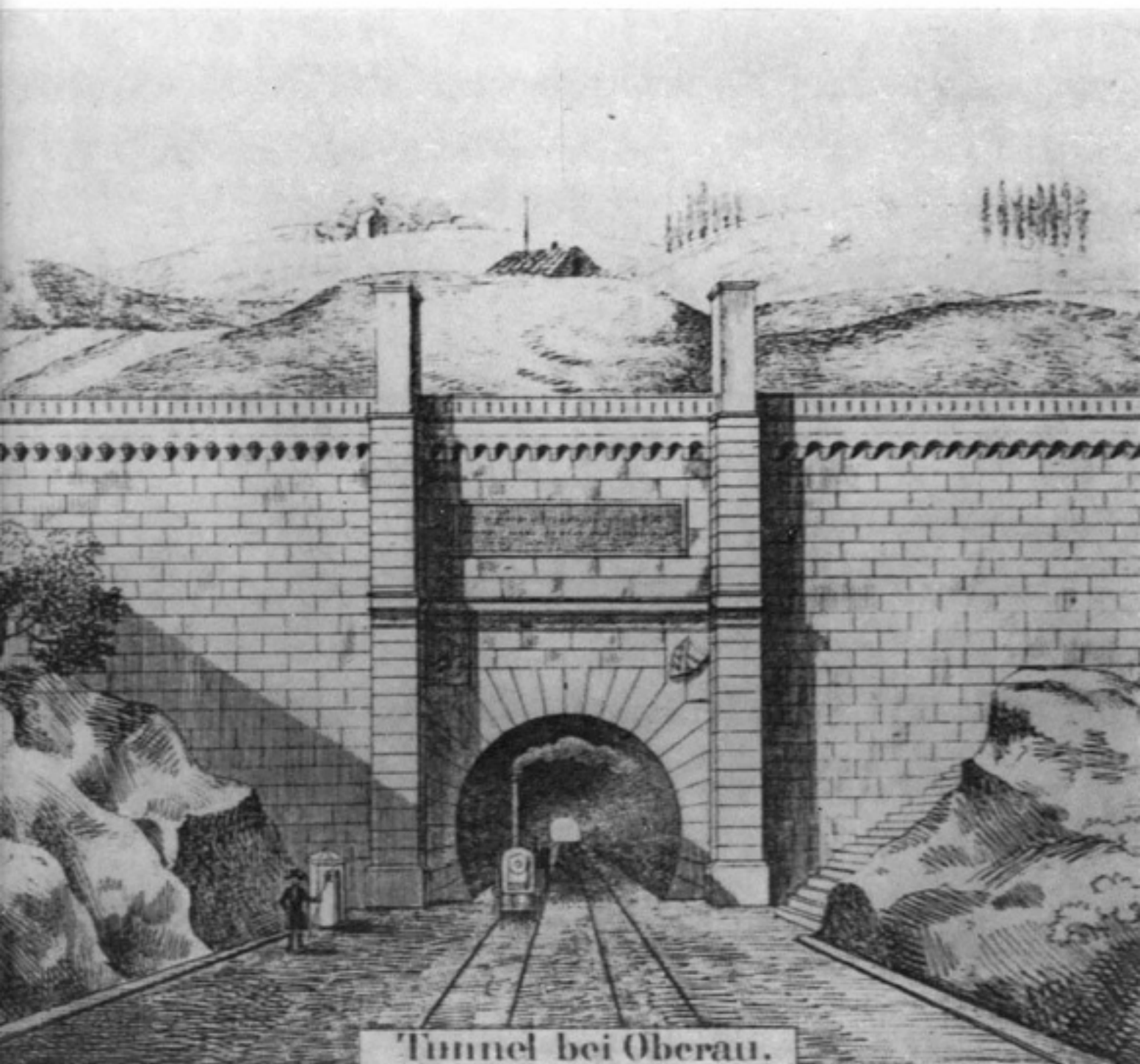


150 Jahre
erste deutsche Ferneisenbahnstrecke
Leipzig - Dresden



Tunnel bei Oberau.

