



Eine Schnellzugarnitur der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen aus den Jahren nach 1900 zwischen Leipzig und Dresden unterwegs.

Entlang der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen

Christian Sacher

## 175 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig – Dresden

Am 07. April 2014 jährt sich die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, der ersten deutschen Ferneisenbahn zum 175. Mal. Dies soll Anlass sein, einen Blick in die Geschichte eines Meilensteins der deutschen Verkehrsgeschichte zu werfen und gleichzeitig zu schauen, welche Ziele entlang der Strecke die DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen verbindet.

Dem Bau der ersten Ferneisenbahn in Deutschland gingen die 1833 veröffentlichten Pläne des Nationalökonoms Friedrich List für ein deutsches Eisenbahn-System voraus. Die weitblickende Schrift sah in Leipzig einen zentralen Knotenpunkt innerhalb der Planungen. Noch im gleichen Jahr gründete sich in Leipzig ein Eisenbahn-Comitee, welches am 20. November 1833 eine Petition zum Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden an den ersten Sächsischen Landtag richtete. Aus diesem ging 1835 die durch zwölf namhafte Leipziger Bürger gegründete Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie als private Aktiengesellschaft hervor. Bereits kurz nach Zeichnung der Aktien konnte die mit einem Kapital von mehr als einer Million Thalern ausgestattete Gesell-



Vor der Errichtung des heutigen Leipziger Hauptbahnhofes kamen die Züge aus Dresden am Dresdner Bahnhof in Leipzig an.

schaft von der sächsischen Staatsregierung die Genehmigung für den Bau und Betrieb der Bahn erhalten. Noch gab es in Deutschland keine Erfahrungen mit der Projektierung von Eisenbahnanlagen in der geplanten Größenordnung. Die erste deutsche Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth befand sich im Jahr 1835 mit einer Streckenlänge von sechs Kilometern zwischen Nürnberg

und Fürth im Bau und konnte am 07. Dezember 1835 eröffnet werden. Daher wurden die aus England kommenden Ingenieure Sir James Walker und Hawkshaw mit der Projektierung der Trasse beauftragt. Von zwei untersuchten Varianten wurde die nördlichere, über Riesa verlaufende Trassenführung gegenüber einer kostenintensiveren, über Meißen führenden Trasse ausgewählt. Wesentlich



Fast 175 Jahre liegen zwischen beiden Aufnahmen aus Dresden-Neustadt. Oben der Leipziger Bahnhof in Dresden auf einem Stahlstich aus der Eröffnungszeit. Auf der aktuellen Luftaufnahme sind links vom Bahnhof Dresden-Neustadt die Anlagen des einstigen Leipziger Bahnhofs zu erkennen.



Der Bahnhof Radebeul Ost mit dem markanten Empfangsgebäude nach der Inbetriebnahme im Jahr 1900.

schneller, als in der heutigen Zeit die Planungsvorläufe von größeren Verkehrsprojekten andauern konnte der Landerwerb und Baubeginn realisiert werden. Bereits am 16. November 1835 wurde mit dem Landerwerb für den ersten Abschnitt zwischen Leipzig und Wurzen begonnen und am 01. März 1836 konnte der erste Spatenstich vollzogen werden. Als Bauleiter fungierte Karl-Theodor Kunz. Der Ingenieur, Major a.D., Wasserbaudirektor, Geheimer Baurat im königlich-sächsischen Finanzministerium, studierte in den Jahren 1833 und 1834 in England das Eisenbahnwesen und brachte wichtige Erfahrungen in die Heimat zurück. Heute erinnert an diesen sächsischen Eisenbahnpionier eine am Bahnhof Dresden-Neustadt angebrachte Ehrentafel. Die Inbetriebnahme der Strecke erfolgte in zehn Sektionen zwischen dem ersten Abschnitt von Leipzig nach Althen am 24.04.1837 auf einer Länge von 10,60 Kilometern und dem letzten 28,45 km langen Abschnitt, mit dem am 07. April 1839 zwischen Riesa und Oberau die durchgängige Strecke in Betrieb genommen werden konnte.

Der letzte Abschnitt zwischen Riesa und Oberau schloss mit der Riesaer Elbbrücke und dem Tunnel bei Oberau gleich zwei markante Bauwerke ein. Die Riesaer Elbbrücke wurde im Zeitverlauf bereits mehrfach neu errichtet, so ist die heutige Riesaer Elbbrücke bereits die fünfte Brückenkonstruktion an dieser Stelle. Der Oberauer Tunnel dagegen wurde 1933 wegen des zu geringen Profils, welches keine Zugbegegnungen zuließ abgetragen und durch einen Einschnitt ersetzt. Ein Obelisk, welcher aus Material des Oberauer Tunnels errichtet wurde erinnert heute an den einstigen ersten deutschen Eisenbahntunnel. Unmittelbar nach der Eröffnung wurde ein zweites Gleis verlegt und der Betrieb in den ersten Betriebsjahren bis 1884, wie auch im Pionierland England, als Linksverkehr durchgeführt.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie als Betreibergesellschaft der ersten Strecke nahm am 01. Dezember 1860 einen Seiten-Arm in Betrieb, der in Coswig von der Hauptstrecke abzweigte und nach Meißen führte. Einige Jahre später, am 14.

