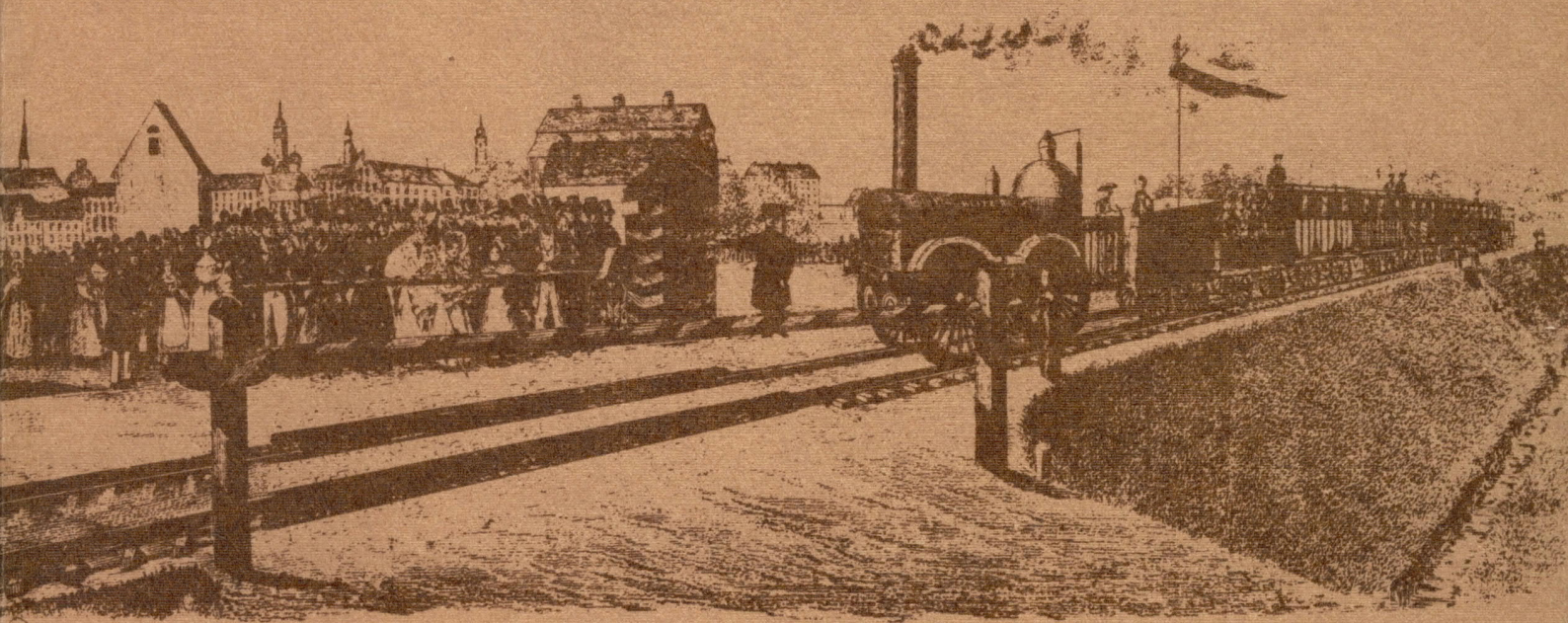


# In 220 Minuten von Leipzig nach Dresden



Geschichte und Geschichten um die erste deutsche Ferneisenbahn



Norbert Kempke

# **In 220 Minuten von Leipzig nach Dresden**

Geschichte und Geschichten um die erste deutsche Ferneisenbahn



Dresden 1989



Herausgeber:

Verband der Journalisten des Bezirkes Dresden  
anlässlich der Solidaritätsaktion 1989

Ag 633S/62/89

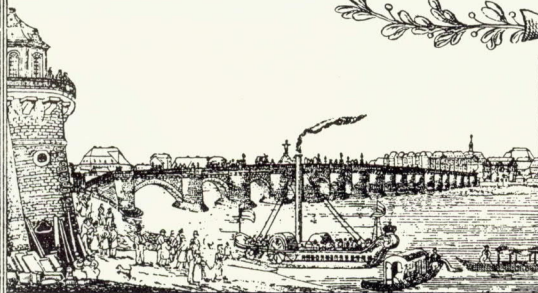


Liebe Leser!

Das Anderthalbjahrhundert-Jubiläum der ersten deutschen Ferneisenbahn zwischen den sächsischen Großstädten Leipzig und Dresden ehrt eine Pioniertat, die bei der Entwicklung der Produktivkräfte in unserem Territorium für immer einen besonderen Platz einnehmen wird. Während sonst aber das Technische oft nur die Spezialisten, die ausgesprochenen Fachleute anspricht, verhält es sich mit der Eisenbahn seit jeher anders. Ihre Ausstrahlung blieb von der ersten Fahrt bis heute unangetastet, noch immer weckt sie Berufswünsche der Jüngsten. Und was unser Fortkommen – sowohl das ganz persönliche von Ort zu Ort als auch das große gesellschaftliche – betrifft, so konnten Auto und Flugzeug der guten alten Bahn den Rang nicht streitig machen. So ist die Geschichte der Eisenbahn längst nicht abgeschlossen, und die Zukunft liegt auch vor ihr.

Bei solch großem öffentlichem Interesse ist es kein Wunder, daß die Feierlichkeiten zum Streckenjubiläum in den Apriltagen des Jahres 1989 langfristig vorbereitet wurden. Auch eine entsprechende Publikationsserie unseres beruflich mit der Eisenbahn eng verbundenen Autors Norbert Kempke zu diesem Thema fand bei den Lesern der „Sächsischen Zeitung“ viel Anklang; einige von ihnen schlugen vor, die Publikation wiederum – wie schon bei anderen „SZ“-Serien geschehen – als geschlossenes Heft zu veröffentlichen. Unser Dank gilt dem Autor, dem Museum für Verkehrswesen und weiteren Partnern, die zur Gestaltung dieses Heftes für die VDJ-Solidaritätsaktion 1989 unentgeltlich beitrugen.





Dresden.



Leipzig

# Die Leipzig - Dresdener Eisenbahn

eröffnet den 8. April 1839.



1834: Das Eisenbahnkomitee bildet sich	7	Die Erinnerungssäule von Oberau	41
Streit um den Ort des Elbe-Übergangs	10	Meißner wollten Bahnhof in Niederau	43
„Er führte den Bau mit Tüchtigkeit“	13	Böse Überraschungen unterm Bahnhofsdach	49
Erster Halt in Weintraube: 19. Juli 1838	15	Drei Epochen Verkehrsgeschichte in Coswig	51
In Riesa streikten die Bauarbeiter	19	Der erste Dresdner Bahnhof stand nicht lange	55
Der erste Bahnhof in Leipzig stand nur 25 Jahre	22	1846 begann der Bau der Marienbrücke	58
Der Döllnitztal-Viadukt bei Oschatz	25	Ab 1901 fuhr die Bahn auf eigener Brücke	61
Erst 1879 entstand eine bleibende Lösung	28	Bis zu 230 Züge fahren in 24 Stunden	64
Im Februar 1876 stürzte die Brücke ein	31	Ein notwendiger Nachtrag: Feste damals und heute	67
Das Priestewitzer Attentat	35		
Der ehemalige Tunnel von Oberau	37		





# 1834: Das Eisenbahnkomitee bildet sich



Die Kunde von der Eröffnung der ersten mit Dampflokomotiven betriebenen Eisenbahn im Jahre 1825 in England war in alle Welt gedrungen. Der Betrieb muß so glänzend vonstatten gegangen sein, daß bald weitere Bahnen folgten.

Die in die Geschichte eingegangene Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis war schon im Jahre 1824 privilegiert worden. Diese 122 km lange Strecke war für eine Pferdeeisenbahn eine außergewöhnliche Entfernung.

Zu den Wegbereitern der ersten deutschen Eisenbahn gehörte neben vielen anderen der Leiter der Technischen Lehranstalt zu Nürnberg, Johannis Scharrer, der als Bürgermeister von Nürnberg mit großer Tatkraft den Bau einer Eisenbahn nach dem 6 km entfernten Fürth organisierte. Am 18. November 1833 fand in Gegenwart von 207 Aktienbesitzern im Rathaus von Nürnberg die Gründungsversammlung statt. Zwei Jahre später begannen die Probefahrten. Die feierliche Eröffnung der ersten dampfbetriebenen Eisenbahn auf deutschem Boden fand am 7. Dezember 1835 statt.

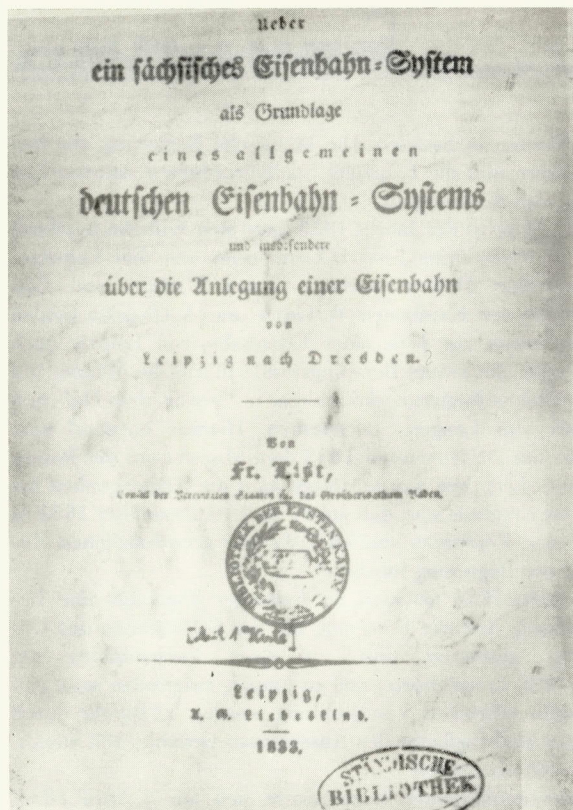
Bereits zwei Jahre zuvor war bei der Buchhandlung A. Liebeskind in Leipzig eine Schrift erschienen: „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden ...“ Der Verfasser, Dr. Friedrich List, versandte 500 Exemplare an die maßgeblichen

Persönlichkeiten in Sachsen. Die sächsische Regierung, die beiden Kammern und die Leipziger Stadtverordneten statteten List Dank und Anerkennung ab.

Schon im Herbst des Jahres 1833 hatte sich Wilhelm Seyffert mit List in Verbindung gesetzt. Gemeinsam mit den Leipziger Bankiers Albert Defour-Feronce, Gustav Harkort und Carl Lampe sowie den Kaufleuten W. Gross und A. Olearius fanden erste Beratungen zur Idee einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden statt. Die zweite Beratungsrunde führte die Männer mit dem Königlichen Regierungskommissar in Leipzig, dem Hof- und Justiz-Rath von Langenn, zusammen. Hieraus entstand eine Schrift, die am 20. November 1833 dem Ministerium des Innern in Dresden übergeben wurde. Damit kam die Angelegenheit ins Rollen! Das Ergebnis war, daß am 9. und 10. Dezember 1833 in Dresden eine Konferenz stattfand, die zur grundsätzlichen Zustimmung der Regierung führte.

Am 4. März 1834 erschien im Leipziger Tageblatt eine Bekanntmachung, daß alle Personen, die der Beförderung des Unternehmens gesonnen sind, zu einer Versammlung am 17. März 1834 in den Börsensaal zu Leipzig eingeladen sind. Auf dieser ersten offiziellen Versammlung wurden 12 Bürger durch Stimmzettel als Mitglieder des Ausschusses gewählt; 388 Stimmzettel wurden abgegeben.

Das Eisenbahnkomitee konstituierte sich am 3. April 1834.



Seine Zusammensetzung zeigte eindeutig, daß in der frühen Phase der industriellen Revolution nicht die Industrie, sondern das Bank- und Handelskapital die entscheidende Triebkraft für den Eisenbahnbau war. Zur Mitgliedschaft von Friedrich List gab es anfangs Meinungsverschiedenheiten, da er nicht der Leipziger Stadtgemeinde angehörte. Im „Ersten Bericht des Eisenbahn-Comitees zu Leipzig an das Publikum“ war zu lesen, daß „... wir im Sinne der öffentlichen Meinung handeln, wenn wir Herrn Consul List ... ersuchen würden, uns als ordentliches Mitglied beizutreten, welchen Antrag derselbe mit Bereitwilligkeit entgegengenommen hat ...“ In der Erkenntnis der zu erwartenden technischen und wissenschaftlichen Fragen entschloß sich das Comitee, „auswertige Techniker und Capitalisten“ als Ehrenmitglieder aufzunehmen. Diese Leute in gesellschaftlichen Ratgeberfunktionen unterschieden sich wesentlich vom Comitee selbst. Sie sprengten sozial die Gruppe des Bankkapitals.

Titelblatt von Lists Schrift aus dem Jahre 1833



Das Komitee konstituiert sich – Flachrelief am Leipziger List-Denkmal.





Nach der Gründung des Eisenbahnkomitees standen seine Mitglieder vor einer bisher einmaligen Aufgabe: Sie sollten den Bau einer Ferneisenbahn von rund 120 km organisieren, für die es weder eine vergleichbare Bahn noch technische, ökonomische und gesetzliche Grundlagen oder sonstige Anhaltspunkte gab.

Im Vordergrund aller Überlegungen stand zweifelsohne zuerst die Linienführung. Drei Trassen standen zur Debatte: über Grimma, Leisnig, Döbeln längs der Freiburger Mulde nach dem Weißeritz-Tal; über Wurzen, Oschatz, Riesa auf dem linken Ufer der Elbe nach Meißen sowie über Wurzen, Oschatz, über die Elbe bei Strehla und von dort auf dem rechten Elbufer nach Dresden. Unter diesen drei Möglichkeiten schien vorerst die zweite Variante als die günstigere Linienführung. Mit den Vorbereitungen der Pläne wurde das „Königl. Cameral-Vermessungsamt“ in Leipzig beauftragt.

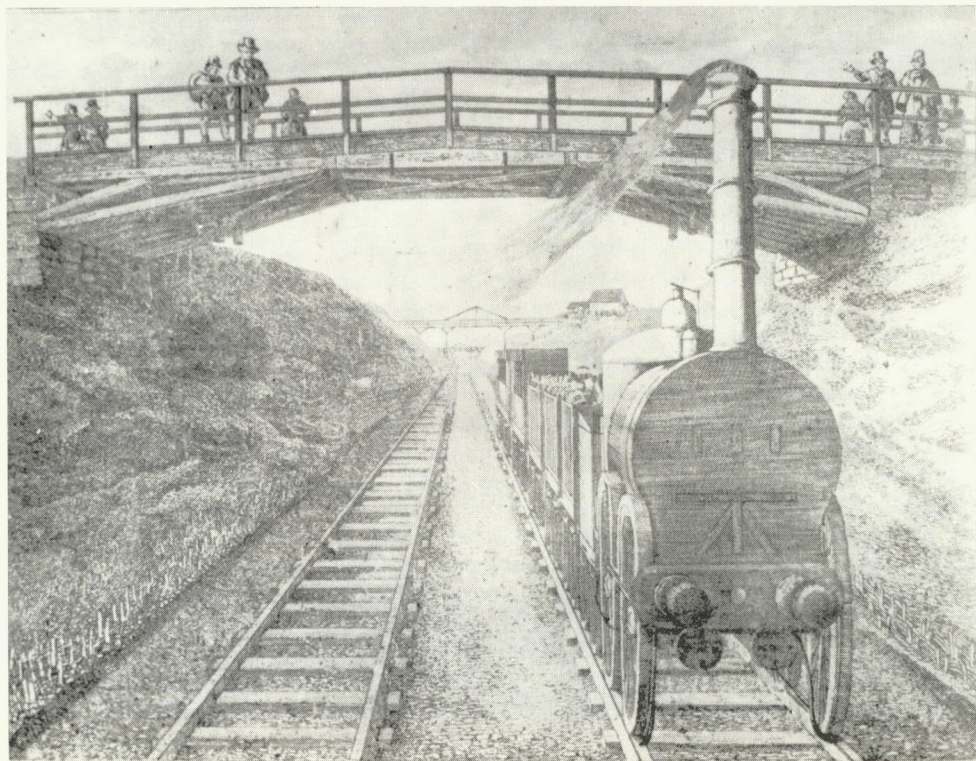
Parallel dazu betrieb ein bis dahin unbekannter Mann, Carl Theodor Kunz, mit einer Handvoll Vermessungsarbeitern aus rein privatem Interesse die gleichen Arbeiten, jedoch über Wurzen und Strehla. So standen schließlich zwei Vermessungen zur Verfügung. Der inzwischen zum Oberbauleiter der Bahn ernannte Hauptmann Kunz war der Meinung, die Elbe unbedingt bei Strehla, dem damaligen Sitz der Amtshauptmannschaft, zu überqueren. Verhandlungen mit dem führenden englischen Eisenbahnbau-Experten James Walker gaben jedoch den Ausschlag,

sich für das Dorf Gröba in der Nähe von Riesa als Ort des Elb-übergangs zu entscheiden.

Die endgültigen Vermessungsunterlagen wurden erst am 16. Januar 1837 durch das Ministerium des Innern in Dresden bestätigt. Aber schon am 1. März 1836 hatten die ersten Bauarbeiten bei Machern begonnen. Diese Baustelle fand damals große Beachtung. Der „Einschnitt bei Machern“ ist zu einem festen Begriff in der Geschichte dieses Eisenbahnbaues geworden. Zur Herstellung der bis zu 40 Fuß tiefen Einarbeitung waren um die 21 Millionen Kubikfuß Erdmassen mit dem Spaten abzusteichen und mit der Karre zu bewegen. Mit den Bauarbeiten rückte auch die Entscheidung näher, welcher Oberbau gewählt werden sollte. Auch die Frage, wer die Schienen liefern würde, war noch völlig offen.