Bekanntmachung.

Da das willkürliche Betreten der Eisenbahn für die Erhaltung und Sicherheit derselben von den nachtheiligsten und zugleich von allgemein gefährlichen Folgen ist, so wird mit Genehmigung des Königl. Hohen Ministerii des Innern hiermit deshalb folgendes öffentlich bekannt gemacht:

1.

Das **Betret**en der Bahn außerhalb der durch Barrieren geschlossenen Wegekrenzungen ist nur den Beamten und Arbeitern der Compagnie und denen gestattet, welche eine vom Abtheilungs-Ingenieur, oder dem Ober-Ingenieur, oder dem Bevollmächtigten der Compagnie ausgestellte und gestempelte **Erlaubnißkarte** zum Begehen der Planie der Bahn erhalten haben.

Allen Andern ist das Betreten der Planie bei **zwei Groschen** — das der Böschungen, Dämme und Gräben bei **sechs Groschen** — **Strafe** für jeden Uebertretungsfall verboten.

2.

Auch Inhaber von Erlaubnißkarten dürfen bei gleicher Strafe die Bahn nicht da betreten, wo dieselbe zu gleicher Zeit mit Dampfzügen befahren wird.

3.

Auf der Planie der Bahn zu **reiten**, ingleichen das Beschädigen der **Gräben** der Bahn durch allzu nahes **Knackern**, ist bei **acht Groschen** Strafe untersagt.

4.

Alle, welche die Eisenbahn an den Uebergangspuncten der Chausseen, Communications- und Feldwege, mit Pferden, Fuhrwerk oder Vieh passieren, haben hierbei den Anordnungen der angestellten und mit Schilden versehenen **Bahnwärter** Folge zu leisten, namentlich ist das eigenmächtige **Öffnen der Barrieren**, das **Anhalten** mit Fuhrwerk und Vieh auf den Uebergangspuncten und deren Apparaten zu keiner Zeit gestattet.

5.

Die durch Uniform oder Hutschild kenntlichen, mit schriftlicher Instruction versehenen Bahnwärter sind angewiesen, auf die Beobachtung vorstehender Vorschriften zu halten und berechtigt, die Uebertreter zu pfänden, unbekannte Personen aber oder solche, bei denen die Pfändung sonst nicht anwendbar ist, zu arrestiren und an die betreffende Gerichtsobrigkeit zur Vernehmung und Bestrafung abzuliefern.

Leipzig, den 26. März 1838.

Das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Gustav Harkort, *Vorsitzender.*

A. Dufour, *für den Bevollmächtigten.*

Auf Anordnung des Königl. Hohen Ministerii des Innern wird hierdurch in Bezug auf vorstehende Bekanntmachung Jedermann bedeutet, den darin enthaltenen, zur Sicherheit der Bahn und der Reisenden selbst unumgänglich nöthigen Bestimmungen und Warnungen die genaueste Folge zu geben.

Außer den Bahnwärttern sind auch die Chausseewärter und die Gensdarmarie beauftragt, Aufsicht zu führen und den erstern Beistand zu leisten.

Ruthwillige und in ihren Folgen unmittelbaren Nachtheil und Gefahr bringende Beschädigungen der Bahn oder dessen, was dazu gehörig ist, unterliegen noch überdieß nach Befinden der Bestrafung nach den Criminalgesetzen und dem der Compagnie vorbehaltenen besondern Ansprüche auf Schadenersatz.

Wornach sich Jedermann zu achten hat.

Leipzig, den 26. März 1838.



Königlich Sächsische Kreis-Direction

Dr. von Falkenstein.

Wir freuen uns sehr, daß Sie für Ihre Modelleisenbahnsammlung die „Saxonia“ der Leipzig-Dresdner Eisenbahn mit historischem Wagenzug erworben haben.

