

„SZ“: Das Jubiläum 150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn wird an diesem Wochenende in einem Umfang begangen, wie vorher kaum ein vergleichbares Ereignis. Wie kam es eigentlich, daß diese erste Langstrecke gerade in Sachsen errichtet wurde? Warum nicht zum Beispiel im Rheinland oder in Preußen?

Prof. Elfriede Rehbein: Sachsen war am Anfang in Deutschland das führende Land in der industriellen Revolution. Geschuldet war das der Tatsache, daß Sachsen auf Wasserkraft zurückgreifen konnte, nicht in jedem Falle auf die Dampfmaschine angewiesen war. In der im Aufbau befindlichen Industrie – und das war zuerst ausschließlich die Textilindustrie – gab es einen Maschinenbesatz wie sonst in keinem anderen deutschen Land.

„SZ“: Es waren also offensichtlich gesellschaftliche Bedürfnisse, die die Entwicklung der Eisenbahn auf die Tagesordnung setzten. Welche konkret?

Prof. Elfriede Rehbein: Es gab einen gewissen Verkehrsengpaß. Die Rohbaumwolle gelangte zum Beispiel recht umständlich zu der im Chemnitzer Raum ansässigen Industrie. Bis Riesa erfolgte der Transport auf der Elbe und von da aus rund 70 Kilometer landeinwärts mit Pferdefuhrwerken. Und das gleiche geschah mit der verarbeiteten Ware.

Außerdem sah sich die traditionelle Handelsstadt Leipzig verschiedenen Gefahren ausgesetzt, ganz besonders durch das verkehrsgünstig an der Elbe gelegene Magdeburg. Leipzig war ja im Zusammenhang mit der 1815 festgelegten nochmaligen Abtrennung sächsischen Gebietes an Preußen sozusagen Grenzstadt geworden; die Grenze verlief in etwa 15 Kilometer Entfernung. Besonders fürchtete man, den Verkehr von den nahegelegenen Salinen der Halleschen Gegend – zu Preußen gehörend – zu verlieren; Leipzig war damals der bedeutendste deutsche Umschlagplatz für Salz. In ihren Anfängen hatte sich auch schon eine polygraphische Industrie angesiedelt. Bedeutende Verlage wie Reclam, Teubner und Brockhaus hatten in Leipzig ihren Sitz. 1826 war für die Buchdruckerei eine erste Schnellpresse aufgestellt worden.

Insgesamt befürchtete die Messestadt, das traditionsreiche Handelsangebot nicht mehr sichern zu können, weil man verkehrsgünstig lag. Leipzig hatte ja auch keinen direkten Binnenwasseranschluß, weshalb übrigens auch einmal Kanalprojekte erwogen wurden. Alle diese Nachteile konnte ein Eisenbahnbau beseitigen. Er bot die Möglichkeit, die Situation im Handel mit Deutschland und Europa schlagartig zu verbessern. Das war der Hauptgrund, warum das Handelskapital das Geld für den Bau gab.

„SZ“: Das Industriekapital war also nicht der treibende Faktor?