Ein Drittel der Strecke sollte massiv, zwei Drittel sollten als „Holzbahn“ angelegt werden. Entsprechende Versuche führte man auf dem Abschnitt zwischen Leipzig und Wurzen durch. Der „massive Oberbau“ bestand aus gewalzten Kantenschienen, die auf gußeisernen Stühlen ruhten; der „Holzbau“ war aus dem sogenannten amerikanischen Oberbau mit seinen gewalzten Plattschienen übernommen worden. Bei der Beschaffung der Schienen traten insofern Schwierigkeiten auf, da es in Deutschland kein Werk gab, das Schienen liefern konnte. Man entschloß sich daher für einen Import aus England. Da Lokomotiven und Schie-



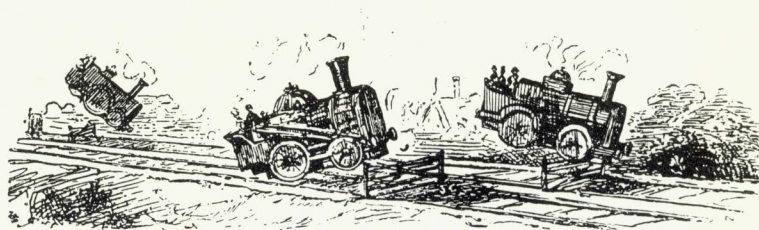


Der Einschnitt bei Machern – eine für damalige Verhältnisse große Leistung, bewältigt mit Spaten und Karren

nen aus England kamen, ist es auch verständlich, daß das „englische System“ mit der noch heute gültigen Spurweite von 1 435 mm übernommen wurde.

Inzwischen waren die Trassenbauer bis zum Dorfe Althen gekommen. Mit einer Länge von 16 200 Ellen (10,6 km) waren der Unter- und der Oberbau fertiggestellt, so daß mit zwei Lokomotiven und acht Wagen am 24. April 1837 der erste Abschnitt eröffnet werden konnte. Außer den Arbeiten am Planum und dem Oberbau waren noch zahlreiche Kunstbauten – so die Mulden-

brücke bei Wurzen, der Zschöllauer Viadukt bei Oschatz, der Röderauer Viadukt, der Tunnel von Oberau und nicht zuletzt die Elbebrücke bei Riesa – zu errichten. Der Begriff „Eisenbahn“ war noch lange nicht Allgemeingut geworden, und die Schar jener Leute wie Fuhrwerksbesitzer einer großen Anzahl von Botenfuhrwerken, Gastwirte, Handwerker wie Sattler, Schmiede, Stellmacher usw., die um ihre Existenz bangten, war größer als die Zahl der Aktionäre, die sich bald einem profitablen Gewinn gegenüberübersahen.



„Die Lokomotive nimmt alle Hindernisse“ – zeitgenössische Karikatur



Die Wahl der Persönlichkeit, die den grandiosen Bau der ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden leiten sollte, fiel vor reichlich 150 Jahren auf Carl Theodor Kunz. Was war das für ein Mann?

Am 27. Juni 1791 in der Residenzstadt Dresden geboren, trat er mit 17 Jahren als einfacher Kanonier in das sächsische Fußartillerieregiment ein. Nach kurzer Zeit zum Unteroffizier und Sousleutnant befördert, nahm er an den Kämpfen der ereignisreichen Jahre 1812/13 teil. Sechs Jahre später wurde er zum Premierleutnant und kurz darauf zum Hauptmann ernannt. 1827 zog er den bunten Rock aus.

Das Zeitalter der Technik war angebrochen und faszinierte den jungen Kunz. Er wurde zunächst Wasserbauinspektor, danach Wasserbaudirektor. Aber der Eisenbahnbau lag in der Luft – eine neue technische Richtung, die Kunz in seinen Bann zog. Begeistert griff er den Gedanken von Friedrich List auf, und als der Ausschuß der Leipzig-Dresdner Eisenbahn verdienstvolle Techniker zu Ehrenmitgliedern wählte, war Kunz einer der ersten, dem diese Ehre zuteil wurde. Hoherfreut schrieb er an den Regierungskommissar von Langenn: „...seit langer Zeit hat mich in meiner einfachen Stelle nichts so freudig überrascht und wahrhaft elektrisiert als der vor drei Tagen an mich gelangte Brief des Herrn Harkort, in welchem mir mitgeteilt wird, daß ich zum Ehrenmitglied des Comitees erwählt worden sei...“

Mit dem 1. November 1835, nun 44 Jahre alt, wurde Kunz als offizielles Mitglied der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie aufgenommen und wenig später als Oberingenieur mit der Leitung des Baues beauftragt. Es folgten Studienreisen nach Belgien und England. Dort war der Eisenbahnbau schon weit fortgeschritten. Kunz sollte alles kennenlernen, was man so braucht, wie die Bahn funktioniert, wie das Personal zu rekrutieren ist usw. In England traf er mit Stephenson und James Walker, den führenden Eisenbahnexperten, zusammen, fragte letzteren um Rat und bat ihn, die Bahnlinie in Deutschland zu besichtigen.

Dem Erbauer der ersten deutschen Ferneisenbahn verdankt Deutschland die Einführung einer amerikanischen Flachschieneform. Kunz legte diese Pilzschiene auf kieferne Querschwellen, die an den Auflagern Einkappungen und somit eine Schräglage erhielten. Die Stöße lagen auf gewalzten Unterlagsplatten. Die Schiene selbst wurde mit kräftigen Nägeln mit der Schwelle verbunden. Die Querschwellen ruhten in einem Kiesbett, das seitlich durch Rigolen aus Steinschlag entwässert wurde. Die Grundform des Oberbaues, der bis heute vorherrscht, war damit gegeben.

Zeitgenössische Quellen urteilten über Kunz: „Er führte den Bau mit Tüchtigkeit, Umsicht und Beharrlichkeit bis zu seiner feierlichen Übergabe zu Ende.“ „War es doch sehr natürlich, daß auf ihn die definitive Wahl zum Oberingenieur fiel, um so mehr, als man ihn als einen tüchtigen, teoretisch wie practisch gebilde-





ten Techniker von großer Energie bereits kennengelernt hatte.“ Am 1. April 1839 meldete Oberingenieur Kunz nach der Fertigstellung des letzten Abschnittes Riesa–Oberau der Eisenbahncompagnie, daß die gesamte Bahn mit Lokomotiven befahrbar sei und somit einer Eröffnung nichts mehr im Wege stehe.

Kunz übernahm in der Folgezeit noch die Leitung vieler anderer großer Aufgaben, so des Bahnbaues von Leipzig nach Hof, er war auch konsultatives Mitglied der Gesellschaft für den Bau der Bahn von Dresden nach Görlitz. 1844 wird Kunz zum Major befördert und in das sächsische Finanzministerium in Dresden berufen, wo er als Geheimer Rat und Oberster Leiter des sächsischen Eisenbahnwesens tätig ist.

Am 30. Dezember 1863 verstarb der Erbauer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Alter von 72 Jahren in Dresden. In unmittelbarer Nähe seines Lebenswerkes, auf dem Inneren Neustädter Friedhof, an dem seine Bahn vorbeiführt, ruht er von seinem gleichermaßen arbeitsreichen wie schöpferisch-verdienstvollen Leben aus.

Diese Tafel am Empfangsgebäude des Personenbahnhofes Dresden-Neustadt erinnert an den Oberbauleiter Carl Theodor Kunz



# Erster Halt in Weintraube: 19. Juli 1838



Bevor von der Eröffnung der Bahn für Personenwagen mit einer „Lustfahrt“ bis zu einem bestimmten Ort die Rede war, wallfahrteten ungeheure Menschenmassen aus Leipzig und Umgebung nach dem an der Dresdner Chaussee gelegenen Machern. Hier wurde seit dem 1. März 1836 gearbeitet. Und wer hier die riesige Kraft der Lokomotive „KOMET“ zu bewundern die Gelegenheit hatte und sie im Gange sah, schwieg von nun an und zweifelte nicht mehr an der Ausführbarkeit des Unternehmens.

Endlich erschienen die langersehten Bekanntmachungen, welche die Eröffnungsfeierlichkeiten auf den 24. April 1837 ansetzten: Die erste Fahrt nach dem Dorfe Althen stand bevor. Die ganze Bahnstrecke von Leipzig nach Althen atmete auf einmal die schönste Ordnung und Einheit. Die Wärter erblickte man in schwarzgrauen Röcken mit blauen Aufschlägen, bedeckt mit einem breiten Hut und gelbem Schilde. Die Schaffner trugen dieselbe Kleidung – nur waren sie anstatt der Hüte mit leichteren Mützen von schwarzem Tuche mit blauen Streifen ausgerüstet. Da, wo es über die Bahn führende Straßen notwendig machten, sah man die erforderlichen Gitter, Schlagbäume und Wachthäuser – alles blau und schwarz verziert.

Um 9 Uhr sollte die erste Fahrt beginnen. Sechs Wagen standen bereit, die Zahl der geladenen Gäste aufzunehmen. Mit Kränzen und Fahnen geschmückt setzte sich der Zug in Bewegung. Überall salutierten die aufgestellten Militärpiquets und Wachen.

Jeder Bahnwärter stand gravitatisch auf seinem Posten und gab mit der vorgestreckten Hand das Zeichen, daß alles in Ordnung sei. Diese Fahrt vom 24. April 1837 auf der ersten Teilstrecke ging unter großem Jubel vonstatten. Die Begeisterung erfaßte eine Großzahl von Menschen. Es ist verständlich, daß auch die Dresdner Bevölkerung „ihre“ Streckeneröffnung herbeisehnte. Das geschah am 19. Juli 1838, als von Dresden aus die erste Dampfwagenfahrt bis zum Anhaltepunkt an der Weintraube, kurz vor Kötzschenbroda, dem heutigen Radebeul-West, führte. Nahezu ganz Dresden war durch das sensationelle Ereignis in Bewegung versetzt. Von Tag zu Tag war bei den Dresdnern das Begehren nach dieser Eisenbahnfahrt gestiegen. Es gehörte in diesen Tagen schlechterdings zum guten Ton, die Fahrt wenigstens einmal mitgemacht zu haben.

Während des Winters 1838/39 und im folgenden Frühjahr wurden die Arbeiten an der Elbebrücke bei Riesa und am Tunnel bei Oberau abgeschlossen. Nachdem auch der Gleisbau vollendet war, konnte ab 1. April 1839 die gesamte Strecke mit Lokomotiven befahren werden. Für die Vorbereitung der Eröffnungsfeierlichkeiten wurde ein spezielles Programm erarbeitet. Seine Punkte sahen u. a. vor: §1...Am 7. April 1839, nachmittags 1 Uhr versammeln sich im Bahnhofe zu Leipzig die zur Eröffnung eingeladenen Personen. §4...In Wurzen, Oschatz, Riesa, Priestewitz und Oberau werden die in der Nähe wohnenden und geladenen



Brücke bei Dresden-Trachau

Gäste aufgenommen. § 5...Bei der gegen 6 Uhr erfolgenden Ankunft auf dem Bahnhofe zu Dresden findet eine feierliche Begrüßung der Ankommenden seitens des Stadtrathes und der Stadtverordneten...statt...

Beim ersten Halt in Wurzen wurde der Festzug von einer großen Menschenmenge mit Jubel und Hochrufen begrüßt. Die geladenen Gäste stiegen zu, und weiter ging die Fahrt bis Oschatz. Hier spielten sich die gleichen Szenen ab, und nachdem die Maschine Wasser genommen hatte – ein viel bestauntes Ereignis – ging die Fahrt weiter nach Riesa. Kaum hatte man die schöne El-

bebrücke passiert und den langen Röderauer Viadukt bewundert, erreichte man auch schon die Station Priestewitz. Hier begrüßten die Stadtverordneten von Großenhain die Reisenden. Eines der größten Ereignisse war danach die Fahrt durch den Tunnel von Oberau. Von hier ging die Fahrt weiter bis zur Weintraube und von dort in kurzer Zeit nach Dresden.

Der Weg von Leipzig nach Dresden war in 3 Stunden und 40 Minuten zurückgelegt worden, wobei 1 Stunde und 32 Minuten Aufenthaltszeiten waren. Am 9. April 1839 wurde der regelmäßige Betrieb zwischen Leipzig und Dresden aufgenommen.





II.

**EINLADUNG**  
*für*

*zur*  
**ersten Dampfwagenfahrt**  
**VON DRESDEN nach LEIPZIG**  
am 8 April 1839.  
*Wagencoupe' N<sup>o</sup>*

*/: Diese Einladung ist nur persönlich u. wird im Falle des Nichtgebrauchs um Rückgabe der Karte gebeten :/*





Unter den sozialökonomischen Erscheinungen im Deutschland in der Mitte des 19. Jahrhunderts nahm die Eisenbahn eine besondere Stellung ein. Bei ihrem Bau kam es zu einer Konzentration von Kapital, Produktionsmitteln und Arbeitern, die selbst in den größten Fabrikunternehmen dieser Zeit nicht erreicht wurde. Zugleich war es die Eisenbahn, die ihrerseits an markanten Stellen und besonders in ihrer Nähe eine neue ausgeprägte Produktivkraft herausforderte und bildete.

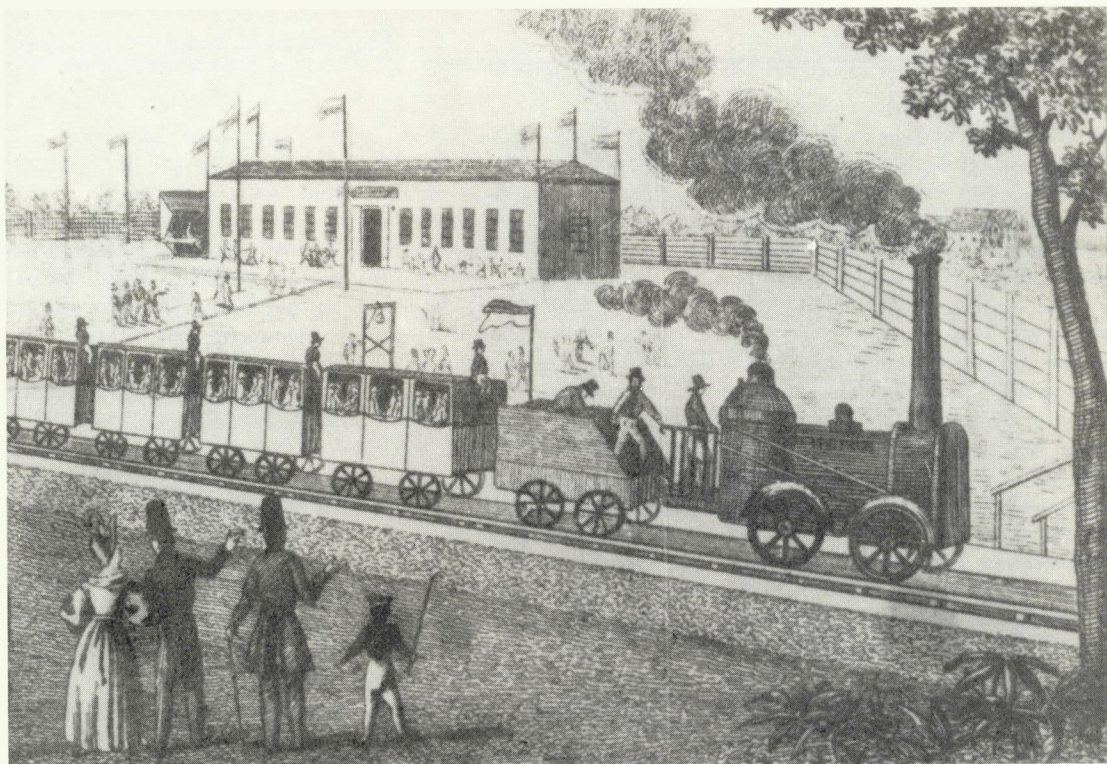
Betrug 1835 die Länge der Eisenbahn in Deutschland 6 km, so waren es bereits fünf Jahre später 549 km, im Jahre 1840 schon 2 300 km, und bis zum Jahre 1850 wuchs die Länge auf 6 045 km an. Für diesen enormen Anstieg war auch ein großer Bedarf an Arbeitskräften erforderlich. Nirgendwo gab es vor 1845 in Deutschland solche Riesenarmeen von Arbeitern wie beim Eisenbahnbau. An den größten Strecken arbeiteten viele Tausende Arbeiter gleichzeitig am Freilegen der Trasse, am Aufschütten der Dämme, am Ausschachten der Einschnitte, am Bohren und Sprengen von Fels und Gestein, am Nivellieren, Planieren usw. Überwiegend kamen die Arbeiter in Schachten zur Bauleitung und ließen sich die Arbeiten anweisen. Eine Schachte war eine Gruppe, die in der Regel aus 100 bis 120 Mann bestand. Sie wurde jeweils von einem Schachtmeister geführt, der anfangs als eine Art Vorarbeiter mitarbeitete, sich aber mit der Zeit eher zum Ausbeuter entwickelte. Er nutzte dabei seine Verbindung zur Ei-

senbahngesellschaft aus, zum Teil auch sein Eigentum – wie Pferde und Karren. Die primitiven Arbeitsmittel, wie Schaufel und Picke, mußten sich die Arbeiter selbst mitbringen.

Auch in Riesa gab es eine Konzentration von Eisenbahnbauarbeitern. 1848 zählte die Stadt 2 950 Einwohner. Beim Bau der Bahn waren im Sommer 1845 aber schon 900 bis 1 000 Arbeiter in Riesa eingesetzt. Sie kamen aus den Reihen der Landarbeiter und vor allem aus den ruinierten Hausweber-Familien der Oberlausitz, des Erzgebirges und aus Schlesien. Hunger und Not zwangen sie, auswärts zu arbeiten. Sie gingen zum Eisenbahnbau und hofften, die in den Werbeschriften versprochenen hohen Löhne zu verdienen. Doch die Tatsachen sahen anders aus.

Die Arbeitszeit betrug in den Sommermonaten 13 und mehr Stunden. Die Akkordsätze waren so niedrig bemessen, daß der Lohn eines Arbeiters das Existenzminimum nicht überschritt. Für drei Schwarzbrote mußte ein Erdarbeiter damals eine halbe Woche arbeiten. Für sein Quartier ging wöchentlich wenigstens ein Tageslohn drauf. Wenn er für Brot und Quartier aber schon zwei Drittel seines Lohnes verbrauchte, blieb für ihn selbst und die im Heimatort verbliebene Familie nicht mehr viel übrig.