Die Beweggründe zum Kauf mögen für jeden von Ihnen unterschiedlich sein. Sie bemühen sich vielleicht um eine möglichst komplette Sammlung, für Sie verbinden sich mit dem Vorbild Achtung und Anerkennung einer hohen ingenieurtechnischen Leistung, historisches Interesse.

Gerade bei der „Saxonia“ dürfte das Spektrum der persönlichen Auffassungen recht unterschiedlich sein. Keiner hat sie bisher im Original gekannt, nicht einmal mit dem Wagenzug kann man Erinnerungen einer Mitfahrt verknüpfen.

Höchstens der aufmerksame Museumsbesucher kann von sich behaupten, gelegentlich eines Besuches im Verkehrsmuseum Dresden (VMD), im Museum für Deutsche Geschichte in Berlin oder im Deutschen Museum in München, einmal eine Modelldarstellung von „Saxonia“ und einer Anzahl urtümlicher Wagen im Maßstab 1:10 gesehen zu haben.

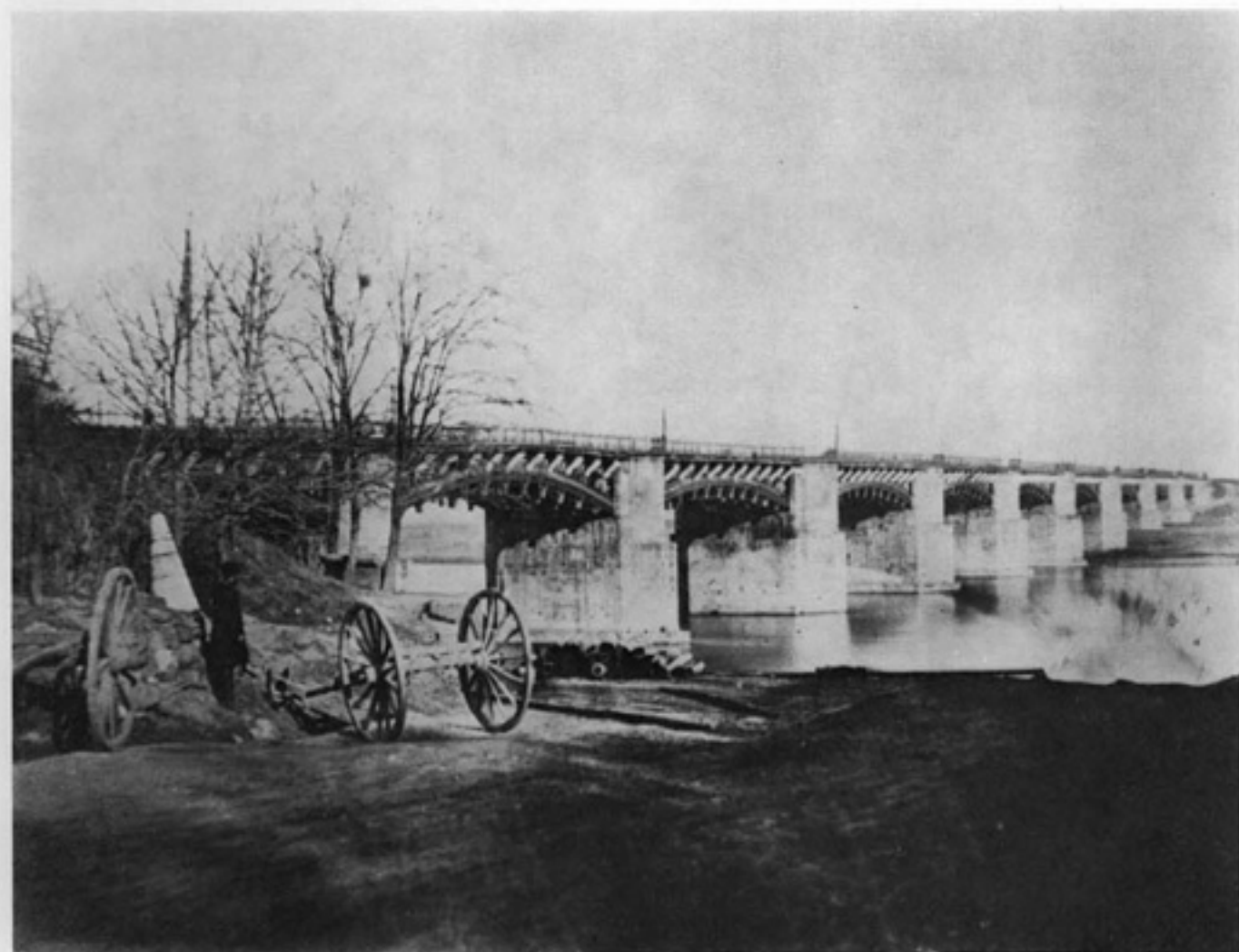
Wir haben ebenfalls für Sie einen ganzen Wagenzug bereitgestellt, der in seinem Äußeren von Ihnen bekannten