Mai 1866, eröffnete sie den Betrieb auf einem weiteren Seiten-Arm, der in Borsdorf von der Hauptstrecke abzweigte und zunächst bis Grimma führte. Bis zum 22. Dezember 1868 wurden die Seitenarme der Strecke schließlich über Leißnig, Döbeln und Nossen verbunden, so dass eine zweite durchgängige Verbindung zwischen Leipzig und Dresden entstand. Weitere Strecken, so von Nossen nach Moldau in Böhmen und die Verbindungsbahn zwischen den Dresdner Bahnhof in Leipzig und dem Bayerischen Bahnhof der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn waren die nächsten Projekte der Gesellschaft, die zum 01. Juli 1876 in die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen integriert wurde. Entscheidende Umgestaltungen erfuhren die Bahnanlagen an den Endpunkten der Strecke in Dresden und in Leipzig im Zeitverlauf. Der ehemalige Leipziger Bahnhof in Dresden entstand als Kopfbahnhof auf der Neustädter Elbseite. Spitzwinklig dazu wurde im Jahr 1847 der Schlesische Bahnhof der Bahnstrecke zwischen Dresden und Görlitz in Betrieb genommen. Zwischen beiden



Moderne Triebzüge prägen heute das Bild des Regionalverkehrs zwischen Leipzig und Dresden.

Bahnhöfen wurde ein über eine Drehscheibe erreichbares Verbindungsgleis in Betrieb genommen. Wesentliche Erweiterungen folgten darüber hinaus in den Jahren 1852 bis 1857. So wurde 1852 auch eine Verbindung über die Marienbrücke auf die Altstädter Elbseite in Betrieb genommen. Die Verkehrsleistung wuchs rasch von drei täglich Zugpaaren im Eröffnungsjahr auf 42 bis 56 Personenzüge sowie 20 bis 24 Güterzüge mit je 170 Achsen im Jahr 1876. So verwundert es nicht, das 1868/69 eine erneute Erweiterung der Bahnanlagen erfolgte. So wurde unter anderem der in der Nähe des heutigen Haltepunktes Dresden-Pieschen befindliche Maschinenbahnhof, das spätere Bahnbetriebswerk Dresden-Pieschen angelegt. Mit der zwischen 1892 und 1901 andauernden Umgestaltung der Dresdner Bahnanlagen wurde die Stadteinwärts gelegenen Anlagen des Leipziger Bahnhofs entfernt und auf dem Territorium des einstigen Schlesischen Bahnhofs der heutige Bahnhof Dresden-Neustadt angelegt. Die Anlagen des einstigen Leipziger Bahnhofs verblieben als Güterbahnhof Dresden-Neustadt in



Zwischen den beiden Aufnahmen des Leipziger Hauptbahnhofs liegen ca. 90 Jahre Zeitabstand.

Betrieb. Neben Stückgutumschlag und Verkehr zu den angebundenen Elbkaianlagen diente der Bahnhof auch militärischen Zwecken. Mit dem Rückgang des Güterverkehrs nach der politischen Wende wurden die Anlagen für den Bahnbetrieb entbehrlich und 2005 stillgelegt. Einige markante Bauten der Umbauphase von 1857 sind dagegen noch existent. Zu den markantesten der

leider meist stark verfallenen Bauten zählt der Haupteingang mit dem Uhrtürmchen. Bleibt zu hoffen, dass bei der geplanten Entwicklung des Geländes im Rahmen des Projektes Dresden Hafencity eine angemessene Integration der denkmalgeschützten Anlagen erfolgen kann. Der einstige 1839 eröffnete und mehrmals umgestaltete Dresdner Bahnhof in Leipzig wurde



Historische Dampfzüge der Döllnitzbahn haben im Bahnhof Oschatz Anschluss an die im Hintergrund sichtbaren Züge der Strecke Leipzig–Dresden.



Im Historischen Güterboden am Bahnhof Radebeul Ost ist heute das SSB Schmalspurbahnmuseum untergebracht.



Das Gebäude des 1842 eröffneten Bahnhofs Niederrau war in den Jahren bis zum Verkauf im Jahr 2000 das älteste genutzte Bahngebäude.

neben mehreren weiteren Kopfbahnhöfen, so dem Thüringer und dem Magdeburger Bahnhof im Zuge des Baus des Leipziger Hauptbahnhofs abgetragen. Auf dem einstigen Territorium der vormaligen Bahnhöfe konnte zwischen dem 01. Mai 1912 und dem 04. Dezember 1915 der neue Leipziger Hauptbahnhof als Kopfbahnhof und einer der seiner-

zeit größten Bahnhöfe der Welt in Betrieb genommen werden. Markante Umbauten erfuhr der Bahnhof mit der 1997 vollendeten Integration des Einkaufszentrums im Bereich der Querhalle und erneut durch die Inbetriebnahme der Leipziger Citytunnel, welcher am 15. Dezember 2013 in Betrieb genommen wurde.

