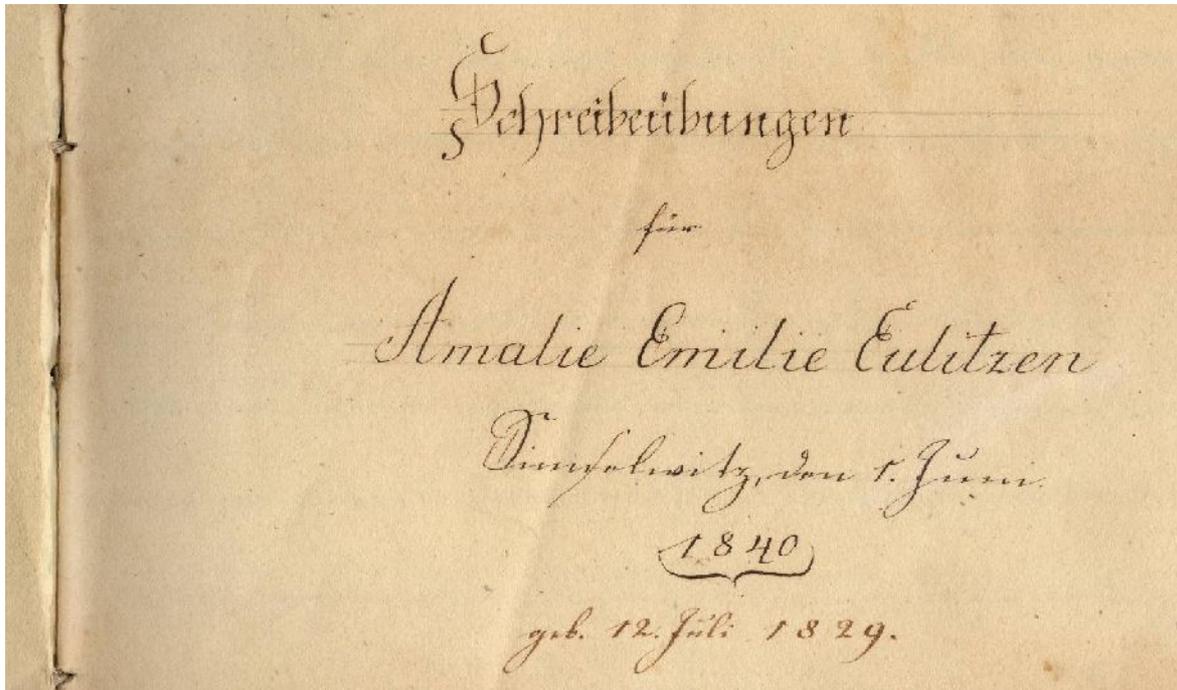
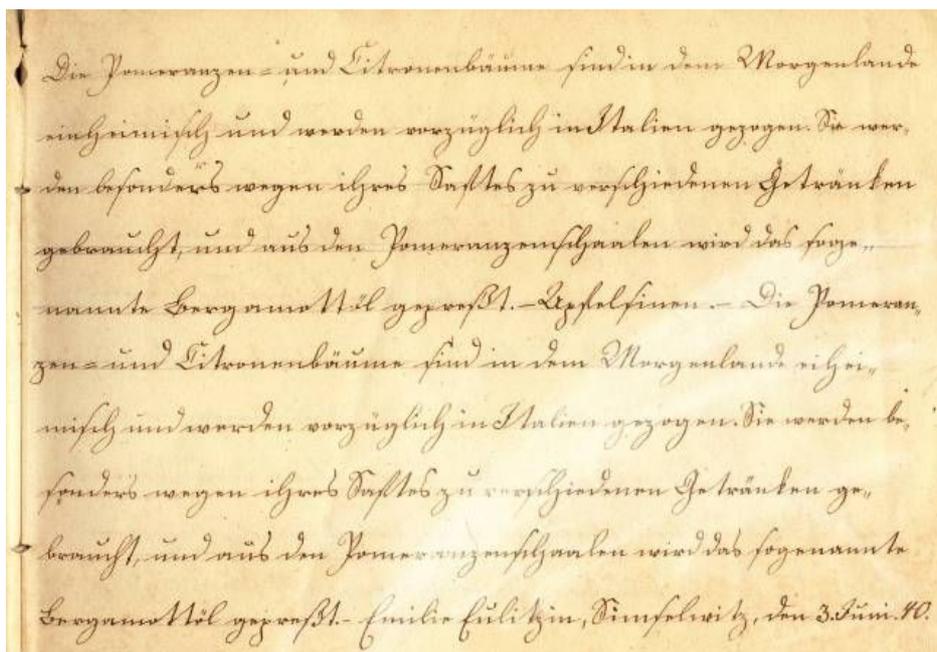


