Tage transportierten. Die damals geführte Polemik für oder gegen die Eisenbahn brachte bald die unbestrittenen Vorteile der Dampfeisenbahn zum Tragen. Sie erschloß die Fläche, brachte neue wirtschaftliche Strukturen hervor und ließ Handel und Warenaustausch wie nie zuvor aufblühen. Diese Erfahrungen bewegten auch die Gemüter des sich entwickelnden sächsischen Bürgertums, denn Pirnaer Sandstein, Töpfererde nördlich von Meißen, Holz aus dem Erzgebirge und Steinkohle aus dem Plauenschen Grund bei Dresden erlangten nunmehr eine Aufwertung, die wesentlich billigere Gestellungspreise ob der gesunkenen Transportkosten hervorbrachte.

So trat die Eisenbahn einen Siegeszug an, der bis in die heutige Zeit vorhielt und dessen Zukunft durch die enormen technischen und technologischen Wandlungen unserer Zeit vorprogrammiert ist.

Der ca. 116 km langen Eisenbahn zwischen der Messestadt Leipzig und der Residenzstadt des Königreiches Sachsen, Dresden, gebührt nicht nur wegen der Länge das Recht einer bedeutenden Bahnlinie. Sie übte Initialwirkung auf ganz

Deutschland aus, weil sie den Beweis der produktivitätsfördernden Kraft der Eisenbahn erbrachte. Nachweislich vollzog sich bereits in den ersten 25 Jahren des Bestehens der Leipzig – Dresdener Eisenbahn eine rasche Industrie- und Gewerbeentwicklung in den beiden Begrenzungsstädten wie in den die Strecke tangierenden sächsischen Gebieten. Es entstanden völlig neue Betriebe und die günstigen Transportkosten förderten die Erschließung bisher ungenutzter Rohstoffquellen (z.B. des Erzgebirges) und Absatzmärkte. Besonders nachhaltig wirkte sich die Strecke und ihre späteren Anschlußbahnen auf den Messeverkehr und die Verbindung Sachsens mit den anderen deutschen Territorialstaaten aus.

Zu den Ausgangsbedingungen: Zunächst sprach gar nichts für eine Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, denn das Leipziger Kapital suchte einen neuen Transportweg für die Messe- und Handelswaren nach Magdeburg, um von dort über den Wasserweg der Elbe den bedeutendsten Hochseehafen Deutschlands, Hamburg, zu erreichen. Leipzig war nach 1815 zur sächsischen Grenzstadt geworden. Halle wie Magdeburg gehörten zu Preußen und über beide Städte sollte eine große Eisenbahn von Berlin nach Bayern verlaufen.

Die Magdeburger Kaufmannsgilde sperrte sich u.a. deshalb gegen den Bau einer Eisenbahn von Leipzig. Etwa gleichzeitig hatte man dem Leipziger Rat einen Plan für eine Eisenbahn nach Frankfurt (Main) vorgetragen. Es war das Verdienst von Friedrich List, daß er die zu diesem Zeitpunkt technisch undurchführbare Verbindung ad absurdum führte und dafür auf überzeugende Art die Sinnfälligkeit der sächsischen Strecke zwischen Leipzig und Dresden demonstrierte.

Der Bau der Leipzig – Dresdener Eisenbahn ist in die Technikgeschichte mit vier Pioniertaten eingegangen. Zunächst galt es in Abhängigkeit von der Trassenführung, die Mulde bei Wurzen und die Elbe bei Riesa zu überqueren. Die Elbbrücke stellte mit ihrem Holzüberbau auf elf Stein Pfeilern ein bis dahin einmaliges Eisenbahnbauwerk dar. Eine ingenieurtechnische Aufgabe anderer Art mußte bei Oberau bewältigt werden. In bergmännischer Bauweise trieben Freiburger Bergleute einen 513 Meter langen Tunnel durch das schwere und nasse Gestein. Dieser Tunnelbau bei Oberau stellt den ersten deutschen Eisenbahntunnel dar. Er wurde 1932/33 übrigens «aufgeschlitzt», weil die gewachsenen Lichtraumprofile eine sichere Durchfahrt der modernen Züge nicht mehr gewährleisteten.