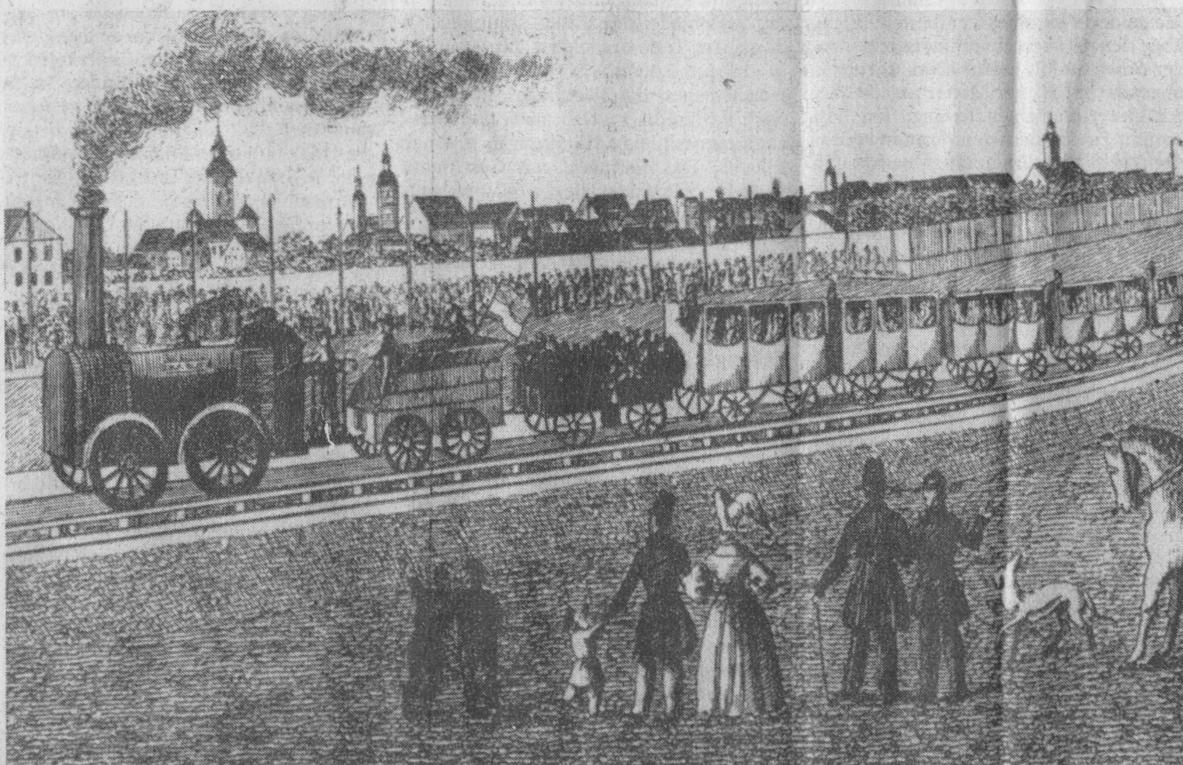
Prof. Elfriede Rehbein: Anfänglich nicht. Das Handelskapital reagiert besonders empfindlich auf alle Konkurrenzschwankungen im Verkehrswesen. Was viele nicht wissen: Die Leipziger Messe war eine Handelsmesse – was dort gezeigt wurde, wurde auch direkt verkauft. Es wäre ökonomischer Unsinn gewesen, die Ware wieder mit nach Hause zu nehmen. Erst unter dem Einfluß der Eisenbahn entwickelte sich diese Messe zur Mustermesse.

„SZ“: Offensichtlich spielte Dresden in den Erwägungen zum Bau der Bahn eine untergeordnete Rolle?

Prof. Elfriede Rehbein: Dresden war damals schon das Ziel vieler Kunstreisen, sogar aus Übersee. Das wurde Anfang des 19. Jahrhunderts modern. Und als Residenzstadt, als Kunst- und Kulturstadt war es im Ausland lange Zeit bekannter als die Handelsstadt Leipzig. Und man erhoffte sich, daß man über den Warenverkehr hinaus – wobei man schon an den Transithandel ins Böhmisches dachte – zwischen Leipzig und Dresden auch einen regen Personenverkehr haben würde.

„SZ“: Und diese Erwartungen gingen, wie wir wissen, alle auf.

- **Wer hatte das größte Interesse – Industrielle oder das Bankkapital?**
- **Verlief der Siegeszug der Eisenbahn in verblüffendem Tempo?**
- **Welche Wirkungen hatte die Eisenbahn auf die Produktivkräfte?**
- **Ist die Eisenbahn noch immer der entscheidende Verkehrsträger?**
- **Sind alternative Transportsysteme in absehbarer Zeit zu erwarten?**



Zeitgenössische Darstellung der Abfahrt des ersten Eisenbahnzuges bei der Eröffnung der Teilstrecke Leipzig – Althen im Jahre 1837.

Erste deutsche Ferneisenbahn – warum entstand sie in Sachsen?

Über den Zusammenhang von Eisenbahn und Produktivkraftentwicklung sprach „SZ“ mit Genossin Prof. Dr. Elfriede Rehbein, HfV „Friedrich List“ Dresden

Prof. Elfriede Rehbein: Sie gingen alle auf Leipzig wurde zum ersten Eisenbahnknotenpunkt im Deutschen Bund. 1840/41 schon gingen drei Linien von Leipzig aus nach Dresden, nach Westen und nach Norden Richtung Berlin, und Anfang der 40er Jahre begann der Bau der Bayerischen Bahn. Innerhalb kurzer Zeit erhöhte sich Leipzigs Einwohnerzahl deutlich, und die Zahl der Messeanbieter verdoppelte sich in etwa – zweifellos eine direkte Wirkung der günstigeren Transportbedingungen.

Vor allem entwickelte sich Leipzig auch industriell. Bis zum ersten Weltkrieg war es eine der bedeutendsten Industriestädte des damaligen Deutschen Reiches; 17 Prozent aller großen Industriebetriebe hatten um 1907 ihren Sitz in Leipzig, darunter auch manche Konzernleitung, zum Beispiel des Riebeckkonzerns, der u. a. die Kohleförderung betrieb.