Schreibeübungen und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn Aus der Frühzeit der Eisenbahn in Deutschland

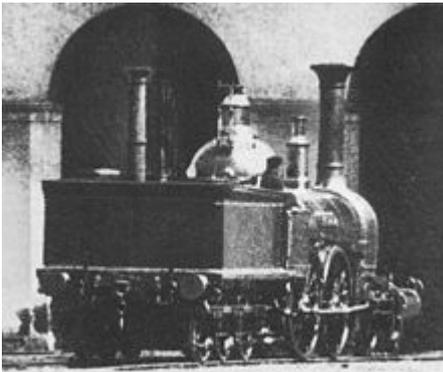


Schreibeübungen für Amalie Emilie Eulitzen

Die elfjährige Schülerin Amalie Emilie Eulitzen (auch Eulitzin geschrieben), geb. 12. Juli 1829, füllte ab dem 1. Juni 1840 in der winzigen Ortschaft Simselwitz (heute Ortsteil von Mochau bei Döbeln, knapp 70 km von Leipzig entfernt) ihren Block mit Schönschreibübungen, nachdem zuvor auf jeder Seite feine Bleistiftlinien hineingezeichnet waren zur Unterstützung der Schreibversuche.



zwischen [Leipzig](#) und [Dresden](#). Die LDE wurde am 7. April 1839 bis Dresden fertiggestellt. Sie war mit einer Streckenlänge von 120 km die erste deutsche Fernbahn und die erste ausschließlich dampfbetriebene Eisenbahn in Deutschland. Zu ihrer Strecke gehörte auch der erste deutsche Eisenbahntunnel. Bei der Eröffnungsfahrt kam die erste brauchbare, in Deutschland gebaute Lokomotive SAXONIA zum Einsatz. Eine frühe Photographie zeigt eine Borsig-Lokomotive der LDE von 1847:



Heute ist Leipzig Hauptbahnhof mit einer Grundfläche von 83.640 Quadratmetern der flächenmäßig größte Kopfbahnhof Europas. Bereits um 1859 hatte sich Leipzig zum bedeutenden [Eisenbahnknoten](#) entwickelt: Neben der 1837/39 eingeweihten [Leipzig-Dresdner Eisenbahn](#) fuhr ein Jahr später die [Magdeburg-Leipziger Eisenbahn](#), seit 1842 die [Sächsisch-Bayerische Eisenbahn](#) und ab 1856 die [Thüringische Eisenbahn](#) nach Halle und Erfurt. Die Anlagen des [Dresdner](#), [Magdeburger](#) und [Thüringer Bahnhofs](#) waren am damals nördlichen Rand von Leipzig in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander entstanden. Die Bahnstrecke Leipzig-Dresden ist eine zweigleisige, elektrifizierte [Hauptbahn](#) in [Sachsen](#). Sie verläuft von [Leipzig](#) über [Wurzen](#), [Oschatz](#) und [Riesa](#) nach [Dresden](#).

Vorgeschichte

Die Idee einer [Eisenbahn](#), die Leipzig mit [Strehla](#) (an der Elbe) verbinden sollte, wurde schon vor 1830 von dem Leipziger Kramermeister Carl Gottlieb Tenner geäußert. Nachdem im Jahr 1833 der Nationalökonom [Friedrich List](#) (1789–1846) in Leipzig seine Pläne für ein deutsches Eisenbahn-System veröffentlichte, in dem Leipzig die Rolle des zentralen Knotenpunktes zgedacht war, bekam Tenners Idee neuen Auftrieb.