Bemerkenswert ist die Tatsache, daß zum Zeitpunkt der Gesamtstreckeneröffnung auch die erste funktionsfähige deutsche Dampflokomotive zur Verfügung stand. Zwar vertrauten die Leipziger Aktionäre zunächst ausschließlich den englischen Lokomotiven (1839 standen bereits 16 zur Verfügung), doch der schöpferische Erfindungsgeist von Johann Andreas Schubert, Professor an der Höheren Bildungsanstalt Dresden, bescherte Deutschland eine Dampflokomotive, die den englischen Maschinen technisch und leistungsseitig in keiner Weise nachstand.

Schubert konstruierte und baute die «Saxonia» in der Maschinenbauanstalt Uebigau bei Dresden und durfte nach mehrmaligen Interventionen mit königlicher Genehmigung am

8. April 1839 hinter den nach Leipzig zurückkehrenden Festzügen einherfahren.

Letztlich stellte der Einbau der Breitfußschiene im Eisenbahnoberbau eine besondere Leistung dar, weil sie große Lasten aufnehmen und günstige Rollwiderstände hervorbringen konnte. Eisenbahnbauten in topographisch schwierigem Gelände erforderten beim damaligen Stand der Technik einen enormen Arbeitskräftebedarf.

Insofern stellt der ab 1. März 1836 bei Machern zu grabende Einschnitt eine Riesenleistung dar, die mit einem Erdaushub von 475000 Kubikmetern verbunden war.

Die technische Gesamtleitung des Eisenbahnbaues zwischen Leipzig und Dresden oblag dem von der sächsischen Regierung zur Verfügung gestellten Wasserbaudirektor Hauptmann Theodor Kunz. Neben ihm wirkte mit Regierungsauftrag auch von Schlieben, Direktor der Cameralvermessungsgesellschaft, die mit Lohrmann einen profilierten Geodäten besaß, der entsprechend eines Listschen Trassenführungsplanes das schwierige Stück durch Meißen projektierte, welches jedoch später nicht gebaut wurde. Die Eisenbahntrasse wurde nach Vorschlag des extra nach Sachsen geholten englischen Ingenieurs Walker ab Riesa rechtselbig geführt.

Gebaut wurde in der eingemessenen Strecke, nachdem die Enteignung des erforderlichen Baugeländes durch die sächsische Regierung genehmigt war, sowohl von Leipzig als auch von Dresden. So entstanden Teilstrecken, die nacheinander in Betrieb genommen wurden. Der legendärste ist sicherlich der am 24. April 1837 eingeweihte erste Streckenabschnitt von Leipzig nach Althen. Gebaut wurde zügig, obwohl das ursprünglich veranschlagte Grundkapital von 1,5 Millionen Thaler bald auf 4,5 Millionen Thaler aufgestockt werden mußte. Die feierliche Einweihung der Gesamtstrecke erfolgte am 7. April 1839.

Heute kann man sich unschwer vorstellen, daß die Jungfernfahrt ein aufregendes Ereignis für Sachsen und den königlichen Hof in Dresden war. Im Programm zur Eröffnung der Leipzig – Dresdener Eisenbahn hieß es u.a.:

«§ 3: Um 1 1/2 Uhr wird das erste, um 2 Uhr das zweite Signal mit der Eisenbahnglocke gegeben, worindurch alle Eingeladenen sofort ihre Plätze in den auf den Karten bezeichneten Wagenabteilungen einzunehmen haben, und es erfolgt unter Kanonensalven die Abfahrt nach Dresden.

§ 7: Se. Majestät der König, sowie die Hohen Mitglieder des Königlichen Hauses werden durch Allerhöchst Ihre Gegenwart das Fest zu verherrlichen geruhen, und werden durch das Directorium der Compagnie und die zu diesem Ehrendienst erwählte Deputation empfangen und an die für Allerhöchst Dieselben bestimmten Wagen begleitet.

§ 12: Unmittelbar nach den Festzügen gehen von Leipzig und von Dresden Dampfwagenzüge zum Dienste des Publikums mit Plätzen aller 3 Classen ab, und es ist hierbei Veranstaltung getroffen, dass alle Züge möglichst gleichzeitig an den Endpunkten eintreffen.»