Bildern ursprünglicher deutscher Eisenbahnpionierzeit abweicht.

Der unmittelbare Anlaß zur Schaffung unseres Modellzuges ist das 150jährige Jubiläum der ersten deutschen Ferneisenbahn, der Strecke von Leipzig nach Dresden, das im Jahre 1989 festlich begangen wurde.

Wer Glück hat, kann dann auf einer Fahrzeugausstellung oder gelegentlich anderweitigen Jubiläumsveranstaltungen die „Saxonia“ im Originalnachbau dampfen sehen. Das ist eigentlich schon Grund genug, sie auch zu Hause auf der Modellfahrzeugausstellung im Maßstab 1:87 vorzuführen. Welche Bedeutung hat nun aber der Wagenzug in unserer Packung? Sachkundige wissen, daß die „Saxonia“ auf Betreiben der englischen Konkurrenz den Eröffnungszügen der Strecke allein hinterherfahren mußte. Also Fragen über Fragen. Wir wollen versuchen, sie zu beantworten und dabei nicht versäumen, einen kleinen historischen Ausflug in die Anfangszeit deutscher Eisenbahnentwicklung, besonders der Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Fernbahn mit Dampfbetrieb zu machen.

Wir laden Sie zu einer Mitfahrt ein.



Erste Elbbrücke bei Riesa

Impulse aus England

Als Anfang des 19. Jahrhunderts in deutschen bürgerlichen Kreisen, die dem technischen Fortschritt abgeschlossen gegenüber standen, Eisenbahnprojekte diskutiert wurden, rollten bereits in England dampfkloppspannte Züge. Dort hatte sich unter den Gegebenheiten reicher Bodenschätze, vor allem Eisenerz und Kohle, billiger kolonialer Rohstoffquellen und einer Reihe technologisch bedeutsamer Erfindungen eine starke kapitalistische Industrie entwickelt. Im Komplex mit der Einführung der Dampfmaschine nach dem Patent von James Watt (1769) vollzog sich die industrielle Revolution, die eine Revolutionierung des Verkehrswesens unter Anwendung der Dampfkraft unabdingbar nach sich zog.

Bereits am 21. Februar 1804 schleppte in England eine einzylindrige Schwungradlokomotive von Richard Trevithick eine Gesamtlast von 25 Tonnen über 16 km Strecke in vier Stunden!! 1814 stellte Georg Stephenson seine erste Lokomotive „Mylord“, die spätere „Blücher“, her. Im Jahre 1823 gründete er mit bedeutenden Geschäftsleuten und seinem Sohn Robert in Newcastle die berühmte Lokomotivfabrik „Robert Stephenson & Comp.“

Robert Stephenson's „Rocket“ (Abb. 1), 1829 auf dem „Lokomotivrennen“ zu Rainhill, einem Wettbewerb um

die zuverlässigste Lokomotive, zum Sieger gekürt, wurde zum Prototyp späteren Lokomotivbaus. Mit der Eröffnung der etwa 57 km langen Strecke mit Lokomotivbetrieb von Liverpool nach Manchester am 15. September 1830 war endgültig das Tor zum „Eisenbahnjahrhundert“ aufgestoßen. Die erste deutsche Eisenbahn folgte 1835 von Nürnberg nach Fürth mit einer Länge von 6,04 km.

