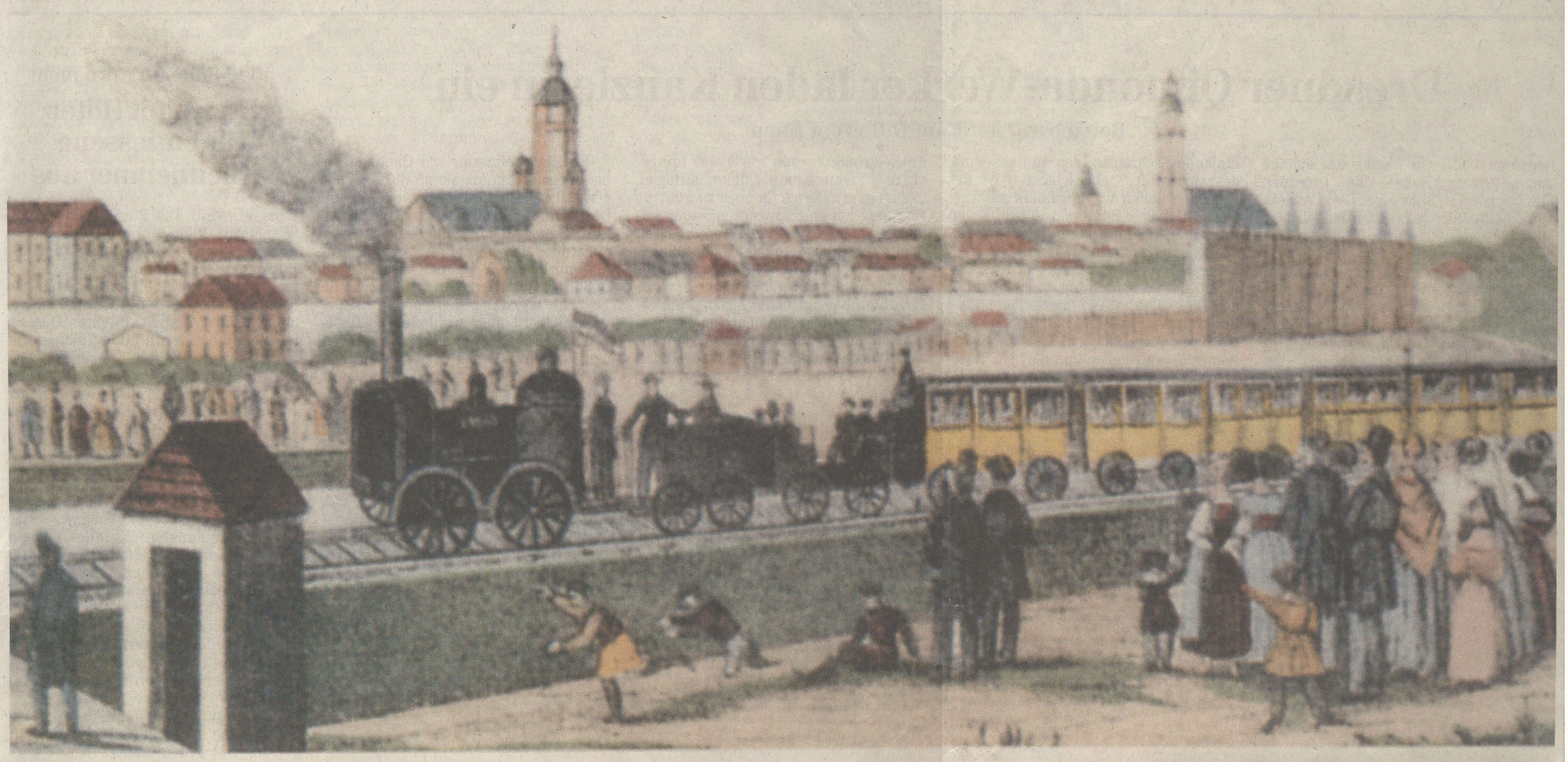
Vor 170 Jahren wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Dresden und Leipzig eingeweiht. Es war die erste Ferneisenbahnstrecke in Deutschland und mit 116 Kilometern Länge zugleich die damals längste der Welt. Ein Ausflug in eine Zeit, als das Reisen mit der Bahn noch in den Kinderschuhen steckte.