Das führte auch in Riesa zu Lohnkämpfen der Eisenbahnbauarbeiter im Sommer 1845, als das zweite Gleis der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und die Strecke Riesa–Chemnitz gebaut wurden. Am 16. Juni begann es das erstemal zu gären, und am



Die erste Endstelle der Leipzig–Dresdner Eisenbahn in Alten bei Leipzig

1./2. Juli führte dies zu einem großen Konflikt: Als die Arbeiter wiederum bei der Lohnzahlung betrogen wurden, zog eine Gruppe von etwa 80 Arbeitern vor den Gasthof, in dem die Bauleitung saß. Sie forderte im Namen ihrer weiteren 800 Kollegen eine höhere Lohnzahlung. Alle in Riesa tätigen 14 Schachtkolonnen unterstützten das Anliegen solidarisch. Und am 3. Juli 1845 traten alle in Riesa beschäftigten Eisenbahnbauarbeiter geschlossen in den Streik, den selbst ein starkes Militäraufgebot aus Dresden nicht zu verhindern vermochte. Die Direktoren der Eisenbahngesellschaft beantworteten den Lohnstreik mit der Entlassung aller in Riesa stationierten Kolonnen. Aber selbst mit der

bewaffneten Macht gelang es den Bauunternehmern nicht mehr, die Lohnkämpfe zu ersticken. Sie hüteten sich, ein Blutbad anzurichten. Denn das hätte zu Kettenreaktionen unter den Bauarbeitern an anderen Abschnitten der Eisenbahn führen können.

So waren die Unternehmer schließlich zum Nachgeben gezwungen. Am 4. Juli versammelte sich ein Großteil der am Vortage Entlassenen und erzwang die geforderte Lohnzahlung. Das Militär zog aus Riesa am 5. Juli ab. Zweifellos kündigte die Aktion der Riesaer Arbeiter an, daß hier eine neue soziale Kraft im Entstehen begriffen war.





# Der erste Bahnhof in Leipzig stand nur 25 Jahre



Der erste Bahnhof in Leipzig wurde nordöstlich vom damaligen Stadtkern angelegt. Es entstand ein „Personeneinsteigschuppen“ mit stadseitig drei Toren und landseitig völlig offener Halle. In ihr lagen zwei Bahnsteige und vier Gleise. Bedingt durch die Übernahme des englischen Systems lag der Ankunftsbahnsteig rechts und der Abgangsbahnsteig links.

Der Leipziger Architekt Edward Poetzsch entwarf hier die Grundform eines Kopfbahnhofs, der bei weiteren Bauten als Vorbild diente. Mit der Gesamteröffnung der Strecke war dieses Gebäude fertiggestellt worden. Neben der Personenhalle wurden noch ein Einnnehmerhaus und ein Portierhaus symmetrisch zum Giebel gestellt, hinzu kam in rückwärtiger Lage noch eine Vielzahl von Gebäuden. Drehscheiben, Drehweichen und Stichgleise vervollständigten die erste Anlage.

Die Bahnsteighalle besaß eine hölzerne, segmentartige und gewölbte Bohlendachkonstruktion. Einige Jahre später erfolgten Um- und Erweiterungsbauten – so die Errichtung von vier Ecktürmen, Dachreiter mit Glocke und die Erweiterung um eine Bogenöffnung als Durchgang für Passagiere.

Das erste Bahnhofsgebäude wurde schon nach 25 Jahren, 1864, abgebrochen. Entsprechend dem wachsenden Verkehr folgte zwischen 1864 und 1866 nach Entwürfen des Dresdner Oberingenieurs Pöge und des Leipziger Architekten Hetzel der Bau eines völlig neuen Empfangsgebäudes.

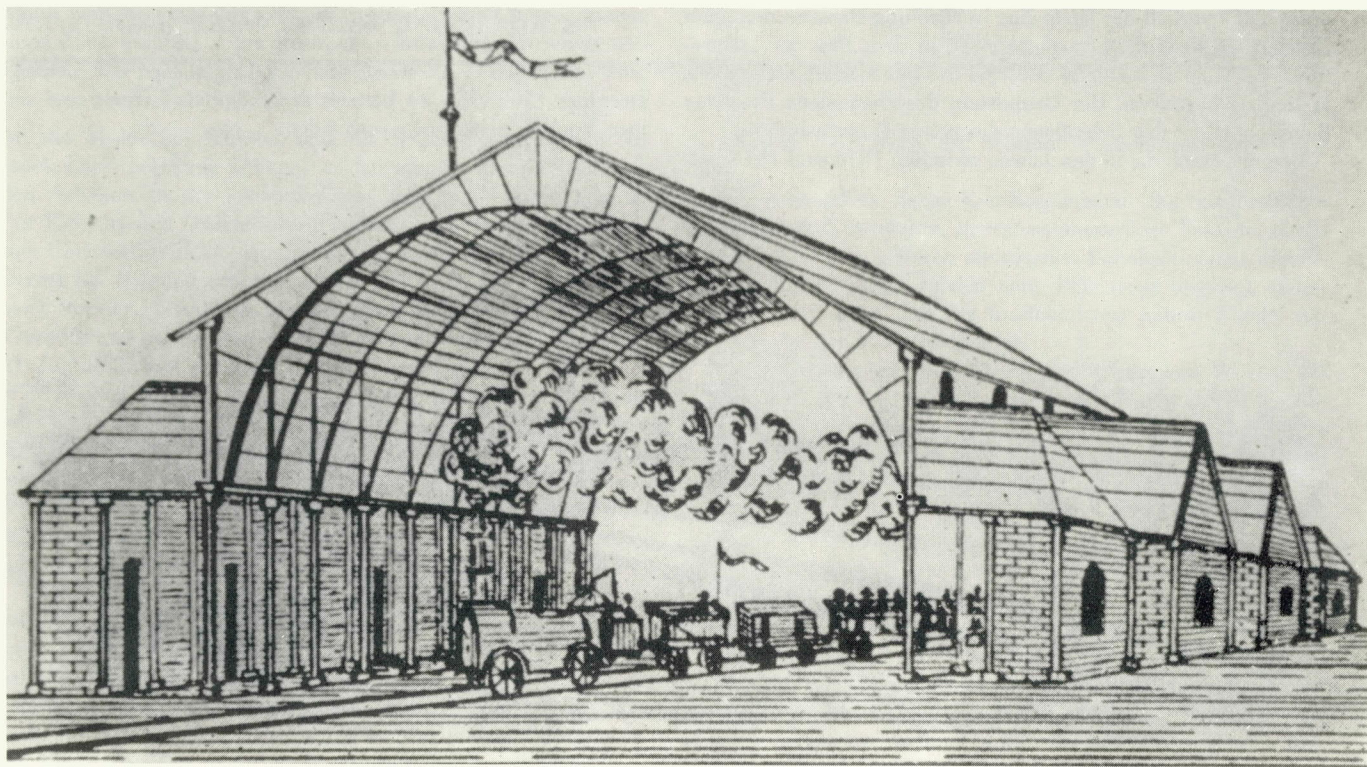
Der Bau ging ohne Unterbrechung des Bahnbetriebes vonstatten. Dabei mußten große Veränderungen an Schleusen, Straßen, Gebäudekomplexen und Gleisanlagen durchgeführt werden. Baulich erhielt die Bahnhofshalle einen stählernen Dachstuhl. Die Binder ruhten auf gußeisernen profilierten Säulen, die zum Großteil hohl waren und zugleich der Entwässerung des Daches dienten.

Die architektonische Gestaltung wurde voll auf „Repräsentation“ ausgelegt, zeigte aber trotz des Durcheinanders aller möglichen Zeitformen und Stilepochen ein relativ harmonisches Bild.

Das Gebäude besaß eine Länge von 253,7 m und eine mittlere Breite von 22 m. Bereits in den Jahren 1874 bis 1879 wurde im Nordteil ein Übergangsbahnhof für die Strecken nach Berlin, Magdeburg und nach Thüringen angeschlossen. Dadurch erfolgten Veränderungen am Hauptgleis auf 3,5 Kilometer; es wurde verlegt. Das dadurch aufgelassene Gelände ging in den Besitz der Stadt über. Hier wurden Wohnbauten errichtet und eine neue Straße angelegt, die damalige Eisenbahnstraße, die heutige Ernst-Thälmann-Straße.

Die letzten Veränderungen am Dresdner Bahnhof in Leipzig traten 1886 mit der Einbindung der Strecke nach Geithain ein. Bis zu seinem Abbruch in den Jahren 1912/13 erfolgten dann keine weiteren Umbauten oder Veränderungen mehr. Am 1. Fe-



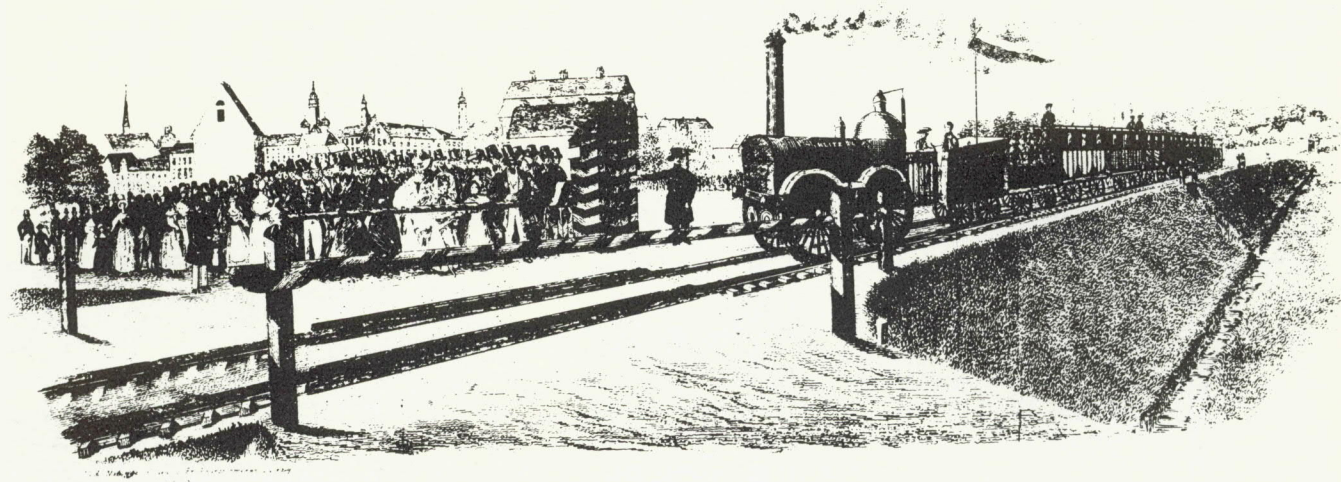


Der erste Bahnhof Leipzigs – ein „Personeneinsteigeschuppen“

bruar 1913 verließ der letzte Zug in Richtung Dresden den alten „Dresdner Bahnhof“. Danach wurde mit dem Bau der „sächsischen Seite“, dem heutigen Ostflügel des neuen Hauptbahnhofes, in Leipzig begonnen. Der Grundstein des ehemaligen Dresdner Bahnhofs bildet den Schlußstein des neuen Hauptbahnhofes.

Bedingt durch die in den Jahren zwischen 1874 und 1879 vor-

genommenen Veränderungen in der Einfahrtstrasse und durch den neuen Hauptbahnhof – er wurde am 1. Oktober 1915 komplett übergeben – ist heute von der Originallage der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Bereich des Bahnhofs Leipzig und seinem Vorfeld nichts mehr vorhanden.



Abfahrt des ersten Zuges in Leipzig 1837





An der Mulde bei Wurzen hatte die Eisenbahngesellschaft ein Stück Land erwerben können, so daß hier im Herbst 1835 mit den Arbeiten an der Muldenbrücke begonnen werden konnte. Für Entwurf und Durchführung gewann man den Landbaumeister Christian Wilhelm August Königsdörfer (24. Mai 1781 in Dohna bei Dresden geboren, 4. April 1851 in Dresden verstorben). Mit der Freigabe dieser Stein-Holz-Bogenbrücke stand der Teileröffnung der Strecke bis Wurzen nichts mehr im Weg. Am 31. Juli 1838 fuhr der erste Zug in Wurzen ein.

In Wurzen wurden mit der Eröffnung vorhandene Gebäude des ehemaligen Werkplatzes genutzt; so diente zum Beispiel das Werkplatzhaus als Einnehmerhaus und Expedition. In den Jahren 1838/39 wurde südlich davon das „Hotel Stadt Leipzig“ eingerichtet. Erst später erhielt der Bahnhof ein größeres und eigenständiges Empfangsgebäude. 1869 entstand noch eine Personenhalle direkt vor dem Zwischenbahnsteig.

Hier wie fast überall entwickelte sich durch die Eisenbahn eine beachtliche Industrie. Handel, Güter- und Personenverkehr nahmen in einem Maße zu, daß die vorhandenen Bahnhofsanlagen bald in keiner Weise mehr ausreichten.

Hinzu kommt, daß Wurzen eine weitere Bahnverbindung erhielt: die Muldentalbahn Glauchau–Wurzen, die am 3. Juni 1877 die Stadt erreichte und für die speziell der Nordbahnhof errichtet worden war. Der war nur zwei Jahre in Betrieb, und am

15. Oktober 1879 nahm der Bahnhof Wurzen auch diese Linie auf.

1888 entstand ein neues Empfangsgebäude mit feingliedrigem Baukörper und sachlicher, neurenaissanceartiger Fassade, deren Details bei einigen späteren sächsischen Bahnhofsbauten wiederkehrten. In der Folge wurden neue Bahnsteige angelegt, Bahnsteigdächer errichtet und der Inselbahnsteig mittels Tunnel mit dem Empfangsgebäude verbunden.

Am 16. September 1838 wurde die Strecke von Wurzen bis Dahlen in Betrieb genommen. Als Bahnhof diente in Dahlen der schon vorhandene Gasthof. Typisch für ländliche Bauten dieser Art sind Krüppelwalmdach, Halbkreisfenster usw. Mit Uhr und Stationsnamen versehen, erfüllte dieses Gebäude lange Zeit seine Aufgabe.

Als am 3. November 1838 – von Dahlen kommend – der erste Dampfwagenzug das damals 4 000 Einwohner zählende Oschatz erreichte, war ein weiterer Streckenabschnitt eröffnet. Das mit Girlanden und Fahnen geschmückte Stationsgebäude, das die „Compagnie“ hier in aller Eile abseits von der Stadt auf der Zschöllauer Flur errichten ließ, war typisch für die Eisenbahnbauten der damaligen Zeit. Wohltuend unterscheidet es sich in seiner frühen Sachlichkeit von der späteren sogenannten akademischen Bahnhofsarchitektur.

Parallel zum Bau des Bahnhofs entstand auf den unweit gelege-



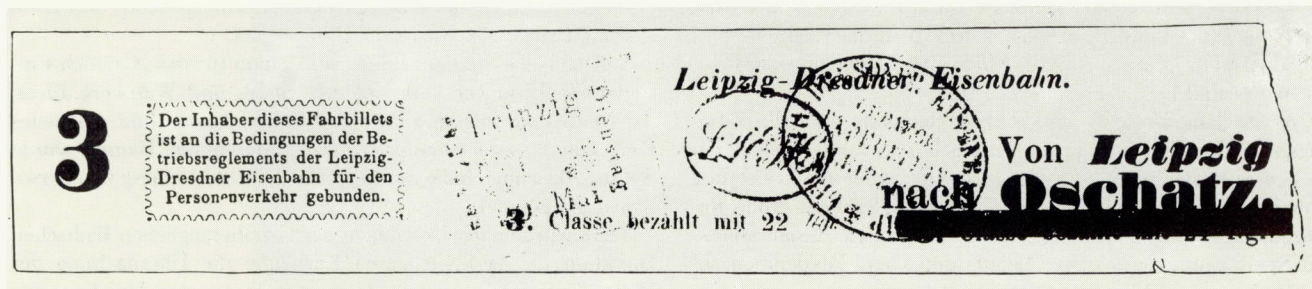
Der ursprüngliche Bahnhof von Oschatz



nen Zschöllauer Döllnitzwiesen eines der imposantesten Bauwerke der damaligen Zeit, der Döllnitztal-Viadukt. Am 30. Juni 1837 hatten die Arbeiten an der 734 Ellen langen Brücke begonnen. Sie ruhte auf 26 Pfeilern. Am 16. Juli 1838 meldete der Oschatzer Amtsmaurermeister Richter das Bauwerk als vollendet. Am 21. November erfolgte die Eröffnungsfahrt eines weiteren Abschnittes, des 13 Kilometer langen Teiles bis Riesa. Doch das Brückenbauwerk währte nur wenige Jahre. 1847 wurde der lange Viadukt in einen Damm gewandelt, und nur noch drei Öffnungen erinnerten an die Brücke.

Im Jahr 1878 begannen auf dem Gelände der Zschöllauer Flur

die Arbeiten für ein neues Dienst- und Empfangsgebäude, das am 7. Juli 1880 seiner Bestimmung übergeben werden konnte. Schon ein Jahr später rangierte der Bahnhof Oschatz unter damals 367 deutschen Stationen an der 55. Stelle, und 161 430 Personen benutzten hier im Jahr die Bahn. Die Eröffnung der schmalspurigen Strecken nach Mügeln (1885) und nach Strehla (1891) brachten Um- und Ausbauten der gesamten Anlage und des Empfangsgebäudes mit sich. Oschatz, von Anfang an eine Zwischenstation für die Wartung und Pflege der Lokomotiven, ist noch heute ein wichtiger Bahnhof auf der Strecke Leipzig–Dresden.



Fahrkarte aus den ersten Jahren des Bahnbetriebes

# Erst 1879 entstand eine bleibende Lösung



Vor der Eröffnung des nunmehr fünften Teilabschnittes der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, Oschatz–Riesa im November 1838, wurde ein Landstück auf Gröbaer Flur gekauft. Auf diesem kurz vor der Elbe liegenden Areal errichtete die Eisenbahnkompanie einen bescheidenen Bahnhof. Er bestand lediglich aus einem Einnehmerhäuschen, einer Passagierstube, einem Freiabtritt und einem Lokomotivschuppen mit Brunnen und Zisterne.

Mit der ersten Lokfahrt auf deutschem Boden hatte es sich eingebürgert, für die Befeuerung der Lokomotiven englischen Koks zu verwenden. Da dieser aber mit der Zeit immer teurer wurde, entschloß man sich sehr bald, einheimische Kohle zu verkoken. Dafür errichtete man zwischen dem Bahnhof Riesa und der Elbe eine bahneigene Kokerei. In den 12 Koksöfen nach dem Vorbild von Anlagen in Wales (England) wurde Steinkohle aus dem Plauenschen Grund bei Dresden verarbeitet.

Erst im Jahr 1844 wurde in Riesa das erste offizielle Empfangsgebäude seiner Bestimmung übergeben. Schon damals dominierte die „Restauration“. Sie war bestimmend für die Errichtung einer Empfangsstation. Das 24,5 Meter mal 12 Meter große Restaurationsgebäude enthielt neben einem großen Restaurations- und Speisezimmer noch eine Billett- und Gepäckexpedition sowie Wohnungen. 1850 entstand parallel zum damaligen Empfangsgebäude eine zweigleisige Maschinenhalle mit darüberliegenden Wohnungen.