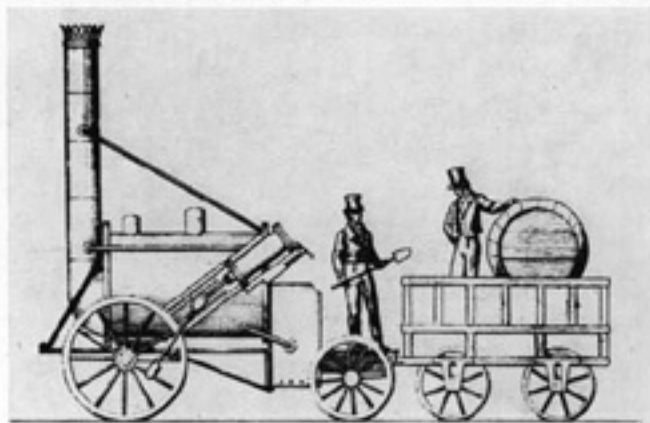


Abb. 1: Die „Rocket“ von Robert Stephenson aus Newcastle (1829)

Friedrich List

Unter den zahlreichen bedeutenden deutschen Eisenbahnpionieren, die aus eigenen Studienreisen meist gute Kenner der englischen Eisenbahnszene waren und sich um die Popularisierung des Eisenbahngedankens in Deutschland bemühten, nimmt ohne Zweifel der deutsche Nationalökonom Friedrich List (1789–1846) eine Schlüsselstellung ein (Abb. 2).

In Reutlingen geboren, lehrte er bereits mit 28 Jahren Staatswissenschaft an der Universität in Tübingen. Lists Engagement gegen Staatsmißbrauch und zur Abschaffung der zahlreichen Zollschranken im deutschen Bund machten ihn bei seinem württembergischen Landsherrn zum unliebsamen Mitbürger. Nach Festungshaft und Begnadigung emigrierte er nach Nordamerika. Aus praktischen Erwägungen als Grubenbesitzer beschäftigte er sich mit dem Bau von Eisenbahnen, ohne die Verkehrsprobleme seiner deutschen Heimat aus dem Auge zu verlieren.

Aus privaten Gründen 1831 zuerst nach Hamburg zurückgekehrt, erhielt er 1833 vom Königreich Sachsen Aufenthaltsgenehmigung und ließ sich in Leipzig nieder.

In Leipzig begann List sofort seine Arbeiten für ein deutsches Eisenbahnsystem wieder aufzunehmen, und im September 1833 erschien seine bedeutende Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“. Die spätere Realisierung der deutschen Eisenbahn, im Zuge vorhandener Verkehrsströme unbewußt dem Entwurf Lists folgend, bewies List enormen Weitblick (Abb. 3).

Leider blieb List Zeit seines Lebens die Anerkennung versagt. Von den Kämpfen gegen sinnlose Widerstände

zermüht, wählte er am 30. November 1846 in Kufstein den Freitod.



