HEIMAT-JOURNAL (34)

Eisenbahn-attentat in Priestewitz

Aus der Verkehrsgeschichte Sachsens

Von Willy Forner

Die erste betriebsfähige deutsche Eisenbahnlokomotive, in Übigau bei Dresden nach Plänen des Professors Andreas Schubert gebaut und auf den Namen „Saxonia" getauft, hat viel von sich reden gemacht.

Pfarrer Wehrhan wurde es unheimlich

Als sie im Dezember 1838 eine ihrer Probefahrten von Dresden-Neustadt nach Weinböhla und zurück hinter sich hatte, berichtete ein Teilnehmer, Pfarrer Wehrhan (Dresden), wie es scheint nicht gerade begeistert: „Anfangs rollt die Wagenlinie langsam dahin, und der qualmende Schornsteinzylinder der an der Spitze befindlichen Lokomotive stößt schnaubende Töne, gleich einer wilden Bestie, aus. Aber immer schneller laufen zugleich die Wagen dahin. Dabei findet sich auch in allmählicher Steigerung ein gellendes Gehämmer ein, geradeso, als wenn klingende harte Amboßschläge im Takte des Mühlengeklappers wiederholt würden, und welches so stark wird, daß man nur durch lautestes Schreien in die Ohren des Nachbars sich verständlich machen kann. So fliegt man wie in einem mit allen Gängen gehenden Mühlwerk dahin ... Mir wenigstens war, bis ich die Sache gewohnt war, unheimlich dabei zumute."

Giebelseite eines um 1839 errichteten, erhalten gebliebenen Fabrikgebäudes der Maschinenbauanstalt Übigau.

Ein reichliches Vierteljahr verging, da fand die offizielle Eröffnungsfahrt auf der ganzen – vorerst eingleisig gebauten – Strecke von Dresden nach Leipzig statt. Das war am 8. April 1839. Sechs Tage später, am 14. April 1839, veröffentlichte der „Dresdner Anzeiger" ein Inserat der Direktion der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Companie, in dem es u. a. hieß: „Im Schutze der Gesinnungen, welche sich an den beiden festlichen Tagen gegen das vollendete vaterländische Unternehmen überall kund gaben, wird dasselbe, so dürfen wir hoffen, gedeihen zum Wohle und Segen des Theuern Vaterlandes, ein rühmliches Denkmal Sächsischen Gemeinsinns."

Professor Schubert setzt sich durch

Diese Mitteilung suchte den Eindruck zu erwecken, als sei am 8. April alles ordentlich verlaufen. Dem war aber nicht so. Die neue Eisenbahnlinie wurde mit englischen Lokomotiven betrieben, von denen sechs angekauft worden waren. Der Lieferant hatte zwei englische Lokführer, Robson und Greener, entsandt, die die Maschinen betreuten und deutsches Personal an den Loks ausbildeten. Bei den Probefahrten der „Saxonia", die Robson und Greener als Sachverständige mitmachten, mäkelten sie an der in Übigau gebauten Dampflok herum, merkwürdigerweise assistiert durch den einheimischen Maschinenmeister Kirchweger, der mit den beiden Engländern auf die britischen Maschinen schwor.

Auch in der Direktion der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Companie saßen Leute, die sich auf die englischen Maschinen festgelegt hatten. Als sich am 8. April 1839 die zwei Festzüge in Richtung Leipzig in Bewegung setzten, hatte der Erbauer der „Saxonia" mit Mühe und Not erreicht, daß er mit seiner Maschine den von englischen Maschinen gezogenen Waggons in gehörigem Abstand folgen durfte. Immerhin ein Erfolg; denn „alles Grollen und Schimpfen des englischen Lokführers Robson und auch der Widerstand sowie die Verärgerung des Maschinenmeisters Kirchweger waren nutzlos gewesen".

Aber die Engländer hatten an anderer Stelle vorgesorgt, um den Konkurrenten, der im Begriff war, das englische Monopol zu brechen, auszuschalten. Wenn Schubert auch den beiden Festzügen hinterherdampfte, bewies er damit doch, daß die in Übigau gebaute Lokomotive hinsichtlich der Qualität ihrer Ausführung, ihrer Leistung und Brauchbarkeit den englischen Maschinen ebenbürtig war.