Schon 1848 wurde die Verkokung von Steinkohle in Riesa generell eingestellt. Sie hatte sich erübrigt, da die Umstellung der Lokomotiven auf Feuerung mit reiner Steinkohle begonnen hatte. Mit der Errichtung der sogenannten Niedererzgebirgischen Eisenbahn von Riesa nach Chemnitz erhielt Riesa einen in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden zweiten Bahnhof. Am 27. August 1847 erfolgte die Eröffnung des Abschnittes Riesa–Döbeln. Zu dieser Zeit gab es zunächst nur behelfsmäßige Einrichtungen für die Abfertigung der Reisenden. Sie befanden sich auf dem Gelände des heutigen Postamtes. Die Gleistrasse wurde recht unzweckmäßig im spitzen Winkel kurz vor der Elbebrücke eingebunden. Das noch heute bestehende Empfangsgebäude wurde im Zeitraum zwischen 1857 und 1860 erbaut.

Seit 1854 bestand ein Industrieanschluß für das „Gräflich-Einiedelsche Eisenwerk“, das heutige Stahl- und Walzwerk Riesa. An Neubauten folgten 1859 ein Zisternenhaus, 1862 ein neues Heizhaus mit zwei Ständen für sechs Maschinen. Danach wurde die alte Maschinenhalle nur noch für die Unterstellung von Personenzügen genutzt.

1864 wurde nach Unterlagen der Großherzoglichen Badischen Direktion für Verkehrsbauten Karlsruhe die Überdachung des Hausbahnsteiges errichtet. Da das erwähnte neue Heizhaus aus dem Jahre 1862 schon wieder zu klein wurde, entstand 1876 ein halbrunder Lokomotivschuppen mit acht Ständen im Einfahrbe-



Historisches Foto vom Bahnhof Riesa



reich des Bahnhofs. Ein Jahr später wurde diese Halle mit weiteren acht Ständen vergrößert. Es entstand das Bahnbetriebswerk Riesa.

Den augenscheinlichen Abschluß der Entwicklungsphase bzw. des Findens und Suchens nach der richtigen Lösung bildete wohl das am 17. August 1879 vollendete zweite und noch heute bestehende Empfangsgebäude. Nach Entwürfen von Finanzrat Köpcke aus Dresden entstand hier auf einem 87,5 Meter langen und 20 Meter breiten Grundriß eine zweiteilige Anlage. An den dreigeschossigen Kopfbau schließt sich ein langgestreckter erdgeschossiger Anbau an. Hier fanden die Verkehrs- und Wirtschaftsräume, Zimmer für den Königl. Hof, Räume für das Fahr- und Aufsichts-

personal usw. Unterkunft. Der Kopfbau beherbergte im Erdgeschoß die Bahnhofsverwaltung und in den Obergeschossen Wohnungen.

Mit diesem Neubau war auch die Umgestaltung der Gleisanlagen sowie der Personenabfertigungsanlagen verbunden. Das Empfangsgebäude mit seinen neuen Gleisanlagen wurde sowohl für die Abfertigung der Leipzig-Dresdner als auch der Riesa-Chemnitzer Richtung ausgelegt. Bedingt dadurch erhielt die Riesa-Chemnitzer Richtung eine neue Gleislage. Der Chemnitzer Bahnhof in Riesa wurde damit 1887 aufgelassen. Im großen und ganzen sind die Bahnhofsanlagen in Riesa bis zum heutigen Tage ohne größere Veränderungen erhalten geblieben.





# Im Februar 1876 stürzte die Brücke ein



Nachdem die Meinungsverschiedenheiten über den Ort der Elbeüberquerung beigelegt, die grundlegenden Vermessungsarbeiten abgeschlossen und der detaillierte Standort für die Brücke bei Riesa gefunden waren, stand deren Bau nichts mehr im Wege. Für diesen ersten großen Brückenbau der Eisenbahn wurde ein fähiger Baumeister gesucht, und man fand ihn im sächsischen Landbaumeister Königsdorfer, der bereits mit dem Bau der kleineren Brücke über die Mulde bei Wurzen beauftragt gewesen war.

Die Arbeiten begannen Ende August 1836 mit dem Anlegen der elf auf Pfahlgründungen ruhenden Sandsteinpfeiler. Auf ihnen lagen Tragwerke aus verdübelten Holzkonstruktionen. Am 20. März 1839 konnte die Brücke von Oberbauleiter Kunz ohne nennenswerte Beanstandungen für den Verkehr freigegeben werden.

Unmittelbar nach der Brücke folgte auf dem rechten Elbufer der Röderauer Viadukt für die Überbrückung des Geländes zwischen der Elbe und dem Dorf Röderau. Insgesamt hatte dieser 24 Pfeiler. Wenige Jahre später wurde er – wie der Zschöllauer Viadukt – in einen Damm verwandelt. Heute existiert nur noch ein Durchlaß für die Straße nach Bobersen.

Nach einigen Jahren stellte sich heraus, daß die Elbebrücke nicht mehr den Anforderungen standhalten werde. Man entschloß sich, die Holzkonstruktion durch eine stählerne zu erset-

zen. Die Arbeiten für den neuen Brückenüberbau wurden in den Jahren 1872 bis 1875 ausgeführt. Die Gründungen der alten Brücke wurden wiederverwendet.

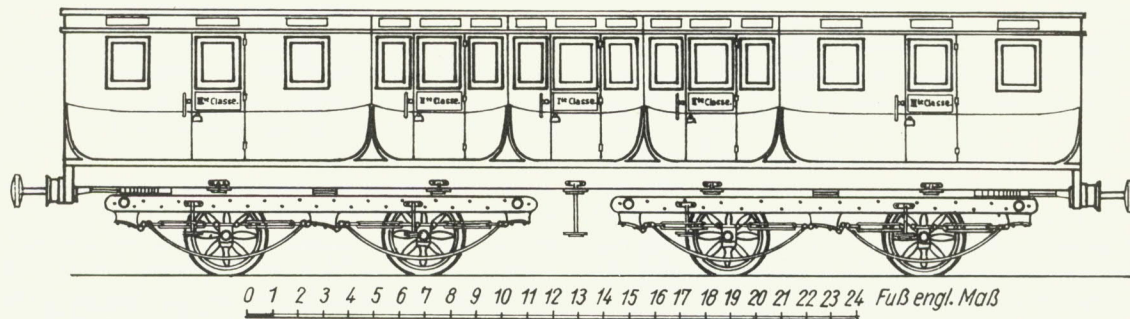
Bald schon trat ein für alle Beteiligten unerwartetes Ereignis ein: Ungewöhnlich starkes Hochwasser und erheblicher Eisgang auf der Elbe brachten am 19. Februar 1876 die Brücke zum Einsturz. Das war eine der ersten Katastrophen in der Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Über den sofortigen Wiederaufbau der Brücke bestand kein Zweifel. Man entschied sich für eine Interimslösung, die wiederum aus Holz gefertigt und am 15. Oktober 1876 dem Verkehr übergeben wurde.

Für den massiven Wiederaufbau der Brücke sah sich die private Gesellschaft außerstande. Der sächsische Staat übernahm hierfür die Kosten. Diesem Vorhaben gingen umfangreiche Baugrunduntersuchungen in den Jahren 1876/78 voraus, da die Brücke auf generell neuen Pfeilern stehen sollte. Entwurf und Bauleitung lagen in den Händen des Wasserbaudirektors Göbel aus Riesa und des Dresdner Ingenieurs Köpcke. Die neuen Pfeiler bestanden aus Sandstein. Überdeckt wurden sie von einer Stahl-Bogen-Konstruktion mit Öffnungen von 97,5 Metern. Die nun dritte Elbebrücke wurde am 12. Februar 1878 feierlich übergeben. Die parallel verlaufende Straßenbrücke ging erst am 19. Dezember des gleichen Jahres in Betrieb.

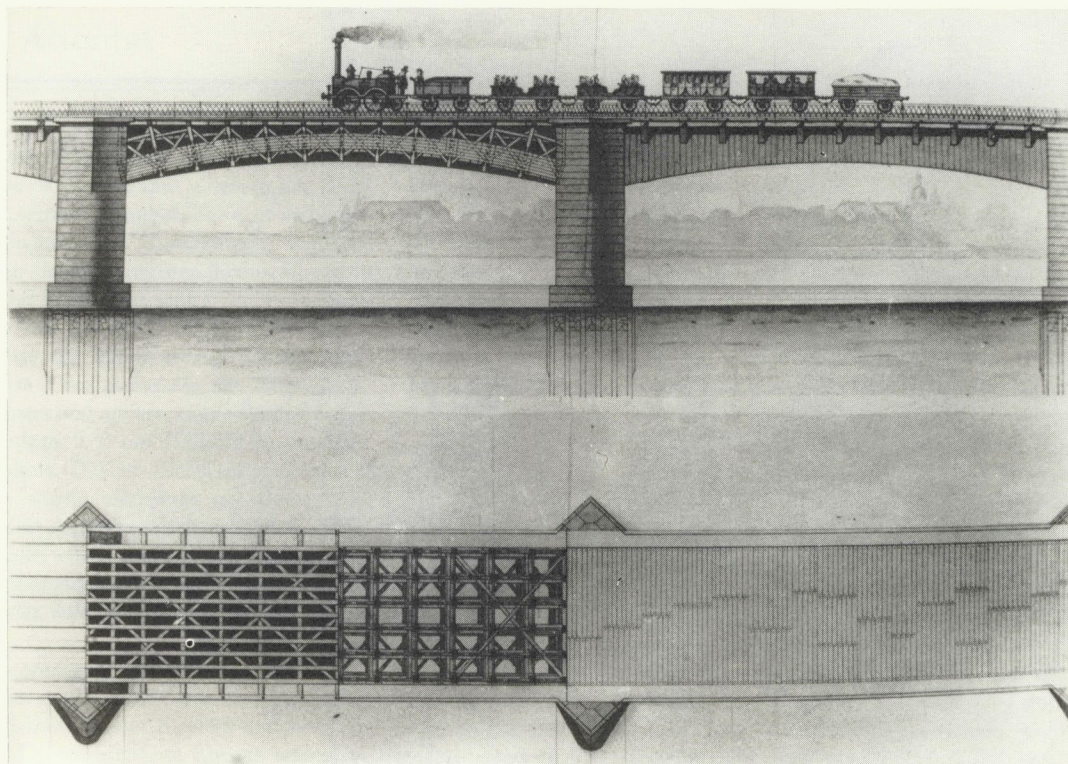
Faschistische Truppen führten am 23. April 1945 mehrere

Sprengungen am Bauwerk durch. Wiederum diene danach eine provisorische Holzbrücke der Aufrechterhaltung des Verkehrs, so daß am 10. Juli 1945, zwar nur eingleisig, der Verkehr wieder ins Rollen kam. Nach dem Neubau der nun separat stehenden Straßenbrücke im Jahr 1956 wurde auch der Bau eines völlig neuen Brückenzuges für die Eisenbahn ins Auge gefaßt. Er sollte als

modernes, der geplanten Elektrifizierung gerecht werdendes Bauwerk entstehen; eine großbogige Stab-Bogenbrücke mit jeweiligen Flachkonstruktionen als Vorbrücke. Diese Brückenkonstruktion konnte am 27. Juli 1956 im Beisein des damaligen Verkehrsministers Dr. Kramer übergeben werden.

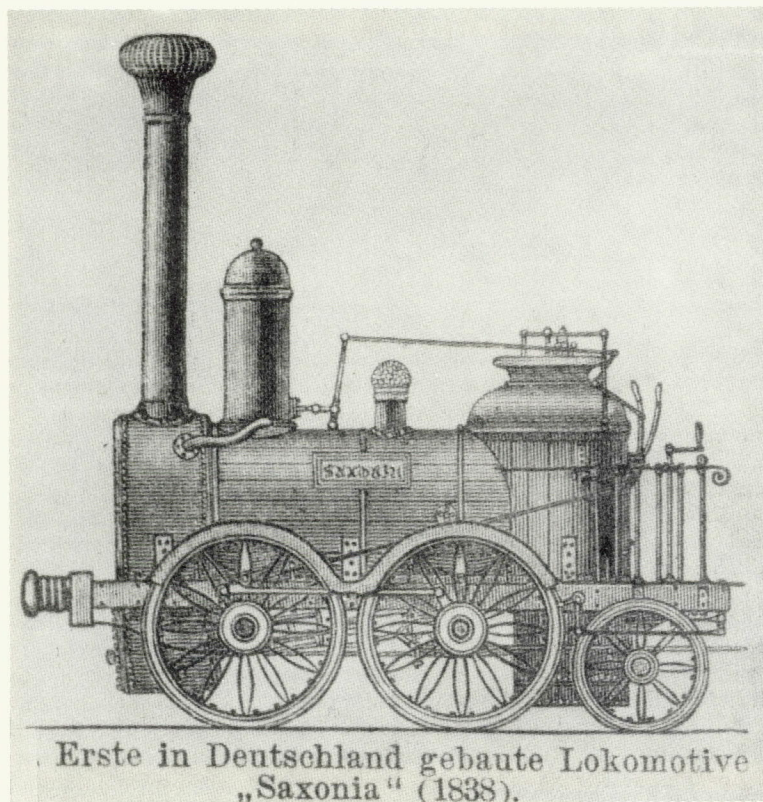


Personenwagen auf Bogenfedern (um 1850)



Die erste Elbebrücke für die Eisenbahn bei Riesa





Andreas Schuberts „Saxonia“





Großenhain – im gesamten Planungsbereich der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in keiner Weise erwähnt – sah in der Anlegung der Station Priestewitz „seinen“ Bahnhof. So ist es nicht verwunderlich, daß die Stadtväter von Großenhain vor der Eröffnung in Priestewitz einen Gasthof errichten ließen. Hier fand dann auch die Abfertigung der Reisenden statt.

In Priestewitz befand sich während der Bauzeit ein Werkplatz. Seine Gebäude wurden später für Billetverkauf, Gepäck- und Güterexpedition weitergenutzt. Eine Schmiede als Wagenwerkstätte, Zisterne, Wärterwohnhaus und andere kleine Baulichkeiten bildeten die erste Bahnhofsanlage. Erst um 1880/90 entstand die heutige Bebauung des Bahnhofs. Das im sächsischen Grundstil gehaltene Empfangsgebäude wurde allerdings mit Beginn der Elektrifizierung in unserer Zeit architektonisch erheblich verändert. Die hölzerne Sommerhalle wurde ohne Ersatz abgebrochen und an ihrer Stelle der Treppenaufgang für die Fußgängerüberführung errichtet, wodurch das äußere Erscheinungsbild erheblich gestört wurde.

Aber nicht dieses ohnehin wenig in Erscheinung tretende Gebäude war es, was Priestewitz in die Geschichte brachte. Es ist bekannt, daß mit der Inbetriebnahme der Strecke und noch einige Jahre danach englische Lokomotiven im Einsatz waren, da zu dieser Zeit keine eigenen deutschen Maschinen zur Verfügung standen. Johann Andreas Schubert, Professor am Polytechnikum

zu Dresden, nahm sich der Aufforderung an, die die Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompagnie veröffentlicht hatte: „... wir hoffen, daß unsere Maschinenwerkstätten mit allen Kräften streben werden, künftig Lokomotiven zu bauen...“ Schubert gründete mit Wirkung vom 1. Januar 1837 den „Dresdner Aktien Maschinenbauverein“ in Dresden-Übigau. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompagnie stellte ihre Erstlingslokomotive „Komet“ zu Studienzwecken zur Verfügung; in Dresden war außerdem die Maschine „Blitz“ stationiert. Andreas Schubert beeilte sich mit der Konstruktion seiner Lokomotive, der „Saxonia“.

Bereits Ende 1838 war sie fast fertiggestellt, so daß Anfang Dezember die Probefahrten auf dem Abschnitt Dresden–Weintraube beginnen konnten. Auch wenn zwei englische Maschinen das Vorbild waren, so waren doch – wie Schubert hervorhob – „... für die erste in Deutschland gebaute Lokomotive alle nötigen Teile selbst angefertigt worden, was mir bis jetzt noch niemand nachzutun gewagt hatte...“

Die Freude an dieser Pioniertat blieb aber nicht ungetrübt, denn manche Widersacher sorgten für Verdruß. Das war neben den englischen Lokomotivführern vor allem der Vorstand der Leipziger Maschinenreparatur-Werkstatt Kirchweger. Er bevorzugte englische Maschinen! Es gilt als wahrscheinlich, daß auf Kirchwegers Betreiben die „Saxonia“ keinen der vier Eröffnungszüge ziehen durfte.



So kam es dann dazu, daß Andreas Schubert auf dem offenen Führerstand mit seiner Maschine den Festzügen unter großem Jubel folgte. Auf der Rückfahrt von Leipzig nach Dresden am 8. April 1839 mußte er allerdings stundenlang auf Koks warten. Doch damit nicht genug: Unterwegs zeigte sich, daß etliche Signalwächter vom Nachfolgen der „Saxonia“ nicht in Kenntnis gesetzt waren, denn die Schranken – damals noch quer zum Gleis stehend – waren geschlossen. Entschlossen räumte Schubert die Hindernisse aus dem Weg.

Doch es kam noch schlimmer: Am gleichen Tag verursachten korruptierte Subjekte durch falsche Weichenstellung im Anhaltetepunkt Priestewitz einen Unfall der „Saxonia“ mit der unter Dampf stehenden englischen Maschine „Adler“. Schubert und sein Heizer konnten erst am folgenden Morgen die Fahrt nach Dresden fortsetzen. Das „Attentat von Priestewitz“ sollte das Vertrauen in die deutsche Lokomotive erschüttern. Doch ihr Ruhm war nicht mehr aufzuhalten. Es folgten größere deutsche Lokomotiven, bis die englische Vormachtstellung auf diesem Gebiet für immer ausgeschaltet war.

Johann Andreas Schubert

# Der ehemalige Tunnel von Oberau



Zwischen Riesa und Dresden lag am Dorfe Oberau ein für die damalige Zeit unüberwindbarer Bergrücken von rund 39 m. Er führte zum Bau des ersten Tunnels für die Eisenbahn auf deutschem Boden.