Eine zeitgenössische Darstellung aus den Anfangsjahren der Dresden-Leipziger Eisenbahn.

Lithografien (2): Stadtarchiv Leipzig/Ralf Haase

Sachsens erste Eisenbahn

Es ist ein x-beliebiger Tag irgendwann Ende April 1839. Es ist ein paar Minuten vor sechs Uhr, und auf dem Dresdner Bahnhof in Leipzig steht der Zug in die Residenzstadt zur Abfahrt bereit. Der Lokführer im schicken, gutbürgerlichen Anzug mit Zylinder auf dem Kopf thront bereits stolz auf seiner Lokomotive. Wie so viele seiner Kollegen ist auch er Engländer, kam also aus dem Mutterland der Eisenbahn nach Sachsen. In den Waggons machen es sich derweil die Passagiere bequem. Die Bankiers, Industriellen und wohlhabenden Kaufleute auf einem der gepolsterten Sitze in der I. Klasse. Die schon weniger, aber immer noch recht gut Betuchten auf einem Platz in der II. oder auf einer Holzbank in der III. Klasse.

Von KAY STOLLE

Die meisten Reisenden sitzen zum allerersten Mal in einem Zug. Erst vor ein paar Tagen, am 7. April 1839, wurde die Eisenbahnstrecke nach Dresden offiziell eingeweiht. Drei Festzüge mit insgesamt 46 Wagen – jeder Zug gezogen von zwei Lokomotiven – fuhren an jenem Tag von Leipzig nach Dresden. Bestaunt von etwa 140 000 Schaulustigen, die sich trotz des nasskalten Aprilwetters am Rand der Strecke eingefunden hatten. Am Tag darauf fuhren die Züge, in denen diesmal zwischen den Eisenbahn-Aktionären und ihren Ehrengästen sogar Angehörige des Königshauses Platz genommen hatten, wieder zurück nach Leipzig. Und erneut einen Tag später begann der Verkehr nach Fahrplan. Täglich um 6 und um 15 Uhr fährt nun ein Zug von der Handels- in die Residenzstadt. Jeweils zur selben Zeit startet ein Zug in die Gegenrichtung.

Auch an unserem x-beliebigen Tag Ende April 1839 ist das so. Und während die Passagiere auf die Abfahrt warten, erinnern sie sich vielleicht noch einmal gegenseitig an die Zeit vor ein paar Monaten, als die ganze Stadt über die bevorstehende Einweihung der Bahnlinie sprach. Vielleicht unterhalten sie sich über die Ärzte, die damals öffentlich vor den gesundheitlichen Folgen warnten, wenn sich der Mensch mit solch atemberaubenden Geschwindigkeiten von über einer sächsischen Meile (gut neun Kilometer) pro Stunde fortbewegt. Oder sie reden über den Hufschmied, der auf die neumodische Erfindung schimpfte, die ihm das tägliche Brot zu rauben droht. Vielleicht sprechen sie aber auch über die Begeisterung und den Glauben an den Forschritt, die allenthalben spürbar waren.

Die Bahnhofsglocke ertönt – das Signal zur Abfahrt, wie ein Passagier seinem Nebenmann zufrieden nickend erklärt. Allmählich setzt sich der Zug in Bewegung. Einige Reisende schauen auf ihre Taschenuhr. Nur bis zu vier Stunden dauert die Fahrt nach Dresden, so haben sie es im Fahrplan gelesen, und so hat es ihnen vorhin ein Bahnangestellter bestätigt. Unmöglich, denkt so mancher. Mit der Postkutsche ist man doch auf der Chaussee zwischen beiden Städten zwei Tage unterwegs, mit einer Übernachtung zwischendurch. Und was ist mit den Chausseegeld-Posten, von denen es auf der Straße zwischen Dresden und Leipzig elf Stück gibt, und an denen jeder Reisende mit eigener Kutsche eine Gebühr zahlen muss?, wirft ein Fahrgast ein. Bei der Bahn sei das nicht so, antwortet ihm jemand.

Ralf Haase: Für die Menschen in der Anfangszeit der Eisenbahn waren solche Reisegeschwindigkeiten schwindelerregend.