Heute im 175-ten Betriebsjahr verbindet die Strecke mehrere Stationen entlang der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen. In Leipzig selbst zählen die Parkeisenbahn um den Auensee und das im ehemaligen Bahnbetriebswerk Leipzig-Plagwitz zu den Partnern der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen. Doch auch der imposante Hauptbahnhof für sich ist eine Besichtigung wert, auf dem Ausstellungsgleis 24 sind verschiedene Fahrzeuge vergangener Eisenbahnepochen zu besichtigen. Bei einer Zugfahrt zwischen Leipzig und Dresden empfiehlt es sich nicht nur mit dem ICE schnell zwischen beiden Städten zu reisen, auch eine Fahrt mit dem Regionalexpress der Linie 50 oder der Linie 1 der S-Bahn Mitteldeutschland zwischen Leipzig und Oschatz oder der Dresdner S-Bahn im Abschnitt zwischen Dresden und Coswig verbindet Angebote der DAMPFBAHN-ROUTE.

Am Bahnhof der reizvollen Stadt Oschatz mit ihrem historischen Zentrum laden die Schmalspurbahnzüge der Döllnitzbahn zu einer reizvollen

Fahrt entlang der Döllnitzauen in die Kleinstadt Mügeln mit einem der größten Schmalspurbahnhöfe Europas ein. Auch der Endbahnhof Glossen mit einer Feldbahnschauanlage ist ein beliebtes Ziel. Wochentags mit einer historischen Diesellok und an den Fahrwochenenden mit einer Dampflok bespannt lässt sich hier Eisenbahnromantik pur erleben. Ein weiterer Zwischenstopp sei am Bahnhof Radebeul-Ost empfohlen, der nach wenigen Minuten Fahrt mit der S-Bahn von Dresden aus innerhalb des Verkehrsverbundes Oberelbe erreicht wird. Hier hat nicht nur die Löbnitzgrundbahn Ihren Ausgang. Auch das sehenswerte SSB Schmalspurbahnmuseum im Historischen Güterboden ist einen Besuch wert. Bereits vom Bahnsteig aus sind zahlreiche historische Schmalspurbahnwagen im Blick, die durch den Verein Traditionsbahn Radebeul e.V. mit viel Liebe zum Detail restauriert und gepflegt werden. In Dresden selbst finden sich eine Vielzahl von Partnerangeboten der DAMPFBAHN-ROUTE Sachsen, darunter das Verkehrsmuseum im Johanneum, die Sächsische Dampf-

schiffahrt, die Bergbahnen der Dresdner Verkehrsbetriebe, die Dresdner Parkeisenbahn, das Straßenbahnmuseum aber auch das Eisenbahnmuseum im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt oder die Museumseisenbahn Windbergbahn.

Zwei Termine sind im Rahmen der vom 07. – 13. April 2014 stattfindenden Festwoche 175 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig - Dresden besonders hervorzuheben, so präsentiert das Dresdner Verkehrsmuseum im Zeitraum vom 08. April bis zum 28. September 2014 die Jubiläumsausstellung „Deutschland wird mobil“. Ein herausragender Event ist zudem das 6. Dresdner Dampfloktreffen vom 11. bis zum 13. April, bei dem im Bahnbetriebswerk Dresden-Altstadt zahlreiche Lokomotiven aus ganz Deutschland anreisen und unter Dampf stehen.

#### Weiterführende Informationen:

[www.dampfbahn-route.de](http://www.dampfbahn-route.de)  
[www.ferneisenbahn.de](http://www.ferneisenbahn.de)  
[www.verkehrsmuseum-dresden.de](http://www.verkehrsmuseum-dresden.de)

#### Veranstaltungstipps zur Festwoche 175 Jahre Ferneisenbahn Leipzig – Dresden

- 08.04. – 28.09.** Sonderausstellung Deutschland wird mobil – 175 Jahre Leipzig-Dresdner-Eisenbahn im Verkehrsmuseum Dresden
- 07.04.** Eröffnungssonderfahrt der Deutschen Bahn AG zwischen Leipzig und Dresden, Sonderfahrt der Döllnitzbahn anlässlich 175 Jahre Ferneisenbahn Leipzig – Dresden
- 05. – 13.04.** Modellbahnausstellung der Sächsischen Modellbahnvereinigung im Dresdner Hauptbahnhof
- 10. – 13.04.** Sonderausstellung „Bahnpast in 3 Jahrhunderten“ und Führungen im Areal Leipziger Bahnhof Dresden
- 11. – 13.04.** Erlebnisbereich und Veranstaltung „175 Jahre Deutsche Ferneisenbahn“ und „Mobilität vereint Menschen“ im Areal Dresden Altmarkt
- 11. – 13.04.** 6. Dresdner Dampfloktreffen im Eisenbahnmuseum Dresden-Altstadt und Depot Verkehrsmuseum Dresden/Zwickauer Straße