Die Arbeiten wurden am 1. Februar 1837 durch erfahrene Bergleute aus Freiberg begonnen. Nach Plänen von Oberbergrat Christian Brendel (Freiberg) haben sie vier Schächte bis auf die projektierte Tiefe von rund 20 m abgeteuft. Durch Verbinden der einzelnen Schächte wurde der Tunnel mit einer Länge von 513 m gebildet. Insgesamt wurden für den Tunnelbau 694 122 Kubikmeter Erdreich und Aushubmassen bewegt. Für die Gerüste benötigte man rund 2 400 Holzstämmen. Für Mauerwerk und Gewölbefläche wurden 12 700 Sandsteinquader und 141 000 sogenannte Grundstücke benötigt. Der verwendete Sandstein wurde in der Sächsischen Schweiz gebrochen.

An der Baustelle waren zu Beginn der Arbeiten rund 250 Bergleute und gegen Ende über 500 bis 700 Arbeiter tätig.

Östlich der Baustelle, auf der Höhe von Gohlis, wurden Werkhäuser und Unterkünfte errichtet. Dazu noch eine geräumige Gastwirtschaft, die eine geschäftstüchtige Rittergutsbesitzerin aus Oberau, die Schloßherrin Frau Staatsminister Freifrau von Werthern, unterhielt. Die Grundanlage enthielt ein Huthaus, ein Betthaus für die Bergknappen und die schon erwähnte Gastwirtschaft.

Bereits mit dem 16. September 1838 wurden Fahrten von Dresden bis nach Oberau durchgeführt. Nachdem Oberingenieur Kunz am 1. April 1839 der Eisenbahncompagnie meldete: „... die Strecke ist voll mit Lokomotiven passierbar...“, war der Tunnel so weit fertiggestellt, daß der Gesamteröffnung für den 7. April 1839 nichts mehr im Wege stand. „Ein großes Ereignis von ganz besonderem Eindruck war die Fahrt durch den Tunnel, der festlich durch die Bergleute, die mit Grubenlampen und Fackeln Aufstellung genommen hatten, beleuchtet war. Sie begrüßten die Züge mit lautem ‚Glück auf‘, von den Reisenden mit großer Anteilnahme erwidert.“ Mit dem 1. Oktober des gleichen Jahres war der Tunnel endgültig fertiggestellt.

Genügten in den ersten Jahren eine Tunnelbreite von 7,5 m, eine Höhe von 6,0 m und ein Gleisabstand von 3,1 m, so gestalteten sich diese Maße mit der Zunahme des Verkehrs und dem Größerwerden der Fahrzeuge immer mehr zu einem Engpaß. Zwar lagen im Tunnel zwei Gleise, doch konnte ihn in den letzten Jahren seines Bestehens immer nur ein Zug durchfahren. Dazu kam noch, daß durch fehlende Sperrungen und das verwendete Material starke Wasserdurchlässigkeit eintrat, die zu Auswaschungen des Gesteins führten. Berechnungen in den 30er Jahren unseres Jahrhunderts ergaben, daß der Kostenpunkt einer Sanierung gleichzusetzen sei mit den Kosten für einen Abbruch!

Daß kurz nach dieser Entscheidung, bereits am 1. Juli 1933,



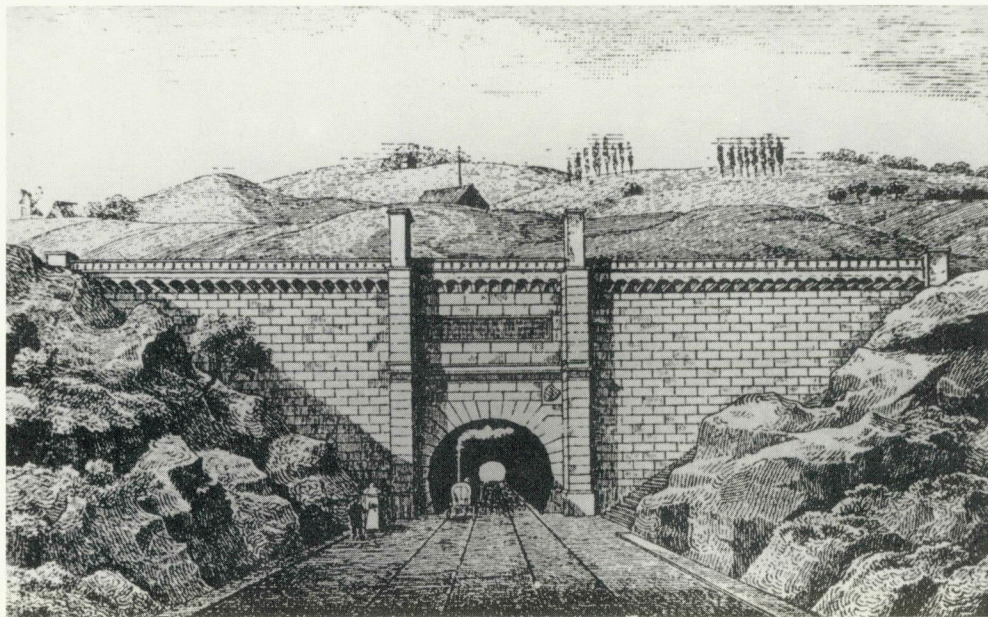


Historisches Foto vom Tunnel Oberau

mit den Abbrucharbeiten begonnen wurde, zeigt einmal, daß die technischen Mängel sowie die Betriebsbehinderungen so groß waren, daß ein Aufschub nicht mehr vertreten werden konnte. Um den Zugbetrieb weitestgehend aufrechtzuerhalten und die Abbruchmaßnahmen störungsfrei durchführen zu können, entschied man sich, neben der Tunnelröhre etwas höher gelegen ein Umge-

hungsgleis anzulegen. Gleichzeitig mit dem Abtragen der Überlasmassen wurde für die über den Tunnel führende Straße von Meißen nach Radeburg eine neue Stahlbetonbrücke errichtet.

Im Juni 1934 waren die Arbeiten abgeschlossen, und die Züge konnten auf der ehemaligen Tunnelachse nun im vorschriftsmäßigen Profil fahren.



Zeitgenössische Darstellung  
des Oberauer Tunnels





Abbruch des Tunnels





Seit dem Jahre 1934 steht an der Strecke Leipzig–Dresden, ganz genau am Kilometer 92,3 in unmittelbarer Nähe der Ortschaft Oberau, das „Erinnerungsdenkmal“ für den ersten deutschen Eisenbahntunnel von Oberau. Die Gedenksäule wurde aus dem Originalmaterial der Portalbekrönung des ehemaligen Tunnels geschaffen.

Im Vorfeld der Feierlichkeiten zum 150jährigen Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden – auch ganz speziell mit Blick auf die Eröffnung der Teilstrecke Dresden–Weintraube–Oberau am 16. September 1938 – wurde dieses Denkmal der Verkehrsgeschichte in den Monaten Juli/August 1988 restauriert.

Die Hochbaumeisterei Dresden der Deutschen Reichsbahn schuf dafür eine „denkmalpflegerische Zielstellung“. Sie sah neben der generellen Aufarbeitung des im Verlaufe der Jahre zum Teil stark verwitterten, spröde gewordenen und mutwillig beschädigten Sandsteins auch die Wiederherstellung des „sächsischen Wappens“ vor. Das Wappen ist kein Original vom Tunnel, sondern wurde 1934 im Sockel der Gedenksäule (zur Gleisseite) angebracht – sozusagen eine Huldigung an Sachsen. An der Zugangsseite des Sockels befindet sich eine Schrifttafel, die über die jeweiligen Bauzeiten Auskunft gibt. Beiderseits davon befanden sich der jeweiligen Zeit entsprechende Symbole; das rechte zeigt das alte Staatssymbol, das an der linken Seite angebrachte Symbol faschistischen Ungeistes wurde

nach dem zweiten Weltkrieg entfernt.

Die Arbeiten an dem auf der Höhe des 23 Meter tiefen Einschnittes stehenden Denkmal gestalteten sich sehr schwierig. Die dem Gleis zugewandte Sockelseite liegt 2,5 bis 3,0 Meter tiefer als die andere Seite. Die Böschung des Einschnitts weist zudem eine Neigung von 45 Grad auf, so daß insgesamt für die Arbeiten eine 12 Meter hohe Rüstung gestellt werden mußte. Die komplizierten Rüstarbeiten wie die notwendig gewordenen umfangreichen Sicherungsmaßnahmen bewältigte die Zimmererbrigade der Hochbaumeisterei Dresden. Die unmittelbaren Arbeiten am Sandstein übernahm die Firma Herbert Hain aus Meißen. Die Firma Manfred Kotte aus Meißen gab dem sächsischen Wappen mit seinen Originalfarben Schwarz/Gold/Grün neue Frische. Sie alle trugen mit hoher Einsatzbereitschaft und ihrer Fachkenntnis dazu bei, ein uns überliefertes Zeugnis von den schweren Anfängen beim Bau der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig–Dresden vor 150 Jahren in alter und neuer Solidität der Nachwelt zu erhalten.

Leider ist das Denkmal zu Fuß nur über eine ziemlich weite Strecke zu erreichen. Vom Zug aus können Reisende aus Richtung Dresden wenige Minuten nach der Fahrt durch den Bahnhof Niederau das Denkmal vom Fenster aus auf der rechten Seite ganz oben auf der Höhe des tiefen Einschnittes erblicken. Und da läßt sich dann auch erahnen, welche Leistung hier vor 150 Jahren mit dem Tunnelbau vollbracht wurde.



Inschrift am Denkmal

Am Kilometer 92,3 der Leipzig-Dresdner Eisenbahn: das Oberauer Tunneldenkmal nach seiner Rekonstruktion



Der Bahnhof Oberau entstand durch die Übernahme der vorhandenen Gebäude der Baustelleneinrichtung des Tunnelbaus und wurde von der Meißner Bevölkerung begrüßt und in Anspruch genommen. Allerdings war der Bahnhof für sie nur über eine weite Strecke erreichbar. Auf Drängen der Stadt Meißen entschied man sich deshalb für eine Verbesserung durch den Bau eines neuen Bahnhofs – in maximaler Nähe der Stadt, auf der Niederauer Flur.

Bereits zwei Jahre nach der Eröffnung der Bahn wurde in den Monaten September/Oktober 1841 mit dem Bau begonnen. Schon am 1. April 1842 waren die Gebäude fertiggestellt, so daß am 15. Mai der Bahnhof Niederau offiziell in Betrieb gehen konnte. Wiederum auf der linken Seite stehend, erhielt er eine direkte Verbindungsstraße nach Meißen.

Mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Niederau wurden die Anlagen in Oberau stillgelegt und abgebrochen, wie man jahrelang annahm. Nach umfangreichen Untersuchungen wird jetzt mit großer Wahrscheinlichkeit angenommen, daß verbliebene Reste der Oberauer Anlagen nach starkem Umbau seitdem als Wohnbauten genutzt werden.

Zur Erstbebauung des Bahnhofs Niederau gehörten neben dem Restaurationsgebäude das Empfangsgebäude, das Stallgebäude, die Remise, ein Wohn- und Abortgebäude. Etwas abseits stand noch ein Wasserstationsgebäude, das aber schon sehr zeitig

wieder abgebrochen wurde. Mit der Eröffnung der Zweigbahn Borsdorf–Coswig 1868 bzw. der Teilstrecke Coswig–Meißen am 1. Dezember 1860 ging die überregionale Bedeutung des Bahnhofs Niederau stark zurück. Das führte auch zu Änderungen in der Nutzung der Gebäude. Aus dem Restaurationsgebäude wurde das Empfangsgebäude und aus dem Empfangsgebäude der Güterschuppen. Das ehemalige Restaurationsgebäude – ein zweigeschossiges Gebäude mit resalitartigen Langseiten und bewußter Vier-Giebel-Ausbildung – verfügte im Erdgeschoß über zwei Gästezimmer mit Küchenräumen und im Obergeschoß über einen großen Saal sowie Wohnungen. In den Jahren um 1877 wurde die Bewirtschaftung eingeschränkt. Ein Teil des Erdgeschosses diente danach als Empfangsbereich für die Reisenden, der andere Teil für Wohnungen. Das Obergeschoß erhielt generell Wohnungen.

Das ehemalige Empfangsgebäude stellt in seiner Bauweise wie auch in seiner Lage zum Gleis eine Besonderheit dar. Das betrifft nicht nur die Wahl des Schweizerhaus-Stils, sondern auch die Bereitstellung der Personenwagen, die in dieser Art nur in Niederau Anwendung fand. Ob von Leipzig oder von Dresden kommend, wurden hier der oder die Wagen für den Großraum Meißen abgehängt, auf einer kleinen Drehscheibe um 90 Grad gedreht und in die offene Halle geschoben (oder gezogen). Der gleiche Aufwand mußte für die Abfahrt betrieben werden. Daraus resultiert die





Der Bahnhof Niederau um 1907

Giebelstellung zum Gleis. Diese aufwendige Wagenbereitstellung wurde schon vor 1860 eingestellt und ein Bahnsteig zum normalen Ein- und Aussteigen errichtet.

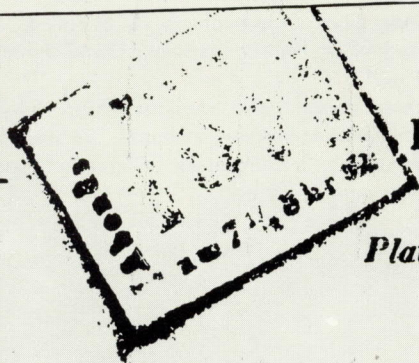
Die Veränderungen setzten sich ab 1862 auch an den Fassaden beider Gebäude fort. So erhielt das bis dahin aus Fachwerk bestehende Obergeschoß eine Holzverschalung. 1877 wurde das aus Zyklopenmauerwerk bestehende Untergeschoß geputzt. Gleiche Veränderungen traten am ehemaligen Empfangsgebäude ein. Ei-

nen Eingriff in das äußere Erscheinungsbild bedeutete 1907 die Errichtung eines Zwischenbaus als Stellwerk. Dieses Gebäude hob zum großen Teil die markante Einzelstellung beider Grundgebäude auf.

Niederau, heute unter Denkmalschutz stehend, wird seiner Grundaufgabe, Abfertigungsbahnhof für den Personenverkehr und für Anschlußleistungen im Güterverkehr zu sein, bis in die Gegenwart gerecht.



**1**



**Von *Niederau*  
nach *Dresden*.**

**1. Classe. Wagen №**

**Platz №**

**bezahlt mit 10 Gp.**

1. Dieses Billet, welches nur für die darauf bezeichnete Fahrt gilt, muss der Reisende bei sich führen und jederzeit zur Revision bereit halten. Wer ohne Billet oder mit einem unrichtigen gefunden wird, hat das Fahrgeld auf die ganze Länge der Bahn für den Platz, auf welchem er sich befindet, unbedingt nachzuzahlen und wird, nach Befinden, auf der Bahn ausgesetzt.
2. Der Empfänger des Billets hat sofort zu prüfen, ob solches auf die gewünschte Fahrt lautet; spätere Reclamationen werden nicht berücksichtigt.



3. Versäumte Abfahrt begründet keinen Anspruch irgend einer Art, eine unterbrochene Fahrt berechtigt nur zur Rückzahlung der bezahlten Fahrtax pro Rata.
4. Alles Gepäck, wovon 50 Pf. frei, Uebergewicht aber mit 2 Gr. für je 10 Pf. für die ganze Strecke zu bezahlen ist, wird mit 1 Thlr. per Pf. garantirt, muss mit Namen und Bestimmungsort bezeichnet, eine Stunde vor Abfahrt eingeliefert und der darüber unentgeltlich ertheilte Garantieschein abgefordert werden. Nur gegen Zurückgabe dieses Scheins wird das Gepäck ausgeliefert. Gepäck, was der Reisende, soweit der Raum im Wagen es gestattet, bei sich behalten will, wird auf keine Weise vertreten.
5. Wer sein Gepäck zu 2 oder 3 Thlr. per Pf. versichert haben will zahlt  $\frac{1}{2}$  pCt. für den Mehrwerth.
6. Tabakrauchen in der 1 Wagenklasse wird unter keiner Bedingung gestattet, und im Contraventionsfall der Betreffende in eine andere Wagenklasse gewiesen.
7. Es ist den Schaffnern, Kofferträgern und dem übrigen Dienstpersonal bei Dienstentsetzung untersagt, Trinkgelder zu beanspruchen. Beschwerden können in das auf allen Stationen befindliche Buch eingetragen werden. Betreffen solche das Dienstpersonal, so ist Nummer oder Name derjenigen anzugeben, über welche Klage geführt wird.



Ein Schmuckstück an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn – der rekonstruierte Bahnhof von Niederau





Tausende konnten sich beim Bahnhofsfest am 16. September 1988 überzeugen, mit welchem Erfolg Niederau als erster Gebäudekomplex der Leipzig-Dresdner Eisenbahn konsequent nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten – zum überwiegenden Teil durch die Hochbaumeisterei Dresden der Deutschen Reichsbahn – rekonstruiert wurde. Von der Kompliziertheit der Arbeiten werden allerdings die wenigsten der Besucher auch nur eine Vorstellung haben.