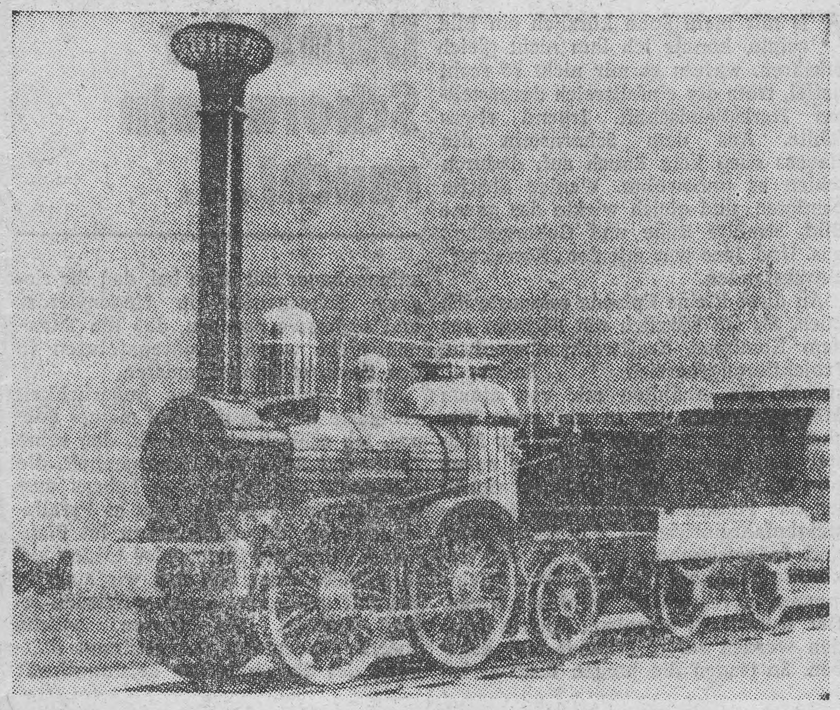
Die „Leipziger Zeitung" stellte das fest, indem sie schrieb: „Noch haben wir zu berichten, daß den Wagenzügen bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhof (in Leipzig–W. F.) zu aller Überraschung eine Lokomotive mit ihrem Tender nacheilte, die sich noch steigerte, als man sah, daß es die von ihrem Erbauer, dem Herrn Prof. Schubert geführte Lokomotive ‚Saxonia' aus der Übigauer Maschinenwerkstatt war, die sich so die Ebenbürtigkeit unter den Lokomotiven errungen, was der Anstalt, aus der sie hervorgegangen, sowie der sächsischen Industrie im allgemeinen gewiß zur großen Ehre gereicht."

Nun sollte Schubert als Auszeichnung auf der Rückfahrt nicht dem letzten, sondern dem ersten Festzug folgen. Die beiden Engländer Robson und Greener sahen ihre Stunde gekommen. Schubert mußte in Leipzig mehrere Stunden auf Koks warten und konnte den pünktlich abfahrenden Festzügen erst einige Stunden später folgen. Auf der Strecke erlebte er neue Überraschungen, die von den Engländern besorgt worden waren. Der Signaldienst von Bahnwärter zu Bahnwärter versagte, da sie über die Fahrt der „Saxonia" nicht unterrichtet worden waren. Daher fand Prof. Schubert die Bahnschranken geschlossen. Der Versuch, die Bahnwärter durch Signale mit der Pfeife herbeizurufen, scheiterte. Daraufhin entschloß sich Schubert, die Hindernisse zu durchbrechen. [1])