Titelseite von Friedrich Lists Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“, Leipzig 1833

Noch im gleichen Jahr wurde ein *Eisenbahn-Comité* gegründet, das am [20. November](#) 1833 eine [Petition](#) zum Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden an den ersten [Sächsischen Landtag](#) in Dresden richtete. Im Jahr 1835 wurde die *Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie* durch zwölf Leipziger Bürger als private Aktiengesellschaft gegründet. Zur Ostermesse 1835 wurden die Aktien der Gesellschaft innerhalb weniger Stunden vollständig gezeichnet, so daß ein Kapital von mehr als einer Million Thalern zur Verfügung stand. Am 6. Mai 1835 genehmigte die sächsische Staatsregierung Bau und Betrieb der Bahn sowie die Ausgabe von unverzinslichen Kassenscheinen im Wert von 500.000 Thalern. Das Gesamtkapital betrug somit 1,5 Millionen Thaler.

Bau

Am 16. November 1835 begann der Land-Erwerb für den Abschnitt zwischen Leipzig und der Mulde-Brücke nördlich von Wurzen. Am 1. März 1836 wurde der erste Spatenstich vorgenommen. Die Bauleitung für das gesamte Projekt lag in den Händen des sächsischen Oberwasserbaudirektors [Karl Theodor Kunz](#) (1791-1863). Dann lehnte aber der Rat der Stadt [Strehla](#) den Eisenbahnbau ab. So wurde die Strecke im 7 km südlicheren [Riesa](#) über die Elbe geführt. Am 7. April 1839, mit der Fertigstellung der Riesaer Elbbrücke, wurde schließlich die Gesamtstrecke von Leipzig nach Dresden eröffnet. Nach dem unmittelbar darauf folgenden Bau des zweiten Streckengleises wurde die Strecke nach [englischem](#) Vorbild bis 1884 im [Linksverkehr](#) befahren.

Im Betrieb der Kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen

Am 29. März 1876 beschloß die Generalversammlung der Aktionäre den Verkauf der Dresdner Eisenbahn an den Sächsischen Staat. Am 1. Juli 1876 gingen Betrieb und Verwaltung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn an die [Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen](#) über. An die Entwicklung der Dresdner Eisenbahn von ihrer Entstehung als Privat-Initiative Leipziger Bürger bis zur Verstaatlichung erinnert seit 1878 das *Eisenbahndenkmal* in Leipzig. Am 4. Dezember 1915 wurde der sächsische Teil des [Leipziger Hauptbahnhofs](#), in dem auch die Dresdner Strecke endete, in Betrieb genommen.

Nach dem Ersten Weltkrieg

Am 1. April 1920 gingen die Sächsischen Staatseisenbahnen in der neu begründeten [Deutschen Reichsbahn](#) auf. Die Strecke Leipzig-Dresden gehörte nun zur [Reichsbahndirektion Dresden](#).

Die Strecke in der DDR-Zeit

1946 verlor die Strecke als [Reparationsleistung](#) für die [Sowjetunion](#) ihr zweites Gleis. Damit besaß eine der wichtigsten Hauptbahnen in Deutschland nur noch einen Bruchteil der vormaligen Leistungsfähigkeit. Als Notlösung wurde der Zugverkehr zwischen Leipzig und Dresden fortan im Richtungsbetrieb abgewickelt. Von Leipzig nach Dresden benutzten die Züge die LD-Linie, auf der Rückfahrt von Dresden verkehrten sie jedoch [über Meißen und Döbeln](#) nach Leipzig. Als problematisch erwies sich dieses Verfahren allerdings für den Lokomotivumlauf, da auf der neigungsreichen Trasse über Döbeln für schwere Züge stets zusätzliche Lokomotiven benötigt wurden. In den Jahren 1969 und 1970 wurde die elektrische Fahrleitung abschnittsweise in Betrieb genommen. Dabei kamen erstmals bei der Deutschen Reichsbahn Betonmasten zum Einsatz. Gleichzeitig wurde die Strecke wieder durchgängig zweigleisig ausgebaut.



Der Eisenbahnhof zu Leipzig



Der „Dresdner Bahnhof“ zu Leipzig zeigt sich in der Photographie um 1860 bis auf ein paar Erweiterungen noch fast wie auf der Zeichnung von 1840.