1984 begannen die Arbeiten am heutigen Empfangsgebäude. Schwerpunkt war die Sanierung des Daches und der stehenden Schalung am Ober- und Dachgeschoß. Hier gab es die erste große Überraschung. Der Großteil der Dachsparren war als Folge des Dachbrandes um 1930 noch immer verkohlt und mußte ausgetauscht werden. Überwiegend neugefertigt werden mußte auch der 1,2 Meter große Dachüberstand einschließlich der profilierten Unteransichten. 1987 begannen die Arbeiten am komplizierten Dach des Zwischenbauwerks, das als Stellwerk dient. Ob Abbruch- oder Montagearbeiten – die Funktion als Stellwerk durfte nicht unterbrochen werden. Das stellte sich vor allem deshalb als sehr schwierig heraus, weil zwischen den einzelnen Bauphasen das Gebäude ohne Dach gegen Witterungseinflüsse zum Teil über einen längeren Zeitraum gesichert werden mußte. Dazu kam nicht selten der Staub der Abbruchmassen. Dennoch: Die Technik des Stellwerkes arbeitete auch in dieser Zeit ohne nennens-

werte Störungen. Der Hauptanteil dieser Arbeiten wurde von der Hochbaumeisterei Dresden bewältigt. Parallel dazu leisteten die Kollegen der verschiedensten technischen Dienststellen und die Beschäftigten des Bahnhofs ihrerseits die erforderlichen Arbeiten und trugen somit zum Gelingen dieser komplizierten Rekonstruktion bei. Als letzter und wohl aufwendigster Teil der Rekonstruktion gestaltete sich der ehemalige Güterboden. Das zu 90 Prozent aus Holzfachwerk bestehende und mit einem überlangen Dach versehene Gebäude ist immerhin 146 Jahre alt. Dreimal wechselte es in dieser Zeit seine Funktion: vom Empfangsgebäude über den Güterboden zum Lager- und Wohngebäude. Alle Wohnungen mußten freigelenkt werden. Die Dresdner Werkstatt der Hochbaumeisterei Dresden schuf in den Wintermonaten 1987/88 alle Vorfertigungsteile wie Dachfenster, Zahnleisten, Sparrenköpfe und anderes. Bei der Freilegung des Daches ergab sich, daß einige Sparren auf zwei bis drei Meter nicht mehr vorhanden oder soweit zersetzt waren, daß kein Nagel Halt fand. Neue Kant-hölzer wurden eingesetzt oder aber angeschuht. Das gleiche traf für fast alle Sparrenköpfe des auch hier 1,2 Meter überstehenden Daches zu. Der gleisseitige Giebel erhielt wieder die große Einfahröffnung, die wie 1920 mit einer Holz-Glas-Konstruktion geschlossen wurde. Das äußere Erscheinungsbild aller Gebäude entspricht dem Stand um 1920/1930. Ein Zurück in den Erstzustand von Mitte des vorigen Jahrhunderts war funktionell wie



auch ökonomisch nicht mehr vertretbar. Mit den nun beendeten Arbeiten kann der älteste Bahnhof der DR dank der Leistungen der Hochbaumeisterei Dresden und von Handwerksfirmen aus Meißen, Niederau und Weinböhla als Denkmal auch modernen Funktionen gut gerecht werden. Es ist geplant, das Obergeschoß

des ehemaligen Empfangsgebäudes für museale Zwecke auszubauen. Gezeigt werden sollen unter der Leitung der Heimatstube Oberau/Niederau Exponate zur Regionalgeschichte und der Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

14

Tägliche Abfahrten vom 1. März bis zum 1. October.

**Cours von Leipzig nach Dresden.**

Abfahrt von	Postzüge mit Personen		Packzüge mit Personen		
	I.	II.	I.	II.	III.
	Morgens von Leipzig bis Dresden	Nachm. von Leipzig bis Dresden	Morgens von Oschatz bis Dresden	Vorm. von Leipzig bis Dresden	Abends von Leipzig bis Oschatz
* Leipzig	6	4	9	6 1/2	
* Sommerfeld	.....	.....	9	6 1/2	
* Borsdorf	.....	.....	9 1/4	6 1/2	
* Posthausen	.....	.....	9 1/4	6 1/2	
* Machern	.....	.....	9 1/2	7	
* Altenbach	.....	.....	9 1/2	7	
* Wurzen	6 1/2	4 1/4	9 1/4	7 1/4	
* Kühren	.....	.....	10	7 1/2	
* Dornreichenbach	.....	.....	10 1/4	7 1/2	
* Radegast	.....	.....	10 1/4	7 1/2	
* Luppau-D.	7	5	10 1/4	7 1/2	
* Grossböhla	.....	.....	10 1/4	8	
* Oschatz	7 1/4	5 1/4	5	11	
* Bornitz	.....	.....	5	11 1/4	
* Merzdorf	.....	.....	5	11 1/2	
* Riesa	7 1/4	5 1/4	5 1/4	11 1/2	
* Rödera	.....	.....	5 1/4	11 1/2	
* Langenberg	.....	.....	5 1/4	11 1/2	
* Zschaiten	.....	.....	5 1/4	11 1/4	
* Medesau	.....	.....	5 1/4	11 1/4	
* Fristewitz	8 1/4	6 1/4	6	12	
* Jessen	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Niederau	8 1/4	6 1/4	6 1/4	12 1/4	
* Coswig	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Kötschenbroda	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Weintraube	.....	.....	6 1/4	1	

15

Tägliche Abfahrten vom 1. März bis zum 1. October.

**Cours von Dresden nach Leipzig.**

Abfahrt von	Postzüge mit Personen		Packzüge mit Personen		
	I.	II.	I.	II.	III.
	Morgens von Dresden bis Leipzig	Nachm. von Dresden bis Leipzig	Morgens von Riesa bis Leipzig	Vorm. von Dresden bis Riesa	Abends von Dresden bis Riesa
* Dresden	6	4	9	6 1/2	
* Weintraube	.....	.....	9	6 1/2	
* Kötschenbroda	.....	.....	9 1/4	6 1/2	
* Coswig	.....	.....	9 1/4	6 1/2	
* Niederau	6 1/4	4 1/4	9 1/4	7	
* Jessen	.....	.....	9 1/4	7 1/4	
* Fristewitz	6 1/4	4 1/4	9 1/4	7 1/4	
* Medesau	.....	.....	10	7 1/2	
* Zschaiten	.....	.....	10	7 1/2	
* Langenberg	.....	.....	10 1/4	7 1/2	
* Rödera	.....	.....	10 1/4	7 1/2	
* Riesa	7	5	5	10 1/2	
* Merzdorf	.....	.....	5	10 1/2	
* Bornitz	.....	.....	5 1/4	10 1/2	
* Oschatz	7 1/4	5 1/4	5 1/4	11	
* Grossböhla	.....	.....	5 1/4	11 1/4	
* Luppau-D.	7 1/4	5 1/4	5 1/4	11 1/4	
* Radegast	.....	.....	5 1/4	11 1/4	
* Dornreichenbach	.....	.....	6	11 1/4	
* Kühren	.....	.....	6	12	
* Wurzen	8 1/4	6 1/4	6 1/4	12 1/4	
* Altenbach	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Machern	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Posthausen	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Borsdorf	.....	.....	6 1/4	12 1/4	
* Sommerfeld	.....	.....	6 1/4	1	

Fahrplan um 1840

# Drei Epochen

## Verkehrsgeschichte in Coswig



Betrachtet man heute die Bahnanlagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahnstrecke, so erkennt man, daß vor allem ständige Veränderungen typisch waren; hin und wieder entstanden auch Bauwerke, die bis heute erhalten blieben. An keiner Stelle ist die Entwicklung so deutlich ablesbar wie im Bereich Coswig. Hier sind – wohl einmalig – noch alle drei Entwicklungsperioden in originaler Art erhalten.

Am 10. Juni 1840 wurde der „Anhaltepunkt“ Coswig eingerichtet. Inwieweit das erste Gebäude schon bestand oder erst durch die Compagnie erbaut wurde, war bislang nicht eindeutig bestimmbar. Bauweise, Baustoffe und Grundriß deuten auf das letztere hin.

In den Jahren zwischen 1860 und 1865 entstand dann der erste Bahnhof, etwa 700 Meter vom bisherigen „Anhaltepunkt“ in Richtung Dresden gelegen. Neben dem Empfangsgebäude im Stil der sächsischen Bahnhofsbauten – ein schlichter Putzbau mit realsitatigen Mittelachsen, dessen Quaderung und Fassadenschmuck aus aufgetragenem Putz bestand – wurden noch einige Nebengebäude errichtet. Dieser Bahnhof lag aber im Gleisbogen, und bald erforderte die technische Entwicklung einen neuen Bahnhofsbau. Dessen Empfangsgebäude entstand im Zeitraum vom 11. September 1893 bis 4. Juni 1894. Es zeigte gegenüber

seinem Vorgänger auch eine zeittypische Fassade, aber in konsequentem Klinkervorsatz und mit werksteinbetonten Eck-, Giebs- und Fensterumrahmungen und zahlreichen Zinkprofilierungen, auch Jugendstilelementen. Dieses Objekt dient bis heute unverändert als Empfangsgebäude des Bahnhofs Coswig.

Kötzschenbroda – durch das Lied „Sagen Sie, mein Herr, fährt dieser Zug nach Kötzschenbroda?“ bekannt geworden – ist die frühere Bezeichnung des heutigen Radebeul West. Hier entstand in den Jahren zwischen 1895 und 1896 ein überdimensionales, reich an Schmuckwerken versehenes Empfangsgebäude: Klinkerfassade, bewußte Betonung auf Eckausbildung, Giebs- und Öffnungsumrahmung fallen auf. Das Gebäude ist zur Straße mit drei Geschossen und vom Bahnsteig teils erd-, teils zweigeschossig erkennbar. Es steht parallel zur Bahn und erscheint vom Vorplatz als robuster Pavillon und vom Bahnsteig als ein langgestreckter Baukörper. Empfangshalle, Vestibül, Durchgang zum Bahnsteig sowie die Tunnelanlage sind so in einer Einheit verbunden, daß kein Zweifel aufkommt: Hier ist ein Gebäude in einem Guß entstanden.

Der Bahnhof Radebeul, heute Radebeul Ost, wurde am 29. November 1860 in Betrieb genommen. Am 9. Januar 1900 wurde das erste und heute noch bestehende Empfangsgebäude eingeweiht.



Kötzschenbroda. Bahnhof, *von Kötzen*.

Verlag von Carl Pitzius, Kötzschenbroda. Druck & Sohn, Meissen.

Historische Postkarte vom Bahnhof Kötzschenbroda



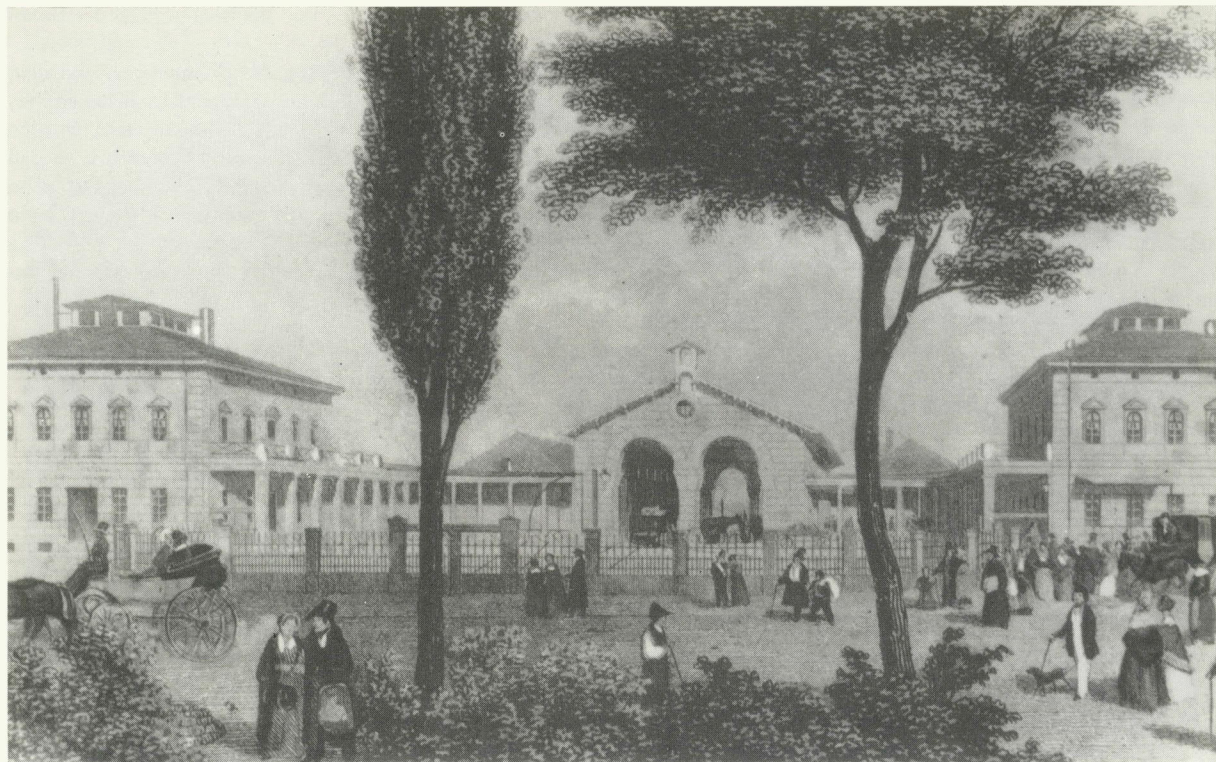
Mit dem 25. Oktober 1900 war auch der gesamte Bahnhofsbereich fertiggestellt. Danach folgend wurde am 4. Dezember der viergleisige Betrieb bis Kötzschenbroda aufgenommen. Mit dem relativ weit von den Gleisanlagen stehenden Empfangsgebäude wurde in Radebeul ein Bauwerk geschaffen, das einerseits voll dem architektonischen Grundstil der Bahnhofsbauten um die Jahrhundertwende entspricht und zum anderen eine starke Eigenwilligkeit aufweist. In den folgenden Jahren wurde der Bahnsteigtunnel angelegt. Einschließlich der Überdachung der Bahnsteige erfolgte eine Verbindung zum Empfangsgebäude.

Am 15. September 1884 fuhr von Radebeul Ost erstmals die

Schmalspurbahn nach Radeburg, und bis heute erfüllt der Bahnhof beide Aufgaben.

Mit der schrittweisen Höherlegung der Bahnanlagen und dem viergleisigen Ausbau war der Bau von zahlreichen Brücken verbunden. Da sich der Damm durch ganz Radebeul zieht, wurden so gut wie alle Wege und Straßen niveaufrei unterführt, so daß heute zwischen Radebeul-Zitzschewig und Radebeul-Ost zehn Brücken bestehen. Der Beweis, daß vor dem Umbau alle zehn Straßen die Gleisanlagen kreuzten, ist heute noch zu sehen: Es sind die noch stehenden zehn ehemaligen Wärterwohnhäuser unmittelbar an den Brücken.





Der erste Dresdner Bahnhof (1837–1857)

# Der erste Dresdner Bahnhof stand nicht lange



Die Linienführung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn endete auf der rechten Elbseite, in unmittelbarer Nähe am Fluß und am Kern der Dresdner Neustadt. Das gekaufte, etwa 4,5 Hektar große Areal lag zwischen der damaligen Chaussee nach Meißen (der heutigen Leipziger Straße) und der vormaligen Lage der Großenhainer Straße. Hier befanden sich zwei Häuser in Pavillon-Bauweise mit Billettverkauf, Expedition, Verwaltung und Wohnungen. Zwischen diesen hatte man eine viergleisige Wagenhalle errichtet. Der symmetrisch aufgebaute Gebäudekomplex war mit einem korbbogenartigen Laubengang verbunden. Eine Rotunde, ein Königswagenschuppen, zwei Güterböden und Gebäude mit technischen Einrichtungen vervollkommeten den ersten Bahnhof in Dresden. Immerhin waren hier bereits über 1 900 Meter Gleis, 16 Weichen, zwei einseitige und zwei zweiseitige Drehweichen und eine Rampe installiert.

Auf dem ersten Leipziger Bahnhof wurde durch Zufall eine bahnbrechende Erfindung gemacht: das Bewegen einzelner Wagen ohne Maschine. Das heißt, man zog die zu rangierenden Wagen auf ein im Gefälle liegendes Gleis – hier war es das Hauptgleis – und ließ nach Stellen der entsprechenden Weiche die Wagen in die gewünschte Richtung laufen. Erstmals wurde dieses billige Verfahren im Jahre 1846 durchgeführt.

Der erste Bahnhof blieb bis zum Bau des zweiten Leipziger Bahnhofs im Jahre 1857 ohne Veränderungen bestehen. Danach wurden alle Anlagen, außer den beiden Pavillon-Gebäuden, abgebrochen. Im Zuge der weiteren Veränderungen von 1880 und der Schaffung eines eigenständigen Güterbahnhofs wurden auch diese letzten Zeugen aus dem Jahr 1838 abgerissen. Heute befindet sich hier die Einfahrt für Straßenfahrzeuge in den Güterbahnhof. Das Kernstück des neuen, in den Jahren zwischen 1857 und 1869 entstandenen zweiten Leipziger Bahnhofs, nun zwischen der Leipziger und der Großenhainer Straße liegend, war das Empfangsgebäude. Das 300 Meter lange Gebäude gliederte sich in drei Hauptteile; der große Mittelbau und die beiden gleichen Seitenflügel. Die mit dem Empfangsgebäude bebaute Fläche betrug 3 200 Quadratmeter, wovon allein auf die Warte- und Vorhallen 1 200 Quadratmeter entfielen. Auf der Engseite befanden sich die Bahnsteige mit einer Länge von 650 Metern.

In den Anfangsjahren erfolgte die Behandlung der Züge aus den jeweiligen Richtungen getrennt. Für die Züge aus Leipzig standen je eine Ankunfts- und eine Abgangshalle zur Verfügung: die Leipziger Halle. Nach dem Jahre 1852 erreichten auch Züge von der böhmischen Grenze den Bahnhof. Für sie wurde die Prager Halle angelegt.



In der sogenannten 2. Umbauperiode um 1880 wurden viele technische Neuerungen realisiert, aber auch am Empfangsgebäude wurde einiges verändert. Der gesamte Westflügel – der Teil der Prager Halle – wurde mit der Einführung des offiziellen Durchgangsverkehrs abgebrochen.

Und schon 10 Jahre später wurde wieder gebaut: Zwischen 1890 und 1901 – der sogenannten 3. Umbauperiode – entstand als Neubau der heutige Personenbahnhof Dresden-Neustadt, und der ehemalige Leipziger Bahnhof wurde als Personenbahnhof aufgelöst. Hier wurde mit geringem Aufwand ein spezieller Eil-

gutbahnhof eingerichtet. Eine architektonische Veränderung trat nicht ein. In den letzten Tagen des zweiten Weltkrieges, als große Teile Dresdens in Schutt und Asche sanken, blieb auch der ehemalige Leipziger Bahnhof nicht verschont. Drei Gebäudeteile wurden durch Brandbomben zerstört. In den folgenden Jahren wurden zwei von ihnen abgebrochen, so daß heute nur noch vier von den sechs ursprünglichen Teilen des Bahnhofs vorhanden sind. Hier ist in den nächsten Jahren ein Wiederaufbau geplant. Genutzt werden sollen sie für die Zentralisierung der Expreßgutabfertigung.





Der Dresdner Hauptbahnhof zur Jahrhundertwende

# 1846 begann der Bau der Marienbrücke



Nachdem die Leipzig-Dresdner Eisenbahn am 7. April 1839 dem Verkehr übergeben worden war, folgten wenige Jahre später weitere Bahnen, so die „Schlesische Bahn“ Dresden–Görlitz am 1. September 1847 und die „Böhmische Bahn“ Dresden–Bodenbach am 6. April 1851. Die Leipziger und die Schlesische Bahn endeten in unmittelbarer Nachbarschaft auf der Neustädter, die Böhmische allerdings auf der Altstädter Seite. Diese drei Bahnen verfügten jeweils über einen eigenen Endbahnhof; eine Verbindung zwischen ihnen bestand nicht, was erhebliche Nachteile brachte. So ist es verständlich, daß der Wunsch nach einer Verbindung der auf verschiedenen Territorien liegenden Endbahnhöfe immer größer wurde.

