

Kanonendonner zur „Saxonia“-Fahrt

Kanonendonner und Musik gab in den Morgenstunden des 8. April 1839 den Auftakt zur Eröffnungsfahrt der Eisenbahnlinie Dresden—Leipzig. Gegen 9 Uhr setzten sich drei Festzüge in Bewegung, in denen die sächsische Königsfamilie, die Bürgermeister von Dresden und Leipzig und zahlreiche weitere Ehren Gäste Platz genommen hatten. Den Zügen folgte in angemessenem Abstand die erste deutsche Dampflokomotive „Saxonia“, von ihrem Erbauer, dem Dresdner Professor Johann Andreas Schubert selbst geführt. Der Professor stand in Frack und Zylinder, gegen Wind und Wetter durch einen Pelz geschützt, auf dem offenen Führerstand.

Die denkwürdige Fahrt vor nunmehr 140 Jahren stellt ein historisches Listum dar. Nach Eröffnung der Vorortstrecken Nürnberg—Fürth und Berlin—Potsdam konnte nunmehr die erste deutsche Fernstrecke eröffnet werden. Die Strecke Dresden—Leipzig brachte zahlreiche wertvolle Erfahrungen für den weiteren Ausbau des deutschen Eisenbahnnetzes, dem in der wirtschaftlichen und politischen Entwicklung eine große Bedeutung zukam.

Erst sechs Jahre zuvor hatte der bürgerliche Nationalökonom Friedrich List seine weitblickenden Vorstellungen von

einem deutschen Eisenbahnnetz zu Papier gebracht. List gewann in der Messestadt einige Kauflaute, die eine „Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“ ins Leben riefen. Zum technischen Leiter der Bauarbeiten ernannten sie den königlichen Wasserbaudirektor Theodor Kunz.

Ende Februar 1836 erfolgte der erste Spatenstich am 3,1 Kilometer langen Einschnitt bei Machern. Die Erdmassen wurden anfangs mit Handkarren transportiert. Nach dem Eintreffen der englischen Lokomotive „Komet“ wurde ihre Kraft zum Abschleppen von Bauzügen genutzt.

Für die Bahnlinie waren einige größere Kunstbauten erforderlich, die beim damaligen Stand der Technik großes Können verlangten. So mußte für die Überquerung der Mulde bei Wurzen eine 382 Meter lange Brücke errichtet werden. Viadukte waren auch für die Elbaue bei Röderau wegen ihrer Hochwassergefährdung und für die Döllnitz bei Oschatz notwendig. In Riesa entstand eine hölzerne, auf elf Pfeilern ruhende Elbbrücke, die in der Folgezeit noch mehrere Nachfolger erhielt.

Unter allen Kunstbauten der Strecke war jedoch der über 500 Meter lange Tunnel bei Oberau am kostspieligsten.

Freiberger Bergleute gruben ihn in zweijähriger Arbeit als ersten deutschen Eisenbahntunnel überhaupt. Seine Kosten übertrafen bei weitem die der Riesaer Elbbrücke. Der Tunnel diente fast ein Jahrhundert dem Verkehr, jedoch erwies er sich für die dichter werdende Zugfolge zunehmend als Hindernis. So waren in diesem Abschnitt keine Zugbegegnungen möglich. 1933/34 grub man deshalb den Tunnel auf. Ein Obelisk auf der hohen Böschung bei Oberau im Kreis Meißen erinnert an das Bauwerk.

Die ganze Strecke wurde zunächst eingleisig angelegt, jedoch wenige Jahre später durch ein zweites Gleis erweitert. Zeitweise waren 7 000 Arbeiter beim Bahnbau eingesetzt. Die Probefahrt der Lokomotive „Komet“ am 28. März 1837 zwischen Leipzig und Posthausen bildete den ersten Lokomotivlauf Sachsens. Ende des Jahres 1838 waren bereits 15 Lokomotiven englischer Herkunft auf verschiedenen Abschnitten im Einsatz. Die Lokführer erhielten in den ersten Jahren als technische Pioniere Gehälter, die denen der Direktoren gleichkamen!

Ostern 1837 wurde der 10-Kilometer-Abschnitt Leipzig—Althen erstmals befahren. In Dresden fand die erste

öffentliche „Dampfwagenfahrt“ am 19. Juli 1838 auf dem Abschnitt vom Leipziger Bahnhof (Dresden-Neustadt) zur „Weintraube“ in Radebeul statt. In der Löfnitz begrüßten Böllerschüsse aus Weinbergskanonen die beiden von den Lokomotiven „Edward Bury“ und „Komet“ gezogenen Festzüge. In den folgenden Wochen fanden bis zu sechsmal täglich Fahrten auf diesem kurzen Abschnitt statt, an denen binnen einer Woche über 13 000 Personen teilnahmen.

Dr. Köckeritz
(2. Teil folgt)



DER LEIPZIGER BAHNHOF zu Dresden um 1840, Vorgänger des heutigen Neustädter Bahnhofs, in einer Rückansicht von Neudorf aus.