Man müsse versuchen, sich heute in die Menschen von damals hineinzuversetzen, sagt Eisenbahn-Historiker Ralf Haase. Schwindelerregend seien die Geschwindigkeiten für sie gewesen. „Man konnte es sich verstandesmäßig gar nicht vorstellen, in einer solch kurzen Zeit solche Entfernungen zurückzulegen.“ Gerade einmal eine halbe sächsische Meile – also gut 4,5 Kilometer – pro Stunde schaffte damals eine Postkutsche, erzählt auch Eisenbahn-Fachmann Ludwig Jenchen. Von der Saxonia, der in den 1830er Jahren gebauten ersten deutschen Lokomotive, wisse man aber, dass sie 60 Kilometer pro Stunde erreichen konnte. Bei einer Leistung von 55 PS. „Die Reisegeschwindigkeit auf der Strecke lag dann bei 35 bis 40 Kilometer pro Stunde. Da gab es vorgeschriebene Begrenzungen. Auf Rekorde war man gar nicht aus.“

Vorgeschrieben ist auch die Zahl der Waggons: Bei einem Personenzug höchstens neun. Die ersten Wagen hinter der Lok sind offen, also ohne Dach. Oft ist es recht kalt, und steht der Wind ungünstig, weht er den Passagieren den Qualm aus dem Schornstein um die Nase. Die Fahrgäste in den folgenden Wagen müssen dies nicht befürchten, ihre Waggons – die I. und II. Klasse – sind geschlossen. Die Wagen sind zunächst Kutschen, die kurzerhand auf schienentaugliche Chassis montiert wurden. Doch bald kommen eigens für die Bahn entwickelte Wagen hinzu. Auch allerlei Spezialwaggons wird es schon bald geben. Wer zwar auf einige Taler, aber nicht auf seine Privatkutsche verzichten kann, der darf sie beispielsweise auf flachen Güterwagen mitnehmen.

Die Waggons, die Lokomotiven, ja sogar die Schienen, auf denen die ersten sächsischen Züge fahren, sind aus England importiert worden. Kein anderes Land ist in jener Zeit in der Lage, eisenbahntaugliche gusseiserne Schienen herzustellen. Während des Bahnbaus wurden die Schienen mit Schiffen – eines versank vor Ostfriesland – nach Hamburg transportiert, dann weiter auf der Elbe nach Magdeburg oder Dresden und schließlich zu den Baustellen. Die Lokomotiven kamen zerlegt und in Kisten verpackt nach Sachsen, wo sie wieder zusammengebaut wurden.

Unser Zug hat inzwischen Riesa erreicht, den Mittelpunkt der Strecke. Hier begegnen sich die Züge aus beiden Richtungen. Noch ist die Strecke eingleisig, nur auf Bahnhöfen können Bahnen aneinander vorbeifahren – im Linksverkehr, denn bei deutschen Bahnen gilt noch für Jahrzehnte das englische System.

Der Zug aus Leipzig muss diesmal warten, bis die Bahn aus Dresden eintrifft. Viele Passagiere sind ausgestiegen, vertreten sich die Beine. Manche haben mitgebrachtes Essen ausgepackt. Im Zug gibt es nichts – bis zum ersten deutschen Speisewagen werden noch gut 40 Jahre vergehen, selbst Bahnhofsrestaurationen werden erst um 1860 üblich sein. Andere Passagiere unterhalten sich übers Geschäft oder über neuen Klatsch aus der Residenzstadt; schließlich sind die „besseren Kreise“ unter sich. Ein Sitz in der I. Klasse kostete zwischen Leipzig und Dresden 72 Groschen, so Historiker Haase. Selbst in der III. Klasse habe ein Passagier 30 Groschen zahlen müssen. Kein Arbeiter, kein kleiner Angestellter, kein einfacher Bauer, kein Dienstmädchen kann sich dies leisten. Bis die Bahn ein echtes Massentransportmittel wird, dauert es noch Jahrzehnte.

Ludwig Jenchen: Der damalige Streit um den Streckenverlauf erinnert ein wenig an den Streit um die Waldschlösschenbrücke.

Manche Fahrgäste steigen ganz aus und fahren mit dem entgegenkommenden Zug zurück. Ihr Ziel war der Weg; das Erlebnis, mit der Eisenbahn unterwegs zu sein – aus dem Jahr 1850, so erzählt Haase, gebe es sogar einen Bericht über einen jungen Mann, der seiner Frau zur Hochzeit eine Bahnfahrt geschenkt hat.