Ausbau zur Schnellfahrstrecke

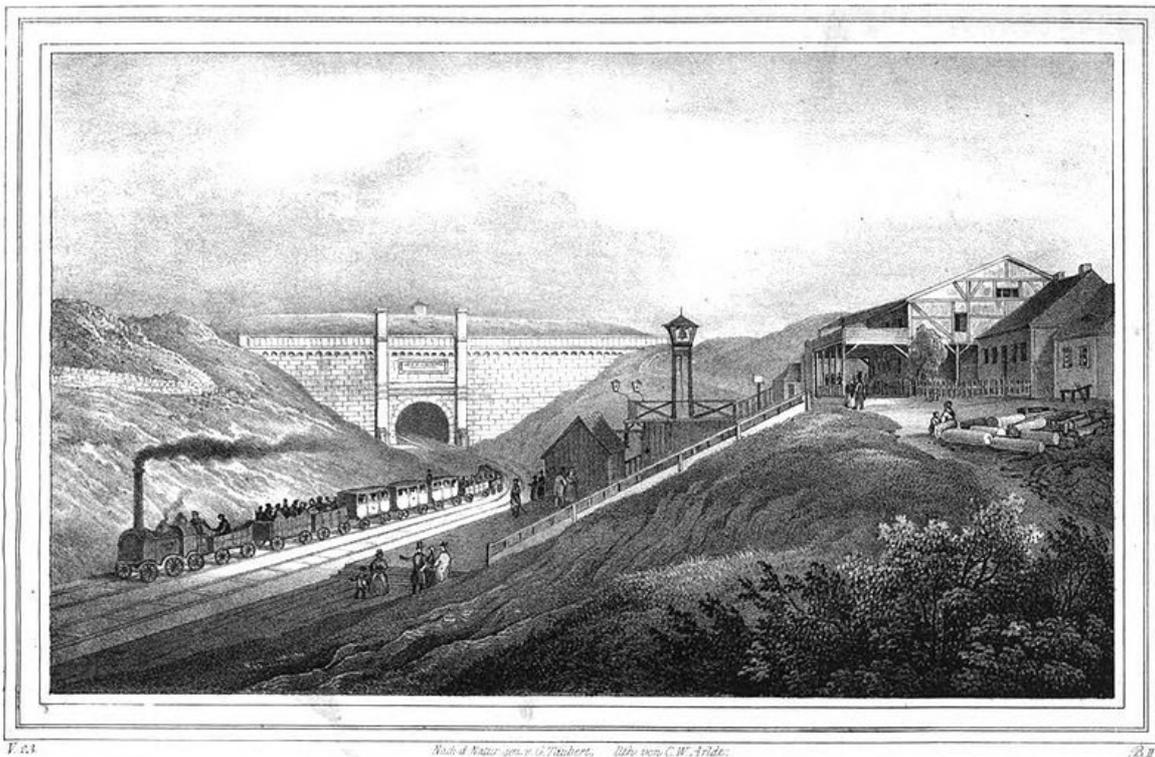
Nach der [Deutschen Wiedervereinigung](#) zählte die Strecke 1990 zu den meistbefahrenen Eisenbahnstrecken Deutschlands und galt, wie viele andere Strecken der Deutschen Reichsbahn, als dringend sanierungs- und modernisierungsbedürftig. Das Projekt wurde am 9. April 1991 als [Verkehrsprojekt Deutsche Einheit](#) Nr. 9 vom [Bundeskabinett](#) beschlossen. 1990

lag die Fahrzeit zwischen Leipzig und Dresden bei 90 Minuten. Im Jahresfahrplan 2011 beträgt die minimale planmäßige Reisezeit zwischen Leipzig und Dresden im Fernverkehr 64 Minuten.

(vgl. Informationen bei wikipedia)



Der Tunnel bei Oberau



F. 23

Nach d. Natur, gem. v. d. Fräulein, Lith. von C. W. Arden.

R. II.

Der Eisenbahn-Tunnel bei Oberau.