Abb. 2: Friedrich List (1789–1846) Nationalökonom und deutscher Eisenbahnpionier

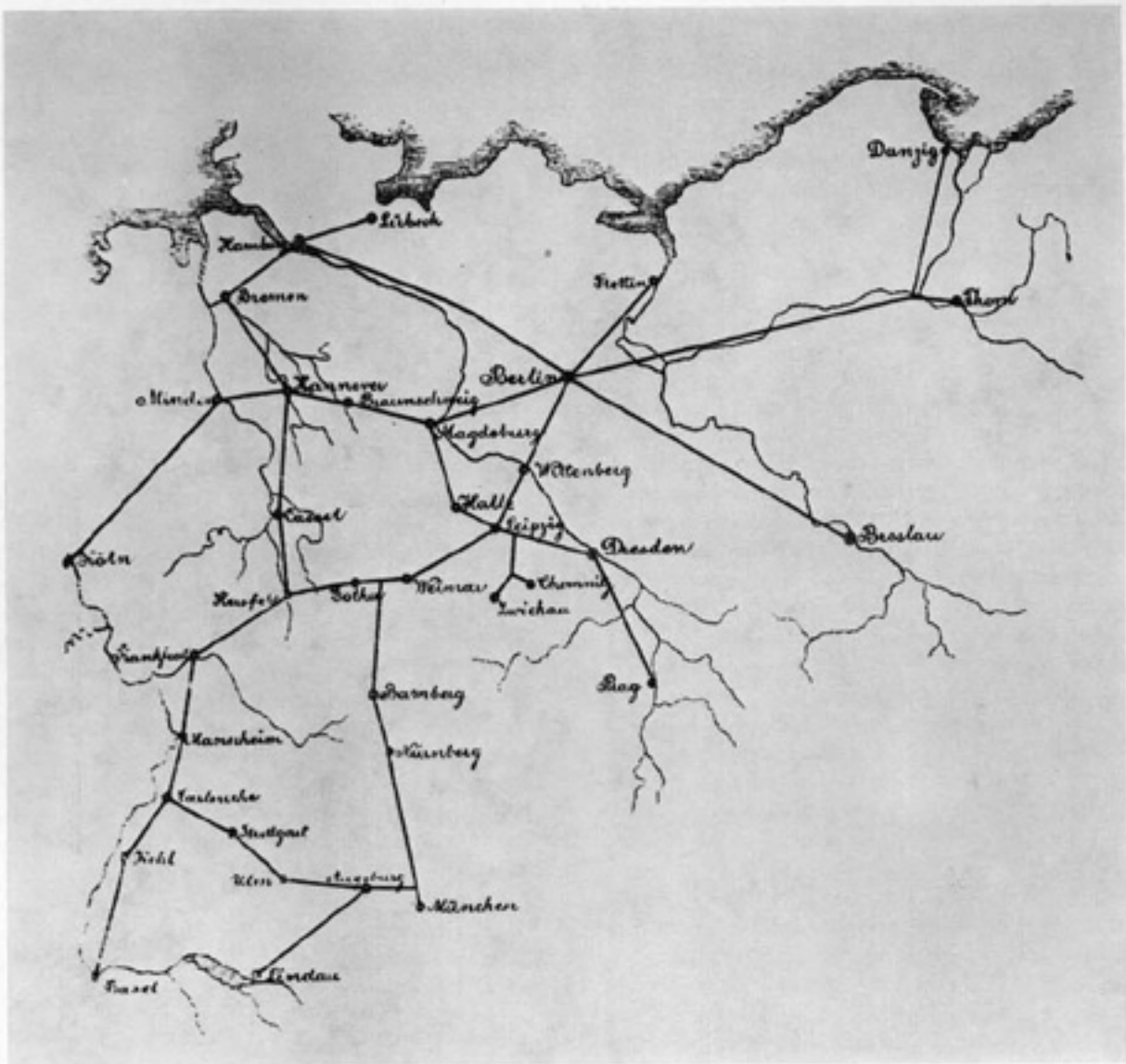


Abb. 3 Lists Entwurf eines deutschen Eisenbahnsystems (1833)

Das Leipziger Handelsbürgertum ergreift die Initiative

Unbestritten ist Friedrich List der Initiator der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. In seiner vorstehend genannten Schrift von 1833 hatte Friedrich List genügend überzeugende Argumente für die Notwendigkeit, die Rentabilität und das „Wie“ des Bahnbaues geliefert, selbst die organisatorische Abwicklung in der Gründung einer Aktiengesellschaft, die Mitwirkung des Staates, die Statuten gab er vor; es mußte eigentlich nur noch gehandelt werden.