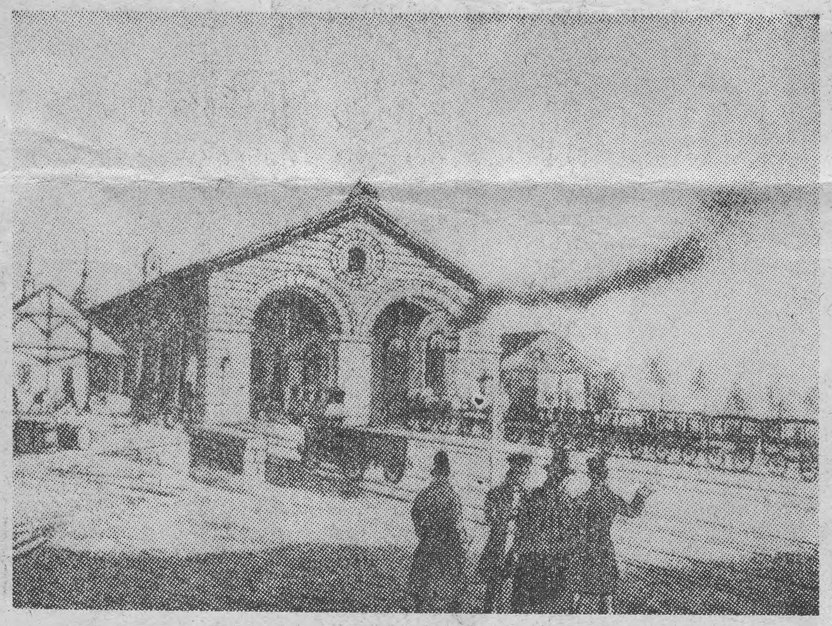
Wer stellte die Weichen falsch?

Indessen hatten sich die Gegner Schuberts noch mehr Hindernisse einfallen lassen. „Sie hätten gegen den Mann, der als erster in Deutschland wagte, das englische Monopol der Herstellung von Lokomotiven anzutasten, noch einen heimfückischeren Plan ausgedacht. Gelinge ihnen derselbe, so meinten sie, dann werde auch mancher der seit geraumer Zeit auf Dividende lauernden Aktionäre des Übigauer Unternehmens Grund haben, um sein eingezahltes Kapital besorgt zu sein und die Konsequenzen zu ziehen. Man wußte zu gut, daß von der Eröffnungsfahrt der ‚Saxonia' die weitere Finanzierung der Maschinenbauanstalt und ihre Zukunft abhing", heißt es in einer Lebensbeschreibung Andreas Schuberts.

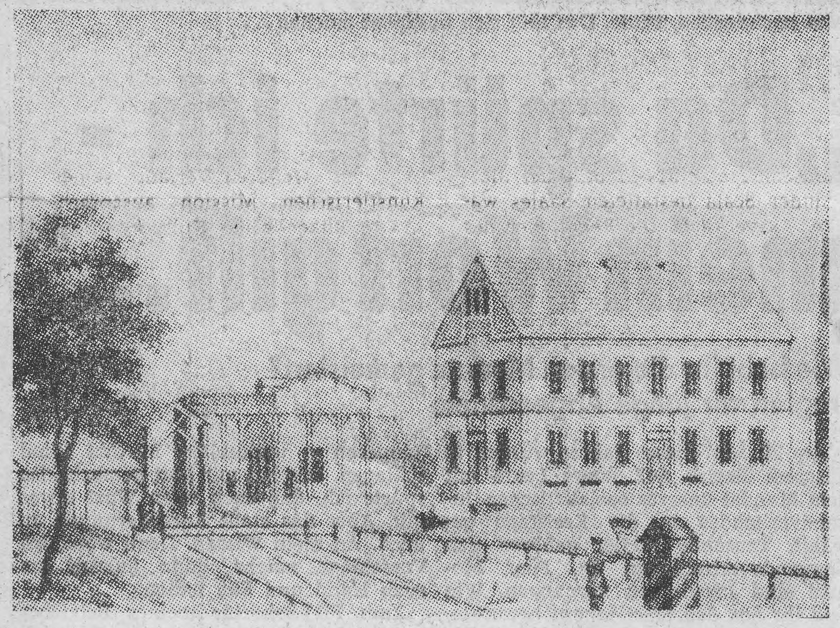
Auf dem kleinen zwischen Riesa und Meißen gelegenen Bahnhof Priestewitz hatten unbekannte Täter eine Weiche so gestellt, daß die „Saxonia", wie Schubert später berichtet, mit voller Geschwindigkeit auf eine englische unter Dampf stehende Lokomotive fuhr, wobei jedoch nicht die Schubertsche „Saxonia", sondern die englische Lokomotive „Adler" beschädigt wurde. Schubert und sein Heizer Schneider kamen daher um den begeisterten Empfang durch die Bevölkerung Dresdens; denn sie durften die Weiterfahrt im nächtlichen Dunkel nicht riskieren, sondern übernachteten in Priestewitz. Die Direktion der Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Companie erstattete weder Anzeige gegen die unbekannten Täter, noch informierte sie die Öffentlichkeit über das Attentat in Priestewitz.