Zu diesem Zeitpunkt verfügte Dresden über nur eine Verbindung zwischen der Altstadt und der Neustadt: die Augustusbrücke. Die Zerstörung dieser Brücke durch die Hochflut der Elbe am 31. März 1845 machte die Notwendigkeit einer zweiten festen Verbindung noch deutlicher. Die Stadtgemeinde und die Behörden der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn kamen überein, die neue Elbbrücke für die Eisenbahn- sowie den Straßenverkehr gemeinsam einzurichten.

Der erste Spatenstich erfolgte am 26. August 1846; am 3. Dezember des gleichen Jahres wurde der Grundstein gelegt. Im Verlaufe der Jahre 1847/48 wurden die 12 Pfeiler der Hauptbrücke gegründet und aufgemauert. Danach folgten in kurzer Zeit – vom

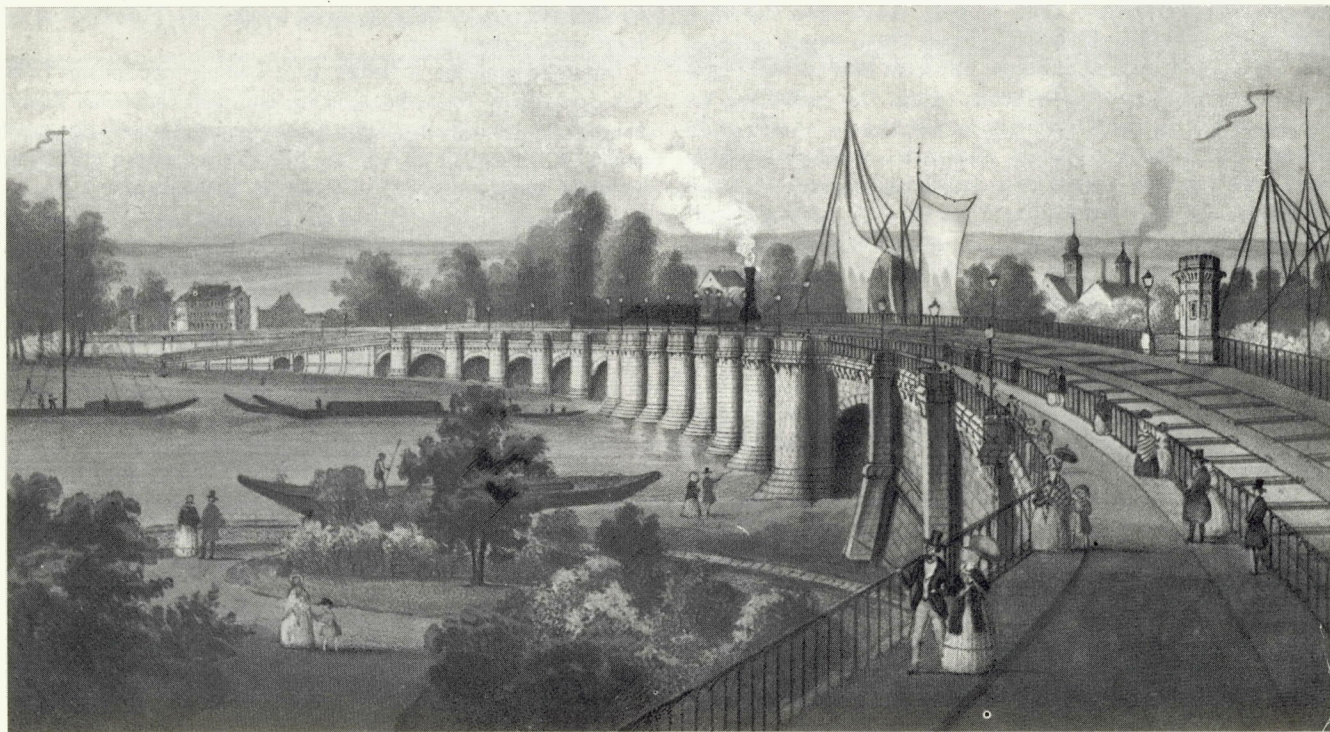
12. April bis 31. Oktober 1849 – die Arbeiten an den Gewölben. Im Jahre 1850 wurden die Stirnflächen der Brücke ausgeführt und die Viadukte des linksseitigen Ufers gegründet, im darauffolgenden Jahre die Viadukte und die Rampen am gegenüberliegenden Ufer begonnen. Die Übergabe der gesamten Brücke erfolgte am 19. April 1852.

Für die Konstruktion der Brücke waren sowohl die zu erwartende Belastung, das eingesetzte Material – Sandstein – sowie die Angleichung an die Augustusbrücke maßgeblich. So kam nur eine gewölbte Konstruktion in Frage. Und auch die Höhenlage sowie die Aufteilung der Durchlässe im Strombereich waren damit vorgegeben.

Die gesamte 1 742 Meter lange Anlage verfügte über drei Hauptteile: die Strombrücke mit zwölf je 28,32 Metern weiten Korbkonstruktionen und je einem Rundbogen von 14,16 Metern; die Neustädter Auffahrrampe mit 198,20 Metern sowie die Altstädter Rampe mit den Viaduktenaufteilungen von insgesamt 769 Metern einschließlich den Durchlässen für die Friedrich- und die Stiftstraße. Dieser große Aufwand an Viadukten und Stützmauern auf der Altstädter Seite ist durch die Lage im Urstromtal der Elbe und den damaligen Verlauf der Weißeritz begründet.

Die Gründung der Strompfeiler erfolgte mittels Holzpfählen. Für die kleineren wurden 250 Stück beschuhte Rostpfähle, für





Blick im Jahre 1852 von Dresden-Neustadt auf die Marienbrücke

die größeren 350 Stück – damit über die theoretische Sicherheit hinausgehend – eingeschlagen. Die obere Fläche wurde verholmt und mit einem Bohlenbelag belegt. Um diese Bohlen- und Pfahlroste wurden hölzerne Spundwände gelegt. Die Ausfüllung erfolgte mit Bruchsteinen und Beton. Auf die so vorbereiteten Gründungen folgte letztlich das Mauerwerk aus Sandsteinquadern. Durch genaue Vorfertigung und Einhaltung der Maße an

der Baustelle war es möglich, einen Großteil der Steine schon im Steinbruch vorzufertigen.

Die umfangreichen Arbeiten unter Leitung von Johann Gottlieb Lohse, Kgl. Wasserbaudirektor, und dem Geheimen Baurat Major Kunz, fanden allgemeine Anerkennung, die auch der guten architektonischen Gestaltung galt. Die Marienbrücke erfüllt bis heute die an sie gestellten Aufgaben als Straßenbrücke.



## Ab 1901 fuhr die Bahn auf eigener Brücke



Zwischen 1890 und 1900 wurde die generelle Umgestaltung der Dresdner Bahn- und Bahnhofsanlagen vorbereitet. Das schloß die Notwendigkeit ein, für die erste, kombinierte steinerne Marienbrücke eine neue Lösung zu finden. Denn schon damals war abzusehen, daß sie dem zu erwartenden Verkehr auf Straße und Schiene bald nicht mehr gerecht werden würde.

Im Jahr 1894 wurde dem Generalbureau ein entsprechender Entwurf unterbreitet. Er ging erneut davon aus, daß Zug- und Straßenverkehr nach wie vor auf einer Brücke vereint sein sollten; jedoch sollten die vorhandenen zwei Gleise auf vier und die Fahrspuren der Straße auf zwei erweitert werden. Das wurde abgelehnt, da Baugrunduntersuchungen an den Fundamenten der Pfeiler ergeben hatten, daß diese der Verbreiterung der Brücke mit den damit verbundenen Belastungen nicht gewachsen wären. Deshalb schlossen am 13. Juli 1894 der Staatsfiskus und die Stadtgemeinde einen speziellen Vertrag über den elbüberschreitenden Verkehr.

Er sah vor, etwa 55 Meter stromabwärts zur vorhandenen Marienbrücke eine neue Brücke ausschließlich für den Eisenbahnverkehr so großzügig zu errichten, daß sie auf lange Zeit allen Wünschen und Anforderungen gerecht würde; die alte Marienbrücke sollte die Stadt von der Eisenbahngesellschaft abkaufen und für ihre eigenen Belange um- und ausbauen.

Der Entwurf der neuen Brücke sah eine Gemischtbauweise –

Stahl/Stein – und eine nahtlose Weiterführung der viergleisigen Verbindungsbahn von Altstadt nach Neustadt vor. Die Architektur wurde, soweit es möglich war, den in Dresden vorhandenen Brückenbauten angeglichen. Die Altstädter Vorbrücke erhielt das gleiche Aussehen und die Schmuckelemente, wie sie von der Marien- und Augustusbrücke bekannt sind. Die Strombrücke, in der Pfeilerausstellung dem Grundstil angepaßt, ist mit Gitterträgern aus Stahl überspannt. Auf dem Neustädter Ufer dominiert wieder die alte Dresdner Brückenschule.

Der direkte Baubeginn lag im Jahre 1896. Bereits 1899 war der Bau so weit fortgeschritten, daß auf einem Gleis und kurze Zeit später auf zwei Gleisen der Zugbetrieb aufgenommen werden konnte. Als am 1. März 1901 der Personenbahnhof in der Neustadt seine Funktion aufnahm, war auch die Brücke für den vollen Verkehr fertiggestellt. Nach dem Anbringen von Schutzmaßnahmen und einigen Nebenarbeiten gilt der 1. Oktober 1901 als endgültiger Fertigstellungstag.

Die Grundkonstruktion der Brücke war aus dem traditionellen Baustoff Sandstein hergestellt; er wurde konsequent auf der gesamten Vorbrücke, den Dammanlagen und den Übergangsbrücken angewendet. Die Wahl des Baustoffes Stahl machte es möglich, im Bereich des Flusses gegenüber der Straßenbrücke je einen Abstützpfeiler auszulassen. Die Segmentkonstruktion besteht aus fünf Gitterträgern, die kreuzweise untereinander ver-





Seit über 80 Jahren treu im Dienst: die Eisenbahn-Marienbrücke.

bunden selbsttragend auf den Abstützpfählern ruhen. Zwischen den jeweiligen Scheibensegmenten liegen die Gleiskonstruktionen. Zur weitestgehenden Wartungsfreiheit in den Wintermonaten wurde in die Brücke eine Gasheizung zum Abtauen der Schneemassen eingebaut.

Die beiden Strompfeiler, in vorgefertigten Senkkästen gegründet, bestehen aus Steinen mit Beton. Darauf wurden die Pfeiler direkt mit Sandstein aufgemauert. Die gesamte Brücke einschließ-

lich der Vorbrücken und Dammbauwerke verfügt über 5 691,91 Kubikmeter Mauerwerk. Der umbaute Raum liegt bei 105 300,34 Kubikmetern. Der Stahlbau besitzt ein Gewicht von 4 754,17 Tonnen.

Auch bei der Eisenbahn-Marienbrücke wurde 1945 in den letzten Kriegstagen ein Bogen gesprengt. Zuerst behelfsmäßig instand gesetzt, wurde der Brückenbogen 1956 im alten Stil wieder aufgebaut.





Fast 110 Jahre nach dem historischen ersten Spatenstich vom 1. März 1836 in Machern schien für die erste deutsche Fern-eisenbahn im Jahre 1945 das Ende gekommen zu sein. Die Wiederaufnahme des Eisenbahnbetriebes nach den schweren Zerstörungen bildete eine entscheidende Voraussetzung für einen neuen wirtschaftlichen Anfang. Der größte Teil der Leipzig-Dresdner Eisenbahn war nach 1945 nur eingleisig befahrbar. Mit dem Neubau der Eisenbahnbrücke in Riesa im Jahre 1967 war sie nicht nur zweigleisig ausgebaut, sondern es wurden auch die Voraussetzungen geschaffen für die Elektrifizierung der Strecke.

Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes begann im Jahre 1966 im Dresdner Knoten. Mit Beginn des Winterfahrplans 1969/70 konnten die Teilabschnitte Dresden–Riesa und Leipzig–Wurzen elektrisch gefahren werden. Mit dem 1. September 1970 wurde der durchgängige elektrische Zugbetrieb aufgenommen. Es entstand ein wesentlich erweitertes Schnellzugnetz. In jeder der beiden Richtungen verkehren täglich 15 bis 27 Schnellzüge.

Ausgehend von der Standortverteilung der Produktivkräfte in den Ballungszentren war es notwendig, die Eisenbahn viel stärker als früher für den Arbeiterberufsverkehr zu erschließen und schrittweise den S-Bahnverkehr einzuführen. So bewältigen von den 66 Reisezügen, die den Leipziger Hauptbahnhof täglich in Richtung Dresden verlassen, mehr als 40 Prozent den Vorortver-

kehr bis Wurzen. Gleiche Voraussetzungen führten zur Einführung des S-Bahnverkehrs im Abschnitt zwischen Meißen und Dresden sowie weiter nach Pirna. Der dichtbelegteste Teil, der Abschnitt zwischen Riesa und Abzweig Röderau, bewältigt täglich rund 230 Züge für den Reise- und Güterverkehr. Das ist im Durchschnitt fast aller sechs Minuten ein Zug – wer hätte vor 150 Jahren auch nur daran gedacht!

Bestimmend für den Binnenverkehr sind die Industriestandorte und damit verbunden insbesondere der Transport von Kohle, Baustoffen, metallurgischen und chemischen Erzeugnissen. Für die Sicherung dieser Leistungen sind die beiden Rangierbahnhöfe Dresden-Friedrichstadt und Leipzig-Engelsdorf verantwortlich sowie Riesa, Coswig, Wurzen und Oschatz als unterwegsliegende Rangierbahnhöfe. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn lebt heute wie einst vom Güterumschlag. In Leipzig sind dies vor allem Erzeugnisse des polygraphischen Maschinenbaus, der Elektrotechnik, der Chemie-, der Textil- und Bekleidungsindustrie sowie des Verlagswesens. Aber auch im Bahnhof Wurzen sind immerhin 13 Betriebe direkte Anschließer der Bahn, wobei Erzeugnisse des Maschinenbaus, Teppiche, Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Produkte vorherrschen. Und selbst die beiden kleineren Bahnhöfe Dornreichenbach und Dahlen haben ein Versandaufkommen aus dem Splittwerk Röcknitz sowie den landwirtschaftlichen und Kühlbetrieben. In Oschatz kommen vor allem Kaolin





Seit dem 1. September 1970 fahren die Züge zwischen Dresden und Leipzig elektrisch.

und Bauelemente zum Versand. Der Bahnhof Riesa – das weiß fast jeder – ist einer der bedeutendsten Unterwegsbahnhöfe. Mit über 80 Prozent liegen Metalle an der Spitze der Versandgüter, im Empfang Schrott und Kohle. Neben den 20 Anschlußbahnen benötigt das Stahl- und Walzwerk allein etwa 150 Doppelachsen täglich. Der Bahnhof Weißig verfügt über Anschluß zum Chemie-  
werk Nünchritz. In Coswig werden über 22 Betriebe mit Güter-  
wagen versorgt. Zuletzt sei der Güterbahnhof Dresden-Neustadt  
genannt, wo 1968 ein inzwischen leistungsfähiger Großcontainer-  
Umschlagplatz entstand.

Heute gibt es eine Reihe von Beispielen für den Einsatz mo-

derner Technik. Dazu gehört die mobile Sprechfunkverbindung zwischen dem Lokpersonal und den Dispatchern. Die Inbetrieb-  
nahme rechnergestützter Bildschirmdialogarbeitsplätze war die  
erste Etappe zur Modernisierung der Fahrkartenausgaben. Da-  
nach folgte der Einsatz der elektronischen Platzreservierung, wo-  
mit der Siegeszug der Elektronik bei der Eisenbahn längst nicht  
abgeschlossen ist. Letztlich aber entscheiden die schöpferische  
Arbeit der Eisenbahner, ihr Wissen und Können und ihr Einsatz  
über die Erfolge, die auch auf der Eisenbahnstrecke zwischen der  
zweit- und der drittgrößten Stadt unseres Landes erreicht wer-  
den.



# Ein notwendiger Nachtrag: Feste damals und heute



So wie die erste deutsche Ferneisenbahn in Teilabschnitten dem Verkehr übergeben wurde, so wurden diese Ereignisse 150 Jahre später mit Bahnhofsfesten gewürdigt.

MACHERN. Wurde am 1. März des Jahres 1836 – wahrscheinlich im kleinen Rahmen – der symbolische erste Spatenstich eingebracht, so erfolgte 150 Jahre später – an gleicher Stelle und zum gleichen Tage – in Machern die feierliche Enthüllung eines Gedenksteines. Der drei Kilometer lange und im Durchschnitt elf Meter tiefe Einschnitt durch die Saale-Wasserscheide bei Machern war die erste Großbaustelle des Eisenbahnbaus in Deutschland. In mühevoller Arbeit mußten bis zu 482 000 Kubikmeter Erdreich ausgehoben und auf Loren verladen werden, die anfangs von Pferden und später von der englischen Lokomotive „Komet“ bis nach Borsdorf (kurz vor Leipzig gelegen) und an die Mulde bei Wurzen gebracht wurden. Tag und Nacht waren hier bis zu 500 Arbeiter im Einsatz.