Das Protokoll dieses Spektakels stand seit langem fest: Am 7. April sollten drei Festzüge von Leipzig nach Dresden und an dem darauffolgenden Tag mit der königlichen Familie im Salonwagen zurück nach Leipzig fahren. Die Billetts zur ersten Fahrt waren bereits nach wenigen Stunden verkauft. Der leitende Ingenieur, Hauptmann Kunz, der bekanntlich den gesamten Streckenbau koordiniert hatte, plante eine Galavorstellung technischen Fortschritts, denn er ließ jeden Zug mit zwei Lokomotiven bespannen und mit je 15 bzw. 16 Wagen ausstat-

ten. Zum Personal gehörten neben dem Zugkommandanten Feuerleute, Oberwagenmeister, Oberschaffner, Schaffner und Stellmacher, letztere auf dem Tender plazierte. Reservelokomotiven standen unter Feuer, um bei technischem Ausfall Ersatz leisten zu können. Die Bereitstellung von Koks und Wasser in ausreichender Menge war für jeden Bahnhof geregelt. Den Bahnwärtern an der Strecke standen bis zu acht Beiarbeiter zur Verfügung, um auftretende Ausfälle beheben zu können. Es bestanden von Anfang an klare Reglements oder Betriebsvorschriften für die einzelnen Berufsgruppen und technischen Dienste. Ein straffes Befehlssystem für einen sicheren Betriebsablauf war eingeführt und erprobt, und es bestanden voll funktionsfähige Dienstvorschriften, die in ihren Grundzügen auch heute noch Bedeutung besitzen.

Der 7. April 1839 war ein Sonntag. Nachdem sich bereits 12 Uhr die Communalgarde Leipzigs auf dem Bahnhofsgelände eingefunden hatte, um den Ehrengästen der königlichen und städtischen Behörden sowie der Abordnung der Leipziger Universität und dem Directorium der Eisenbahncompagnie die Reverenz zu erweisen, sammelten sich bis 14 Uhr Zehntausende Menschen. Der Königliche Kommissar für die Leipzig - Dresdener Eisenbahncompagnie, Dr. von Falkenstein, würdigte den herausragenden Anlaß der Eisenbahngründung, ehe der sächsische Innenminister den Vorstand der Compagnie, Gustav Harkort und den Hauptingenieur, Theodor Kunz, zu Rittern des Civilverdienstordens schlug. Pünktlich 14 Uhr setzte sich unter Beifall und Böllerschüssen der erste Zug in Richtung Dresden in Bewegung, dem nacheinander die beiden anderen mit insgesamt etwa 1200 Personen folgten. Entlang der gesamten Strecke jubelten die Menschen und machten sich gegenseitig auf die fauchenden Ungetüme aufmerksam, die auf gußeisernen Schienen in bisher unvorstellbarer Geschwindigkeit ihrem Ziel Dresden entgegeneilten.

Die Residenzstadt war trotz eines fürchterlichen Schneeeinstöbers auf den Beinen, als die Züge 3/4 7 Uhr an den Bahnsteigen des Leipziger Bahnhofs in Dresden anlegten. Dem Begrüßungszeremoniell durch die Honoratioren der Stadt schloß sich ein großes Souper in den festlich geschmückten Sälen der Harmonie an. Damit neigte sich der erste Tag eines denkwürdigen Ereignisses in der deutschen Verkehrsgeschichte seinem Ende, welches den Beginn einer qualitativ neuen Verkehrsentwicklung signalisierte. Rasch und in breiter Ausdehnung trat die Eisenbahn in Deutschland ihren Siegeszug an, forderte sie die wachsende Industrialisierung heraus und förderte den steigenden Warenaustausch zwischen den deutschen Territorialstaaten und ihren internationalen Nachbarn.