Insbesondere im Leipziger Handelsbürgertum fielen die Ausführungen Lists auf fruchtbaren Boden. Leipzig, seit Jahrhunderten wichtige Handelsstadt (seit 1268 findet hier die Messe statt) war durch die Landesteilung Sachsens infolge der napoleonischen Befreiungskriege und Landabgabe an Preußen an dessen unmittelbare Grenzlinie geraten. Ein schiffbarer Wasserweg fehlte. Die Gefahr, von internationalen Handelswegen verdrängt zu werden war durch die Umklammerung von Preußen groß.

Der Leipziger Kaufmann Wilhelm Seyffert ergriff 1833 weitere Initiativen und setzte sich mit Friedrich List, später noch mit den Kaufleuten und einflußreichen Bürgern Gustav Harkort, Carl Lampe, Albert Dufour-Feronce, W. Gross und August Olarius in Verbindung. Nach Veranlassung einer Bittschrift an die Regierung in Dresden, mit 316 Unterschriften versehen, kam der Bahnbau ins Rollen.

Die sächsische Regierung (Regierungszeit von König Anton und Mitregentschaft Prinz Friedrich August) stellte sich dem Vorhaben wohlwollend gegenüber, ohne daß dazu schon konkrete Beschlüsse gefaßt wurden.

Am 3. April 1834 konstituierte sich ein gewähltes Eisenbahnkomitee, das in achtzehnmonatiger Kleinarbeit die Vorbereitung der Gründung der Aktiengesellschaft vorbereitete, die als Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDEC) firmieren sollte. Außerdem ging es um die Klärung aller Detailfragen der Durchführbarkeit und Rentabilität des Baues der Strecke.

Im Erfolg weiterer Bemühungen wurde durch königliches Dekret am 6. Mai 1835 die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden genehmigt und die Statuten der zukünftigen Gesellschaft bestätigt. Am 5. Juni 1835 fand die erste Generalversammlung der Gesellschaft statt, in der ein Ausschuß von 30 Aktionären zu wählen war. Aus diesem ging dann das Direktorium hervor. In der zweiten Generalversammlung konstituierte sich

das Direktorium zur administrativen Baubehörde, Gustav Harkort übernahm am 16. Juni den Vorsitz des Direktoriums.

Mit Veröffentlichung des Expropriationsgesetzes (Enteignungsgesetz) durch das sächsische Ministerium des Innern am 3. Juli 1835 war der entscheidende Schritt für die Landesbeschaffung der Trasse getan.

Die Linienführung

(Abb. 4)

Neben den verschiedensten Vorstellungen einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden konzentrierten sich die Diskussionen vor allem auf zwei Trassierungen, die eine linkselbisch über Meißen nach Dresden, die andere mit einer Überbrückung der Elbe bei Strehla und weiter rechtselbisch nach Dresden-Neustadt. Von Leipzig bis Wurzen waren die Streckenverläufe identisch.

Die Ehrenmitglieder des Eisenbahnkomitees, der Königliche Wasserbaudirektor Hauptmann Carl Theodor Kunz, späterer Oberbauleiter der Strecke und der Kameral-Oberlandfeldmesser von Schlieben waren gleichzeitig die Hauptvertreter der verbliebenen zwei unterschiedlichen Trassierungen. Wasserbaudirektor Kunz war für die Überbrückung der Elbe und rechtselbische Weiterführung

Nicht zum letzten Male mußten im Eisenbahnwesen die erfahreneren Engländer einspringen und mit einem Gutachten die unterschiedlichen Auffassungen schlichten.

Am 13. Oktober 1835 traf der Engländer James Walker mit seinem Assistenten Hawksham in Leipzig ein und bereiste mit Direktoriumsmitgliedern die strittigen Streckenabschnitte.