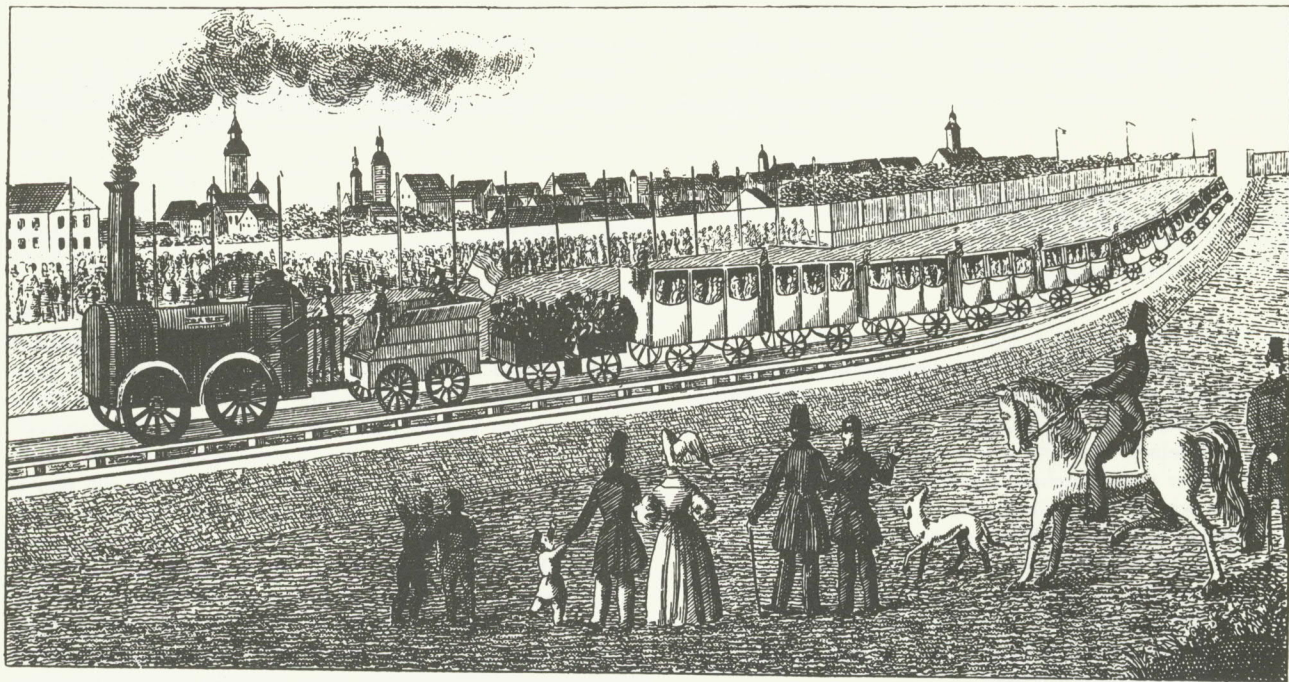
Die Enthüllung des Gedenksteines am 1. März 1986 soll an die Pioniertat unserer Vorfahren erinnern; einer Leistung, die unter heute unvorstellbaren Bedingungen von den einfachen Bauarbeitern vollbracht wurde.

ALTHEN. Am 24. April 1837, einem sonnigen Frühlingsmontag, startete Deutschlands erste Ferneisenbahn in Leipzig zu einer Fahrt bis zu dem Dorfe Althen. Im Leipziger Tageblatt und Anzeiger vom folgenden Tage konnte man lesen: „Alles harhte schon des Zeichens der Abfahrt als Se. Königl. Hoheit, der Prinz Johann, noch zwei Minuten vor dem Glockenschlage 9 Uhr in den Bahnhof gefahren kam und durch seine Ankunft die allgemeine Freude aufs Höchste steigerte. Se. Königl. Hoheit war die ganze Nacht gefahren, um ihre Teilnahme an dem großartigen Unternehmen an den Tag zu legen, die nur mit dem ehrerbietigsten Danke erkannt werden kann... Möge die erste Fahrt das glückliche Zeichen für all die künftigen gewesen sein, die von nun an nach Althen, dem sonst so unbekannten Dörfchen, dessen Name aber jetzt bis in die fernsten Länder gelangen dürfte, fortgesetzt, sich aber bald weiter und immer weiter erstrecken werde!“

Das damalige Dorf Althen, 120 Einwohner zählend, wuchs bis zum heutigen Tage auf etwa 400 Einwohner an. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn jedoch läßt den Ort rechts liegen. Zu einem Bahnhof oder Haltepunkt ist es nie gekommen. Schuld daran waren die endgültigen Trassierungen zum Zeitpunkt der Gesamteröffnung. So ist der erwähnte Satz aus dem Leipziger Tageblatt nur ein Wunsch geblieben.

Dennoch steht heute Althen mit der Eisenbahn in Verbindung.





Abfahrt des ersten Eisenbahnzuges von Leipzig nach Alten

Die Gleise der Leipzig-Dresdner Eisenbahn trennen die Verbindungsstraße, die Friedrich-List-Straße – welche Ironie der Geschichte! – mittels einer automatischen Halbschranke. An dieser Stelle, am Posten 4, wurde zur ständigen Erinnerung an die Eröffnung des ersten Teilabschnittes am 24. April 1837 ein aus Travertin gehauener Gedenkstein im Rahmen einer Feierstunde enthüllt. So war nach 150 Jahren der kleine Ort Althen doch wieder einmal im Gespräch.

WURZEN. Mit dem 31. Juli 1838 erreichte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn den etwa 30 Kilometer entfernten Ort Wurzen. Viele Ereignisse fallen in diese Zeit. Die Jubiläums-Organisatoren einigten sich als Festtag auf den 11. Juni 1888! Dieser Tag geht mit Sicherheit in die Geschichte der Muldenstadt ein; 150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn – Teilstrecke Leipzig–Wurzen – war Grund genug zum Feiern für die Wurznern und ihre Gäste. Ein weiterer Anlaß stand ins Haus: der 105. Geburtstag von Joachim Ringelnatz, hier in Wurzen unter dem bürgerlichen Namen Hans Bötticher geboren! Der 100. Jahrestag des Bahnhofsgebäudes reihte sich würdig in die Kette der Jubiläen ein.

Die ganze Stadt hatte sich geschmückt, kaum ein Schaufenster ohne einen Hinweis auf die drei zu begehenden Feste. Alles feierte die „Sachsenereignisse“!

RADEBEUL OST. Die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn von Dresden nach der in der Löbnitz liegenden Weintraube

erfolgte am 19. Juli 1838. Ein Augenzeuge der damaligen Zeit berichtete unter anderem darüber:

„Am 19. Juli 1838, früh 8 Uhr, nahte das große weltgeschichtliche Ereignis, wo Tausende Schaulustiger auf den Beinen waren, um das neue Wunder der Welt anzustauen. Es erschienen die von den Direktoren des Unternehmens eingeladenen Minister und andere hohe Staatsbeamte des Zivil- und Militärstandes, die Väter der Stadt, Räte und Stadtverordnete, allerhand Beamte und Würdenträger.“ Die heute bei solchen Gelegenheiten unvermeidlichen Vertreter der Presse gab es damals noch nicht, denn die sächsische Residenz verfügte nur über ein belletristisches Blatt; die Abendzeitung. „Im Bahnhof war ein hohes Zelt aufgeschlagen und ein Pavillon errichtet worden, der von blühenden Bäumen umgeben war. Ein breiter mit Blumenschmuck und Heckenwänden versehener Gang führte bis an die Stufen der Eisenbahn, wo sich das Musikkorps des Leibinfantrieregiments aufgestellt hatte. Die reich bekränzte Lokomotive ‚Edward Bury‘ rollte heran und erregte allgemeine Aufmerksamkeit. Als es in ihrem weiten Metallbauche zischte, brauste und brodelte, als der weiße Gischt aufauchte und als das erste Glockenzeichen zum Fertigmachen ertönte, klopfte doch manchen der geladenen Gäste das Herz und das Gefühl der Bangigkeit beklemmte vielen die Brust. Als nach dem zweiten Glockenschlage alle ihre Plätze eingenommen hatten und rauschende Musik die Abfahrt verkündete, setzte sich die Lokomotive mit grellem Pfiff in Bewegung. So klirrte der Zug hinaus, angestaunt und begrüßt von Tausenden. Wohlhabende Leute aus den kleinen Städten der Umgebung kamen herbei, um nach der Weintraube zu fahren, und wer dies hinter sich hatte und



Bahnhof Radebeul Ost





Schienenfahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Radebeul Ost 1977

abends im Ratskeller seines Wohnortes davon erzählen konnte, wurde angestaunt wie ein Wundermann und nicht selten als Wahlgelbs gepriesen.“

So wurde die kleine Probestrecke vom 30. Juli bis zum 5. August 1838 von 13 686 Personen befahren, für die damalige Zeit eine enorme Zahl, die unendliches Staunen hervorrief. Was jedoch weniger Staunen hervorrief war, daß 150 Jahre später, am 16. und 17. Juli 1988 wiederum Tausende Schaulustige mit der Eisenbahn fuhren. Diesmal jedoch eine Station eher aussteigend; zum Bahnhofsfest in Radebeul Ost.

Sie kamen mit den neuen Doppelstockwagen der Stadt- und Vorortbahn, mit historischen und modernen Straßenbahnen oder mit eigenen Fahrzeugen. Denn wo heute eine Fahrzeugausstellung zu sehen ist oder wo es „dampft“ – an diesen Tagen auf der Normal- wie auf der Schmalspurbahn –, dort ist es müßig, die Besucher zu zählen.

NIEDERAU. Mit der Eröffnung der erweiterten Teilstrecke von Dresden über Weintraube nach Oberau am 16. September 1838 fuhr die Bahn erstmals an dem kleinen Ort Niederau vorbei. Die Firma Schubert & Große aus Meißen errichtete gegen Zahlung von rund 13 200 Talern innerhalb eines halben Jahres den neuen Bahnhof Niederau. Die beiden Hauptgebäude wurden im „Schweizerhaus-Stil“ gehalten.

Einen Tag vor dem großen Bahnhofsfest vom 16. bis 18. September 1988 war alles vorbereitet, war die Generalreparatur nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten abgeschlossen. Die Besucher des Festes konnten nur errahnen, wieviel Arbeit und Fleiß al-

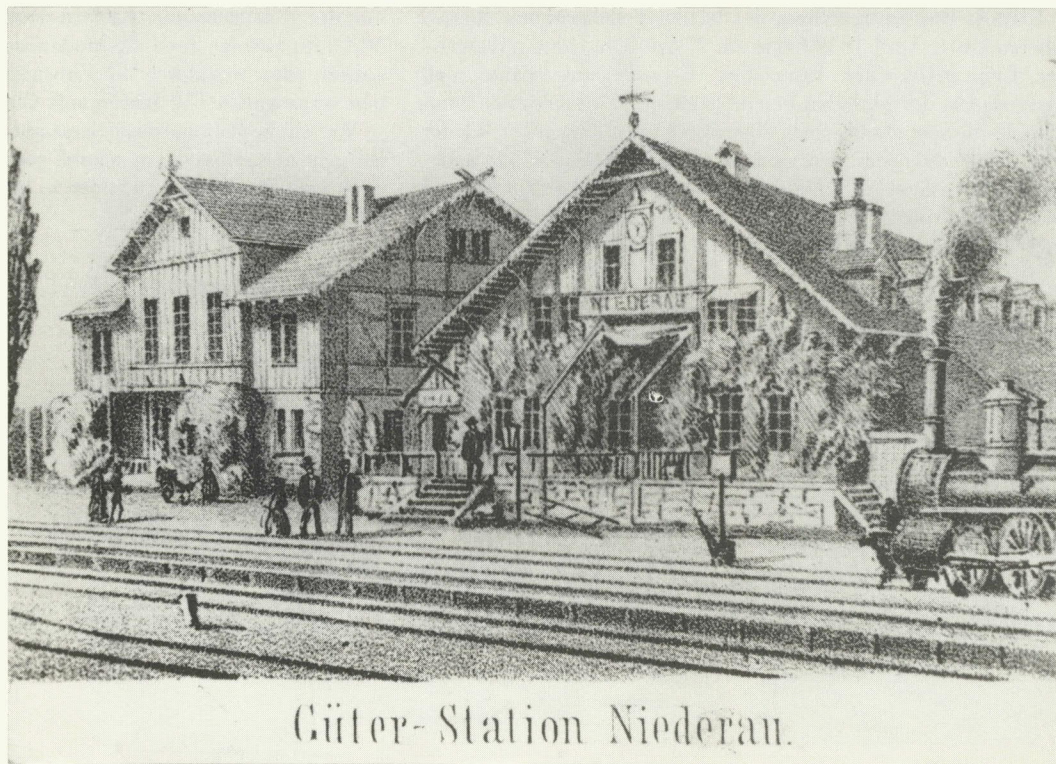
ler Handwerker in diesen Gebäuden steckt. Man hörte viele Worte der Anerkennung für diese Leistung.

OSCHATZ. Als am 3. November 1838 von Dahlen kommend der erste Dampfzug das damals etwa 4 000 Einwohner zählende Oschatz erreichte, war ein weiterer Streckenabschnitt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn eröffnet. Ein zeitgenössischer Chronist berichtete darüber, daß die Lokomotive „Sturm“ mit der Gewalt eines Orkans donnernd und fauchend dahergebraust kam. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von etwa 30 Kilometern pro Stunde erscheint dies allerdings etwas übertrieben.

Im Sturm genommen wurde allerdings am 7. Oktober 1988 um 9 Uhr die Fahrzeugausstellung auf dem Gelände des Bahnhofs Oschatz. Denn zu diesem Tage und zu dieser Stunde begann das Bahnhofsfest für diesen Streckenabschnitt. Daß die Stadtväter das 750jährige Bestehen ihrer Stadt noch rechtzeitig urkundlich nachweisen konnten, führte zu einer Parallelveranstaltung: „750 Jahre Oschatz – 150 Jahre Eisenbahn“.

Eine – wohl einmalige – Besonderheit ließen sich die Veranstalter einfallen: Den vor 13 Jahren eingestellten Personenverkehr auf der Schmalspurstrecke ließen sie für diese Tage zumindest zwischen Oschatz-Hauptbahnhof und Oschatz Süd wieder aufleben. Das begeisterte nicht nur die zahlreichen Fotografen, so daß zwischen dem 7. und dem 9. Oktober 1988 6 235 Fahrkarten verkauft wurden!





Güter-Station Niederau.

Zeitgenössische Darstellung des Bahnhofs Niederau

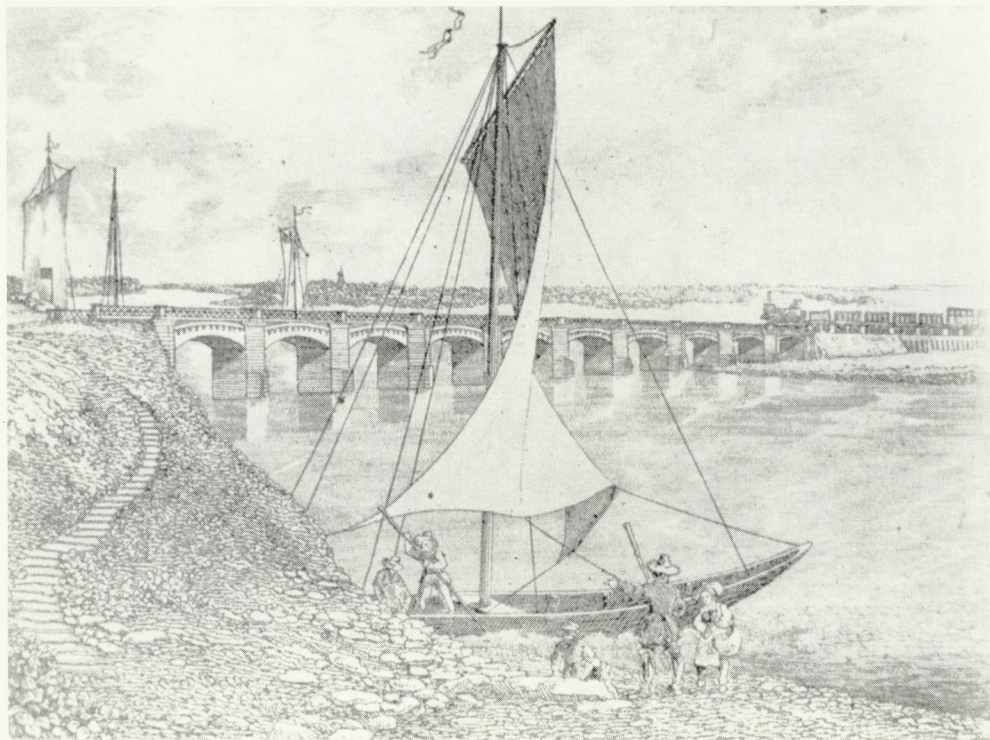


RIESA. Der Fertigstellung des letzten Teilabschnittes Riesa–Oberau am 1. April 1839 folgte am 7. April die Gesamtübergabe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Grund genug dafür, daß Riesa als Ort der zentralen Feierlichkeiten „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig–Dresden“ erwählt wurde. Wieder sind Tausende gekommen, und sie erleben etwas, was die anderen Jubiläumsfeste nicht bieten konnten: eine Fahrzeugparade auf der altherwürdigen Strecke zwischen dem (ehemaligen) Röderauer Viadukt über die Elbebrücke zum Bahnhof Riesa, angeführt

von der – neugebauten – ersten deutschen Lokomotive „SAXONIA“, im Gefolge auch die modernsten Elektrolokomotiven und nahezu alles, was durch die Entwicklung des Lokomotivbaus in den vergangenen 150 Jahren aufs Gleis gestellt wurde.

Wer all die Bahnhofsbeste versäumt hat und auch Riesa ausließ, ist nicht nur selbst daran schuld, sondern muß – um Ähnliches noch einmal erleben zu können – mindestens 25 oder sogar 50 Jahre warten!





Die erste Elbebrücke in Riesa



Ausgangs- und Endpunkt der aktuellen Eisenbahnverbindung zwischen den sächsischen Großstädten Leipzig und Dresden: die Hauptbahnhöfe beider Städte, täglich von Hunderten Zügen frequentiert (links die imposante Außenansicht des Leipziger Hauptbahnhofs, der einer der größten Kopfbahnhöfe ist).







Eisenbahner nutzen zunehmend Computer. Bordrechner zur Minimierung des Elektroenergieverbrauchs von Lokomotiven, Dialogrechner für den Fahrkartenverkauf in Selbstbedienung, Computer im sonstigen Fahrkartenverkauf und in der Platzkartenreservierung gehören inzwischen zum Alltag der Eisenbahn. In Coswig/Bez. Dresden – ebenfalls an der Jubiläumsstrecke gelegen – begannen Eisenbahner jetzt, den Computer auch für die Abfertigung von Güterzü-



gen dienstbar zu machen. Angaben direkt vom Zug werden in den Rechner eingegeben und gespeichert. Nach ihrer Verarbeitung durch den Computer werden der Wagen- und Bremszettel mit dem für den Zielbahnhof und den Lokführer notwendigen Informationen ausgedruckt. Arbeitszeit wird eingespart, subjektive Fehler beim Berechnen des Zugsgesamtwichts und der Bremskräfte werden ausgeschaltet. Dieses Computersystem wird weiter ausgebaut.







Gesamtherstellung  
Grafischer Großbetrieb Völkerfreundschaft Dresden

III/9/1

Gekauft, gescannt und als PDF erstellt von Willi177 aka krisch64!