Doch die meisten Passagiere sind längst wieder auf ihrem Platz, als der Zug losfährt und wenig später über die Elbe rollt. Und es könnte sein, dass unter ihnen ein Mann sitzt, der Näheres über die Brücke zu berichten weiß. Vielleicht erzählt er seinen Mitreisenden nun, dass ursprüngliche Pläne einen Streckenverlauf südlich entlang der Elbe – also ohne Brücke – vorsahen. Doch dann plädierten andere Experten, darunter der von der Eisenbahn-Gesellschaft engagierte britische Chefplaner Sir James Walker, für eine Elbüberquerung, unter anderem weil sie einen Streckenverlauf im Tal der Elbe als zu risikoreich ansahen. Der Streit wurde immer heftiger und für beide Seiten bald zur Prestigefrage. Man könne ihn durchaus mit dem Streit um die Waldschlösschenbrücke im heutigen Dresden vergleichen, meint Jenchen. Am Ende setzten sich – wohl auch eine Parallele – die Brückenbefürworter durch.

Nach der eindrucksvollen Elbbrücke staunen unsere Passagiere wenig später über den gewaltigen Oberauer Tunnel. 513 Meter ist er lang, gebaut wurde er von Freiberger Bergleuten. Letztlich wäre es genauso teuer gewesen, die flachen Hügel einfach abzutragen, doch die Bahn-Aktionäre wünschten sich vermutlich eine echte Bahnlinie, mit allem drum und dran. Abgetragen – aufgeschlitzt, wie es im Fachjargon heißt – wird der Tunnel 1933/34.

In der Ferne kommt nun Dresden in Sicht. Der Zug wird langsamer, die Bremser, die auf den Waggons mitfahren (an ein von der Lok aus gesteuertes Bremssystem ist noch nicht zu denken), treten bereits in Aktion. Langsam rollt der Zug in den Bahnhof. Unsere Passagiere schauen wieder auf ihre Uhr. Und tatsächlich, nicht einmal vier Stunden sind vergangen. Sie steigen aus, Gedränge gibt es dabei kaum, schließlich besitzt jedes Abteil wie eine Kutsche eine eigene Tür nach draußen. Jeder nimmt sein Gepäck entgegen und beeilt sich, die unwirtliche Bahnhofshalle – im Volksmund werden solche Hallen Einsteigeschuppen genannt – zu verlassen. Einige der Passagiere werden morgen oder übermorgen wieder im Zug sitzen und nach Leipzig zurückfahren, und wieder werden sie nur etwa vier Stunden später an Ziel sein. Ihre Nachfahren übrigens werden im Jahr 2009 mit einem Regionalexpress genannten Zug auf derselben Strecke etwas mehr als anderthalb Stunden unterwegs sein.

HINTERGRUND

Deutschland im Jahr 1839

Die Reichseinigung ist in jenem Jahr noch fern. Deutschland ist politisch geteilt in zwei große (Preußen und Österreich), mehrere mittlere (darunter Sachsen) und viele kleine selbstständige Staaten. Locker zusammengeschlossen sind sie im 1815 gegründeten Deutschen Bund. Oberstes Organ ist der Bundestag in Frankfurt/Main, dem aber keine gewählten Abgeordneten, sondern Gesandte aus den Mitgliedstaaten angehören. Einen Kaiser als mehr oder weniger über allen Fürsten stehende Instanz gibt es seit 1806 nicht mehr. Damals löste sich unter Druck Napoleons das alte deutsche Reich (Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation) auf. Erst 1871 wird es wieder einen Kaiser geben.