„SZ“: Weitgehend bekannt ist die Tatsache, daß auch das Stahlwerk Riesa stark von der Entwicklung der Eisenbahn profitierte. Wie sah es aber sonst längs der Strecke aus? Welche Wirkungen gab es da?

Prof. Elfriede Rehbein: Jede größere Ansiedlung längs der Strecke – vorher unbedeutend – ist seit rund 130 Jahren industriell im Gespräch, Engelsdorf – damals noch eine selbständige Gemeinde bei Leipzig –, Wurzen, Oschatz, Coswig, Meißen als etwas entfernter Anlieger, Radebeul – alle haben profitiert. Und ganz besonders natürlich auch Industrie und Handel in Dresden.

Übrigens erwies sich Mitte der 40er Jahre die Weiterführung der Eisenbahn von der Residenzstadt ins Böhmisches als sehr schwierig. Einmal vom Topographischen, zum anderen auch von der Finanzierung her. Das Privatkapital fand sich

zu dem hohen Aufwand nicht bereit, so daß die sächsische Regierung mit Steuermitteln eingreifen mußte.

„SZ“: Über die direkten Wirkungen unmittelbar an den jeweiligen Strecken hinaus übte die Eisenbahn auch tiefergehenden Einfluß auf die Entwicklung der Industrie aus. Was wäre da zu nennen?

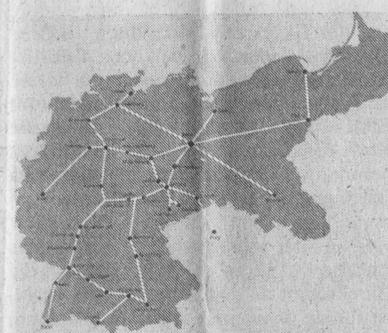
Prof. Elfriede Rehbein: In Riesa entstand zum Beispiel kurzfristig eine Kokerie; sie verarbeitete Zwickauer Steinkohle. Der Grund lag darin, daß die ersten Lokomotiven nur mit Koks beheizt werden konnten. Und der mußte anfänglich aus England in Kisten importiert werden. Immerhin verbrauchte die Leipzig-Dresdner-Eisenbahn in ihren Anfangsjahren täglich 250 Tonnen englischen Koks. Dieses Geschäft wollte man selbst machen. Noch in den 40er Jahren war dann eine Lösung gefunden, um das englische Monopol zu umgehen.

Sehen müssen wir aber vor allem die Wirkung der Eisenbahn auf die Eisen- und Stahlindustrie, auf die Kohleförderung, auf die gesamte Zulieferindustrie bis hin zum Bau der Regelinstrumente, auf die Entstehung großer Lokomotiv- und Waggonbaufabriken. Da tat sich doch sozusagen über Nacht ein riesiger Bedarf auf.

Eine solche Lokomotive wie die KOMET verkörperte damals einen Wert von 28 000 Goldmark. Das war eine enorme Summe, wenn man bedenkt, daß ein sehr gut bezahlter Druckereiarbeiter im ganzen Jahr 420 Mark verdiente – und das bei 12 bis 14 Stunden Arbeit an sechs bis sieben Tagen der Woche. Nicht umsonst sagte Friedrich Engels, daß der Eisenbahnbau die industrielle Entwicklung in Deutschland dominierte – zumindest in den ersten zwei Jahrzehnten.

„SZ“: War die Schnelligkeit des Siegeszuges der Eisenbahn – sagen wir im Vergleich zu solchen Erfindungen wie der Dampfmaschine – nicht dennoch verblüffend?

Prof. Elfriede Rehbein: Die Eisenbahn wurde in der Tat sehr schnell zum dominierenden Verkehrsträger, wobei sich ab Mitte der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts zwischen Güter- und Personenverkehr ein Verhältnis von 3 zu 1 herausbildete. Verblüffend würde ich jedoch diese schnelle Entwicklung nicht nennen. Die Zeit war einfach reif dafür. Kapitalistische Produktion bedeutet immer Massenproduktion und die verlangt Massentransport. Das Produkt auf den Markt bringen – das war der springende Punkt, und den löste die Eisenbahn auf eine revolutionäre Art. Die industrielle Revolution in ihrem konkreten Verlauf wäre ohne die Eisenbahn undenkbar. Stellen Sie sich vor, die Tarife für den Transport von Massengütern sanken bis Ende des 19. Jahrhunderts um 95 Prozent.



Friedrich Lists Entwurf für ein deutsches Eisenbahnnetz aus dem Jahre 1833.