Das Ergebnis ist auf das Engste verbunden mit dem Namen Friedrich List. Dieser Mann ist in die deutsche und internationale Verkehrsgeschichte als Pionier des modernen Verkehrswesens eingegangen, der sehr gut verstand, daß die Wirtschaftsentwicklung ohne ein leistungsfähiges Transportwesen undenkbar ist. 1833 über Hamburg nach Leipzig aus der Emigration in den USA zurückgekehrt, hatte er eigene praktische Erfahrungen mit dem neuen Transportmittel, der Eisenbahn, gesammelt. Kaum in Leipzig seßhaft geworden, legte Friedrich List drei Monate später seine brillante Schrift «Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere die Anlage einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden betreffend» vor. Darin entwickelte er mit großer Sachkenntnis und Überzeugungskraft den Plan für die erste große Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden und zugleich Gedanken, wie Leip-



Abb. 5. Leipzig, Bahnhof, errichtet 1837 (Zustand um 1880).



Abb. 6. Dresden, Leipziger Bahnhof, 1837/39 (Zustand um 1880).

zig zum Ausgangspunkt eines deutschen Eisenbahnnetzes werden könnte. Damit lenkte List das Interesse des Leipziger Handelskapitals auf die Jubiläumsstrecke und fand in ihm Partner für das Projekt. Mit dem im Monat März 1834 von ihm verfaßten «Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen, die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend», der wortgewandt und einleuchtend die Argumente für den Eisenbahnbau wiedergab, legte List die geistigen Grundlagen für die Arbeit des sich bildenden Eisenbahnkomitees zu Leipzig, dessen führender Kopf er war.

Politische Engstirnigkeit und Egoismus verhinderten zu diesem Zeitpunkt, daß Leipzig zum Ausgangspunkt und zu einem Zentrum des von List entworfenen deutschen Eisenbahnnetzes wurde. Es entspricht aber der Weitsicht Lists, daß bereits 1870 das von ihm entworfene Netz deutscher Eisenbahnen faktisch Realität geworden war.

Die Jubiläumsstrecke unterlag in ihrer 150jährigen Entwicklung den Wechselbädern deutscher Geschichte. Als am 9. April 1839 der reguläre Zugverkehr einsetzte, wuchsen Personenbeförderung und Gütertransporte von Jahr zu Jahr an. Die Dividende der Aktionäre erreichte in Spitzenzeiten reichlich 20 Prozent vom Grundkapital, was die ökonomische Bedeutung des Eisenbahnbaus unterstreicht. Der Staat, in unserem Falle Sachsen, begriff rasch, daß die Eisenbahnen nicht nur politische und militärische Aufwertung erfuhren sondern auch eine

zukunftssträchtige Finanzquelle darstellten. Bei der Konzessionierung der Strecke hatte der sächsische Staat den Fehler gemacht, seine Interessen am Eisenbahnbetrieb außer Vertrag zu lassen. Die gute Profitrate der privaten Leipzig - Dresdener Eisenbahn-Compagnie ließ die Gesellschaft einerseits mutig neue Streckenprojekte angehen, während der Staat andererseits in langwierigen Verhandlungen einen Weg suchte, die Eisenbahngesellschaft aufzukaufen. Erst am 1. Juli 1876 kam es zur Verstaatlichung der Strecke Leipzig - Dresden und zu ihrer Einordnung als Stammlinie der Königlich-Sächsischen-Staats-eisenbahn.

Heute verkehren täglich im Durchschnitt zwischen 15 und 27 Schnellzüge auf dieser Trasse. In den Siedlungszentren um Dresden, Leipzig und Riesa erbringt die Eisenbahn beachtliche Leistungen im Berufsverkehr zum Teil über die SV- oder S-Bahn. Während über die Dresdner Stadtbahnhöfe täglich bis zu 150.000 Reisende mit ca. 450 Zügen abgefertigt werden, sind es im größten europäischen Kopfbahnhof Leipzig bis zu 750 Züge.

Mit einer anlässlich des Streckenjubiläums am 7. und 8. April 1989 durchgeführten, von Inhalt und Anzahl einmaligen Eisenbahn-Fahrzeugparade in Riesa, die von der im Original nachgebauten «Saxonia» angeführt wurde, fanden die schöpferischen Leistungen vergangener Generationen eine besondere Würdigung.