Modell der Lokomotive „Saxonia", die Johann Andreas Schubert konstruierte und erbaute.



Leipziger Bahnhof zu Dresden. Vorderansicht zur Zeit der Eröffnung der Leipzig – Dresdner Eisenbahn im Jahre 1839.



Eisenbahnstation Priestewitz, auf der die „Saxonia" mit der englischen Lokomotive zusammenstieß. Illustrationen nach: Arthur Weichold, Johann Andreas Schubert. Verlag TU Dresden, 1968.

Dennoch sprach sich der Versuch, den Erbauer der „Saxonia" unschädlich zu machen, im Lande herum. Offensichtlich wollten die maßgebenden Herren der Direktion es mit den Lieferanten englischer Eisenbahnlokomotiven nicht verderben, obwohl es sich herausgestellt hatte, daß die in den Rothwellschen, Buryschen und Stephensonschen Werken hergestellten Loks anfangs erhebliche Mängel aufwiesen; so zum Beispiel die englische Lokomotive „Komet", die bei der Eröffnungsfahrt infolge Rohrschadens ausfiel. Kurze Zeit nach dem Attentat in Priestewitz berichtete das sächsische „Gewerbeblatt", die „Lokomotive ‚Saxonia' habe wenig gelitten, sei bereits wieder im Gange und überhaupt (sach)verständig gebaut. Lobend zu erwähnen seien mehrere Verbesserungen und dabei vor allem die rationellere und zweckmäßigere Anordnung der Triebräder".

Profitinteressen kontra wissenschaftlich-technischen Fortschritt

Das Blatt wandte sich auch gegen die Versuche, den Vorfall, der sich da in Priestewitz ereignet hatte, zu verheimlichen, und schrieb: „Insofern aber eine solche Sache ... durch Wahrheit ausgemacht werden muß, beklage man die Heimlichtuerei und das Unterlassen einer öffentlichen Bekanntmachung des Vorfalles ... Um allen der ersten sächsischen Lokomotive nachteiligen Gerüchten ein gewünschtes Ziel zu setzen, werden die mit dem Gegenstande näher Vertrauten, am liebsten der Erbauer der Lokomotive, Prof. Schubert, selbst aufgefordert, einen Bericht ... zu geben."

Schubert ist dieser Forderung erst anderthalb Jahre später nachgekommen. Er schwieg zunächst, wohl deshalb, weil er darauf hoffte, daß „Geschwister" der „Saxonia" in Übigau bestellt würden. Aber er irrte sich. Die maßgebenden Leute in der Eisenbahndirektion ließen den ersten deutschen Lokomotivenbaubetrieb im Stich. Zwar übernahmen sie im Sommer 1839 die „Saxonia", degradierten sie dabei aber zu einer „bereits gebrauchten Maschine", drückten mit diesem „Argument" den geforderten Preis auf die Hälfte herunter und zwangen den Lieferanten auch noch, „eine unbrauchbar gewordene englische Lokomotive in Zahlung zu nehmen". Im Jahre 1841 wurde die Liquidation des Übigauer Werkes beschlossen.

Der Boykott durch die Direktion der Leipzig–Dresdener Eisenbahn richtete den Betrieb zugrunde, der die erste deutsche auf der Strecke brauchbare Eisenbahnlokomotive gebaut hatte.

Anmerkung 1): Die Bahnschranken wurden damals noch nicht gesenkt und gehoben, sondern wie eine Tür horizontal gedreht. Die Redaktion.