Foto: Aus „Deutsche Eisenbahnen 1835 – 1985“

Unser Partner

Prof. Dr. sc. oec. Elfriede Rehbein



Foto: SZ/Gröning

Jahrgang 1929, verheiratet, ein Kind. Nach Besuch der Oberschule Studium in Leipzig. Seit Gründung der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ im Jahre 1952 an dieser Lehr- und Forschungseinrichtung tätig. Dekan der Fakultät für Gesellschaftswissenschaften und Leiter des Wissenschaftsbereiches Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte. Mitglied verschiedener nationaler und internationaler Organisationen des Verkehrswesens und der Verkehrswissenschaften. Über 200 Publikationen im In- und Ausland.

Die Eisenbahn bot dem Kapital Profite, die in der damaligen Industrie nicht möglich waren. In England betrug sie anfangs mitunter bis zu 100 Prozent. Bei solch günstigen Bedingungen war es kein Wunder, daß es in der Regel an Kapital für den Eisenbahnbau nicht fehlte.

„SZ“: Gibt es eigentlich noch Länder ohne Eisenbahn?

Prof. Elfriede Rehbein: Ja, dazu gehören einige afrikanische und asiatische Länder, die zu den ärmsten der Welt zählen.

„SZ“: Überspringen wir Jahrzehnte. Ein reichliches Jahrhundert nach der Gründung der Eisenbahn folgten mit dem zweiten Weltkrieg kaum vorstellbare Zerstörungen. Wie war 1945 konkret die Situation?

Prof. Elfriede Rehbein: Der zweite Weltkrieg hat die Eisenbahn insgesamt schwer betroffen und ganz besonders das dicht besiedelte Gebiet zwischen Leipzig und Dresden. Als etwa seit dem Sommer 1944 die Radartechnik zur Verfügung stand, konnten gezielte Angriffe auf Bahnanlagen geführt werden. Durch Zerstörung des Verkehrswesens sollten Zulieferungen für die faschistische Rüstungsindustrie unterbunden werden; insgesamt war das ein Trugschluß, obgleich es Wirkungen gab. Darüber hinaus existierte der sogenannte Befehl „Verbrannte Erde“ von Hitler vom 19. März 1945, der unter den zu vernichtenden Objekten an erster Stelle Objekte des Verkehrswesens nannte. Auf diese Weise sind beispielsweise noch 17 Brücken der Strecke Zittau – Görlitz in letzter Minute in die Luft geflogen. Die größte Rangieranlage, der Verschiebebahnhof Dresden-Friedrichstadt, war durch Bombenangriffe völlig umgepflügt.

„SZ“: Existieren detaillierte Angaben über das Ausmaß der Zerstörungen?

Prof. Elfriede Rehbein: Vom Reichsbahnnetz waren über 3 000 Kilometer Gleis, mehr als 2 600 Haupt- und Vorsignale, annähernd 3 000 Weichen und über 1 800 Stellwerke zerstört oder stark beschädigt und ließen selbst einen Betrieb auf Teilstrecken kaum zu. 970 Brücken waren unbenutzbar. Das Netz der Deutschen Reichsbahn zerfiel damals in viele kleine Teile, mit denen man einen Inselbetrieb praktizierte. Erst mit Hilfe der Roten Armee und ihrer schweren Technik konnten die Strecken geräumt und wieder durchgängig befahrbar gemacht werden. Es verbirgt sich eine enorme Leistung dahinter, daß etwa 1950/51 der Vorkriegsstand auch in der Leistung wieder erreicht war, daß 1952 im sächsischen Gleisdreieck die Elektrifizierung begann und das Netz der Deutschen Reichsbahn insgesamt vor allem mit modernen Gleisbildstellwerken und Verbesserungen im gesamten Sicherungs- und Fernmeldewesen modernisiert wurde.

„SZ“: Die Eisenbahn war lange der dominierende Verkehrsträger. Ist sie es heute noch? Wie sieht das national und international aus?

Prof. Elfriede Rehbein: Anfang der 60er Jahre hat der Franzose Armand einmal den Ausdruck geprägt, die Zukunft der Eisenbahn habe eben erst begonnen. Ich möchte meinen, wir haben heute eine unterschiedliche Beurteilung der Situation in Ost und West. Bei den RGW-Staaten steht die Eisenbahn hinsichtlich

ihrer Transportleistung nach wie vor auf der Position Nr. 1. Das ist auch der Eigenart dieses gesamten Kontinentalblockes und auch der vorzugsweisen Richtung der Verkehrswege geschuldet; nur Ungarn setzt stark auf den Kraftverkehr, nicht zuletzt auf Grund der Produktions- und Exportstruktur mit starker Betonung der Lebensmittelindustrie, der Landwirtschaft, des Gartenbaus, die den Lkw bevorzugen.