Allmählich setzt sich eine wirtschaftliche Einheit durch. So besteht seit 1834 der Deutsche Zollverein, dem bereits mit der Gründung unter anderem Preußen, Sachsen und die thüringischen Kleinstaaten angehören. Im Laufe der folgenden Jahre treten weitere deutsche Staaten bei. Der Zollverein schafft einen Binnenmarkt ohne Zollschranken zwischen den Einzelstaaten. *kasto*

Vom Plan zur fertigen Strecke

Die Geschichte der ersten deutschen Ferneisenbahn begann 1833 in Leipzig. In jenem Jahr rollte in Deutschland zwar bereits die eine oder andere Pferdebahn auf Schienen. Anders als in England, Belgien, Frankreich oder den USA gab es aber noch keine Dampfeisenbahn. Doch deutsche Geschäftsleute beschäftigten sich durchaus mit den Möglichkeiten, die ihnen die Erfindung aus England bot. So kursierten auch in Leipzig diffuse, meist unrealisierbare Pläne: Von einer Eisenbahnlinie in die zweite große deutsche Messestadt Frankfurt/Main war beispielsweise die Rede.

Anstoß durch Friedrich List

Doch es war der Neuankömmling Friedrich List, der den entscheidenden Anstoß gab. Der Ökonom aus Süddeutschland, der wegen seiner demokratischen Überzeugungen lange im US-Exil leben musste, kam 1833 nach Leipzig, im Gepäck ehrgeizige Eisenbahn-Pläne. Und Sachsen erschien ihm ideal, sie umzusetzen. Das Königreich war ein aufblühendes Land, Leipzig ein wirtschaftliches Zentrum Europas. In der seit Jahrhunderten bedeutsamen Handelsstadt siedelten sich mehr und mehr Industrien an. Das junge Bürgertum strotzte vor Ambitionen und Selbstbewusstsein.

Aktiengesellschaft entsteht

Unter anderem mit einer Schrift, in der er für ein sächsisches Eisenbahnnetz als Grundlage eines deutschen Bahnnetzes warb, überzeugte List die Unternehmer, sich auf eine Strecke nach Dresden zu konzentrieren. Noch 1833 entstand das Eisenbahn-Comité zu Leipzig, 1835 wurde die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gegründet, eine Aktiengesellschaft, die am Ende knapp sechs Millionen Taler für den Bau aufbrachte.

„Diese Leute waren keine Idealisten", betont der Dresdner Eisenbahn-Historiker Ralf Haase. „Es waren Unternehmer, die Geld verdienen wollten." Am Personenverkehr, sowie durch den schnelleren Transport von Gütern. Zugleich, so fügt Haase hinzu, hätten die Unternehmer die Chancen für die industrielle Erschließung des Landes sowie für die Urbanisierung der Region Leipzig gesehen. Die Regierung in Dresden hält sich dagegen zurück. Man überlässt den Bahnbau lieber privaten Investoren. „Aber man legt auch keine Hemmnisse in den Weg", sagt der Dresdner Eisenbahn-Experte Ludwig Jenchen. So stimmte die Regierung einem Enteignungsgesetz zu, das es der Gesellschaft ermöglichte, Grundeigner zum Landverkauf zu zwingen.