Das Nordportal des Oberauer Tunnels um 1840



Die Abbildung vom Schulblock im Vergleich mit einer anderen zeitgenössischen Darstellung, die einen größeren Überblick bietet.

Der Oberauer Tunnel



Tunneldenkmal aus dem Originalmaterial der Portalbekrönung

Nach einem Eisenbahntunnel der [Tollwitz-Dürrenberger Feldbahn](#) war der **Oberauer Tunnel** der zweite [Eisenbahntunnel](#) Deutschlands, aber der erste Tunnel einer Vollbahn auf dem europäischen Festland überhaupt. Er wurde zwischen 1837 und 1839 an der [Bahnstrecke Leipzig-Dresden](#) von [Freiberger Bergleuten](#) gebohrt. Heute erinnert nur noch ein [Obelisk](#) an diesen Meilenstein [deutscher Eisenbahngeschichte](#). Auf Höhe des ehemaligen Ostportals des Tunnels befindet sich oberhalb des Einschnitts das Tunneldenkmal in Form einer der Ziersäulen des Tunnelportals. Obwohl die Bahnstrecke Leipzig-Dresden durch eher flaches Gelände im nördlichen Sachsen trassiert wurde, entstand bei [Oberau](#) wegen des [Dresdner Elbkesselnordhangs](#) ein Tunnel, weil man damals der Ansicht war, daß Eisenbahnen keine größeren Steigungen überwinden könnten. Die ein halbes Jahrhundert später errichtete weitgehend parallel verlaufende [Bahnstrecke Berlin-Dresden](#) besitzt in diesem Bereich ihre größten Neigungen. Mehr als 500 Bergleute [teuften](#) vier ca. 20 m tiefe Schächte auf die Tunnelsohle ab. Von dort und den [Eingangsportalen](#) aus wurde der eigentliche Tunnel hergestellt. Zwei der Schächte dienten später noch der Tunnelbelüftung. Nach verschiedenen Wassereinbrüchen wurde der Tunnel komplett mit 8.900 m³ [Elbsandstein](#) ausgemauert. Die Freiberger Knappen und 2000 Hilfskräfte brauchten 3 Jahre für den 9,6 m breiten Tunnel. Nach Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn am 7. April 1839 war der hoch über dem Einschnitt des Tunnels gelegene Bahnhof Oberau die nächstgelegene Station für [Meißen](#). Wegen dieser ungünstigen Lage bemühte sich Meißen um einen bequemer zu erreichenden Eisenbahnanschluß und erhielt diesen 1842 mit dem etwa 2,5 Streckenkilometer südlich des Tunnels gelegenen [Bahnhof Niederau](#). Mit der Eröffnung des Bahnhofs Niederau gab die [Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie](#) den Bahnhof Oberau am 15. Mai 1842 auf. Bei km 95,7

befindet sich mit dem [Bahnhof Niederau](#) das lange Zeit älteste in Betrieb befindliche Bahnhofsgebäude Deutschlands. Vom 1. Juli 1933 bis zum Juli 1934 wurde der [Oberauer Tunnel](#) wegen des zu geringen Querschnitts für das im Lauf der Zeit vergrößerte [Lichttraumprofil](#) sowie starken Beschädigungen durch Wasser- und Frostwirkung bei laufendem Betrieb aufgeschlitzt, abgetragen und durch einen [Einschnitt](#) ersetzt. Obwohl die Strecke auch im Tunnel zweigleisig war, konnte ihn wegen des zu geringen [Gleisabstandes](#) jeweils nur ein Zug passieren. Der Oberauer Tunnel besaß eine Länge von 513,3 m mit einer maximalen Überdeckung von rund 15 m. Das durchfahrene Gestein war [Tonschiefer](#) und [Granit](#).



Eines der ältesten Stücke der Sammlung ist ein besonderer Schatz aus der Eisenbahnbibliothek. Eisenbahner-Fachbücher und -Zeitschriften der alten Zeit wurden früher mit schmucken Umschlägen und Einbänden versehen, darüber hinaus sogar auch Hefte zur Verwendung in der Schule. Dieses Exemplar hat mehr als 170 Jahre überdauert und erfreut noch heute den Betrachter.

©P. Dr. Daniel Hörnemann