Eines ist Tatsache: Die Eisenbahn ist der produktivste Verkehrsträger und mit großem Abstand zum Kraftverkehr auch der umweltfreundlichste. Was die international oft zu langen Transportzeiten betrifft, so wird angestrebt, sie vor allem durch verstärkte Ganzzugsbildung – ohne Rangieraufenthalte – und auch durch wachsenden Containerverkehr – hier ist die Deutsche Reichsbahn in Europa mit führend – zu verkürzen.

In den westlichen Ländern muß die Eisenbahn teilweise um ihre Existenz kämpfen. In Großbritannien werden nur 10 Prozent der Transportleistung auf der Schiene realisiert, bei uns sind es bekanntlich im Binnenverkehr fast 80 Prozent. Die Bundesbahn der BRD erreicht auf einem doppelt so großen Netz nicht einmal die Transportmenge der Deutschen Reichsbahn. Das sagt einiges.

„SZ“: Blicken wir zum Abschluß kurz in die Zukunft. Ist in absehbarer Zeit eine Alternative zur Eisenbahn zu erwarten. In meiner Jugendzeit war viel von Röhrensystemen und ähnlichen Dingen die Rede.

Prof. Elfriede Rehbein: Technisch lösbar ist das schon manches. Aber wie überall so spielt gerade im Verkehrswesen die Frage der Ökonomie eine große Rolle. Vor 10, 15 Jahren hat man im wahrsten Sinne des Wortes geschwärmt von rollenden Transportbändern in den Städten, von automatisch gesteuerten Kabinenbahnen und ähnlichen Dingen mehr. Von einigen Dingen spricht man nicht nur, es bestehen z. B. Experimentalstrecken für die Magnetschienenbahn. Und man hat in den USA darüber diskutiert, für den 800 Kilometer langen Küstenstreifen zwischen Washington und Boston eine Röhrenbahn mit schnellster Beförderung zu bauen. Das alles erfordert jedoch so gewaltige Investitionen, daß heute und in absehbarer Zeit in der Breite nicht daran zu denken ist.

Die Zeit bis zum Jahr 2000 wird keine prinzipiellen Veränderungen, keine generelle Abkehr vom System Rad-Schiene, sondern seinen weiteren Ausbau bringen, wobei es auch dabei drängender denn je um das Verhältnis von Kosten und Nutzen geht. Und das sieht in jedem Land anders aus. Ein japanischer Shinkansen zwischen Leipzig und Dresden – noch dazu vielleicht mit Halt in Riesa, Oschatz und Wurzen – ist undenkbar, da absolut unökonomisch, zumal ja solche Strecken nur für den Personenverkehr bestehen, während der volkswirtschaftlich so wichtige Güterverkehr auf den normalen Strecken abgewickelt wird. Unsere nächste Zukunft liegt in der Elektrifizierung aller Hauptstrecken, der Netzstabilisierung, dem damit verbundenen Abbau von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem schrittweisen Anheben der Reisegeschwindigkeit.

„SZ“: Herzlichen Dank für das Gespräch. Notiert von Jörg Marschner

SZ 8.4.89

Konferenz an der HfV zum Eisenbahnjubiläum

Dresden (SZ). Mit einer wissenschaftlichen Konferenz im Plenarsaal des Rathauses würdigte die Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ im Rahmen der Friedrich-List-Ehrung der DDR gestern das 150jährige Bestehen der ersten deutschen Ferneisenbahn Leipzig – Dresden. 400 Wissenschaftler und Praktiker aus der DDR, der VR Bulgarien, der VR Polen, der Ungarischen Volksrepublik, aus Österreich, Schweden und der BRD nahmen daran teil und begrüßten herzlich den 1. Sekretär der Bezirksleitung Dresden der SED, Hans Modrow, sowie den Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen Herbert Keddi. Unter den Gästen befand sich auch eine Delegation aus Reutlingen/BRD, der Geburtsstadt Friedrich Lists, unter Leitung des Oberbürgermeisters Dr. Manfred Oechsle.

Im Mittelpunkt der Konferenz standen neben politisch-ökonomischen Fragen der Eisenbahnentwicklung auf dieser Strecke auch Fragen des Strecken-, Brücken- und Hochbaus, des Sicherungs- und Fernmeldewesens sowie der Transporttechnologie. Eine Sonderausstellung und eine Fachexkursion zu historischen Stätten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn rundeten das Tagungsprogramm ab.

... über ...