Baustart im Herbst 1835

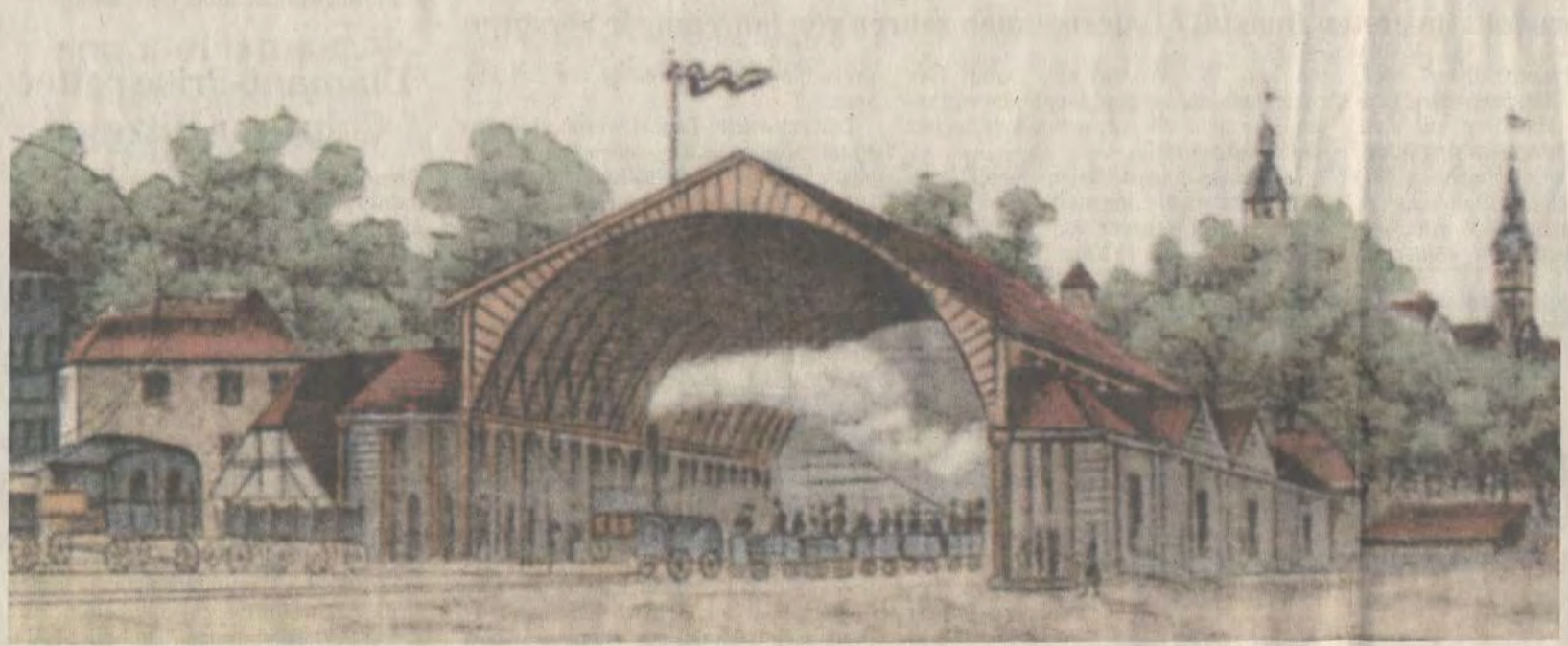
Baustart war im Herbst 1835. Gebaut wurde von Leipzig sowie zeitgleich von Dresden aus. An den Enden der Strecke standen der Dresdner Bahnhof in Leipzig (etwa an der Stelle, an der sich heute die Osthalle des Hauptbahnhofes befindet) sowie der Leipziger Bahnhof in Dresden (unweit des heutigen Bahnhofs Neustadt). Am 7. April 1839 wurde die Verbindung mit einer Fahrt von Leipzig nach Dresden eingeweiht. Die erste Eisenbahnstrecke Deutschlands war es zu diesem Zeitpunkt allerdings nicht. Während die Sachsen noch bauten, wurde im Dezember 1835 die Linie zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet. Die sechs Kilometer lange und fast schnurgerade bayerische Strecke wurde aber durch die Sachsen weit in den Schatten gestellt.

Initialzündung für neue Projekte

Die Verbindung Leipzig–Dresden war die Initialzündung für die weitere Entwicklung des Eisenbahnbaus in Deutschland, sagt Ralf Haase. Als sich zeigte, dass die Strecke für die Aktionäre ein glänzendes Geschäft war, wurden andere Projekte schnell umgesetzt.

„Hut ab!" vor den Kollegen, zieht Ludwig Jenchen, der selbst 43 Jahre in Baudienst der Bahn arbeitete, Bilanz. Sieben Jahre vergingen vom Beginn der Planungen 1833 bis zur endgültigen Fertigstellung im Oktober 1840, als die zunächst eingleisige Strecke auf zwei Gleise ausgebaut war. Vor etwa 16 Jahren, 1993, begann die Bahn im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit mit ihrem Vorhaben, die Strecke auf den modernsten Stand zu bringen. „Und wir doktern heute noch daran herum."

Kay Stolle



Der Dresdner Bahnhof in Leipzig in den 1840er Jahren. In den ersten Jahrzehnten hatten die unterschiedlichen Streckenbetreiber auch ihre eigenen Bahnhöfe gebaut. Erst später gab es ein echtes Eisenbahnnetz.

Ein Nachbau der Saxonia, der ersten deutschen Lokomotive. Die englische Eisenbahn-Lobby sorgte dafür, dass sie bei der Streckeneröffnung nur den von englischen Loks gezogenen Festzügen hinterherfahren durfte. Foto: dpa