Walkers Gutachten folgte in etwa dem Kunz'schen Vorschlag, verlegte aber den Elbübergang von Strehla nach Riesa (genauer Gröba). Er empfahl geringere Neigungen (maximal 1:200) und Radien von 4000 Fuß, d. h. 1219 m. Damit war, bis auf die Veränderung an den Endbahnhöfen zur Jahrhundertwende, die heutige Li-

niensführung, mit Elbbrücke und Oberauer Tunnel die wohl schwierigsten Kunstbauten der Strecke, festgelegt. Letzteren suchen wir heute vergebens. Das immer größere Umgrenzungsprofil der sich entwickelnden Eisenbahnfahrzeuge ließ das Begegnen der Züge im Oberauer Tunnel auf zweigleisiger Strecke nicht mehr zu, so daß er 1933 abgetragen wurde. Die Elbbrücke ist bereits der dritte Nachfahre der einstigen Holzkonstruktion.

Aber nochmals zurück zur Bauzeit der Strecke.

Die neue Trassierung und der vorgelegte Kostenvoranschlag von Theodor Kunz waren erst einmal mit einem bösen Erwachen verbunden: die einstmals veranschlagten 1,5 Mill. Taler reichten bei weitem nicht mehr aus, 4,5 Mill. waren jetzt erforderlich. Die guten Gewinnchancen veranlaßten aber die Aktionäre zur schnellen Zahlung.

Die Gesamtstrecke wurde mit 202 074 Ellen oder 12³/₅ Sächs. Postmeilen (1 Sächs. Post- und Eisenbahnmile = 9,062 km) angegeben, das sind 114,2 km.

Der Bahnbau

Am 1. November 1835 trat Carl Theodor Kunz, dank seiner Verdienste um die Trassierung, sein Amt als „bauleitender Oberingenieur“ an.

Die gesamte Strecke teilte er in 5 Bauabschnitte ein, die von einer Reihe von Werkplätzen versorgt wurden. Hauptobjekte waren die Muldebrücke bei Wurzen, die

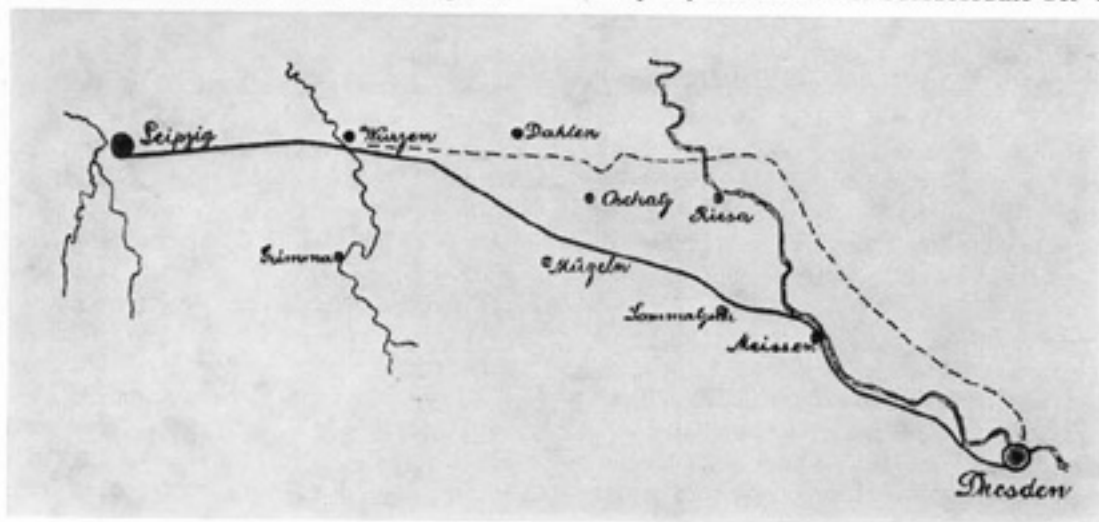


Abb. 4: Projekte der LDE, nördlich rechtselbische Streckenführung nach Theodor Kunz; südlich linkselbische Streckenführung der Königlichen Kameral-Vermessungsanstalt (Lohrmann von Schlieben).

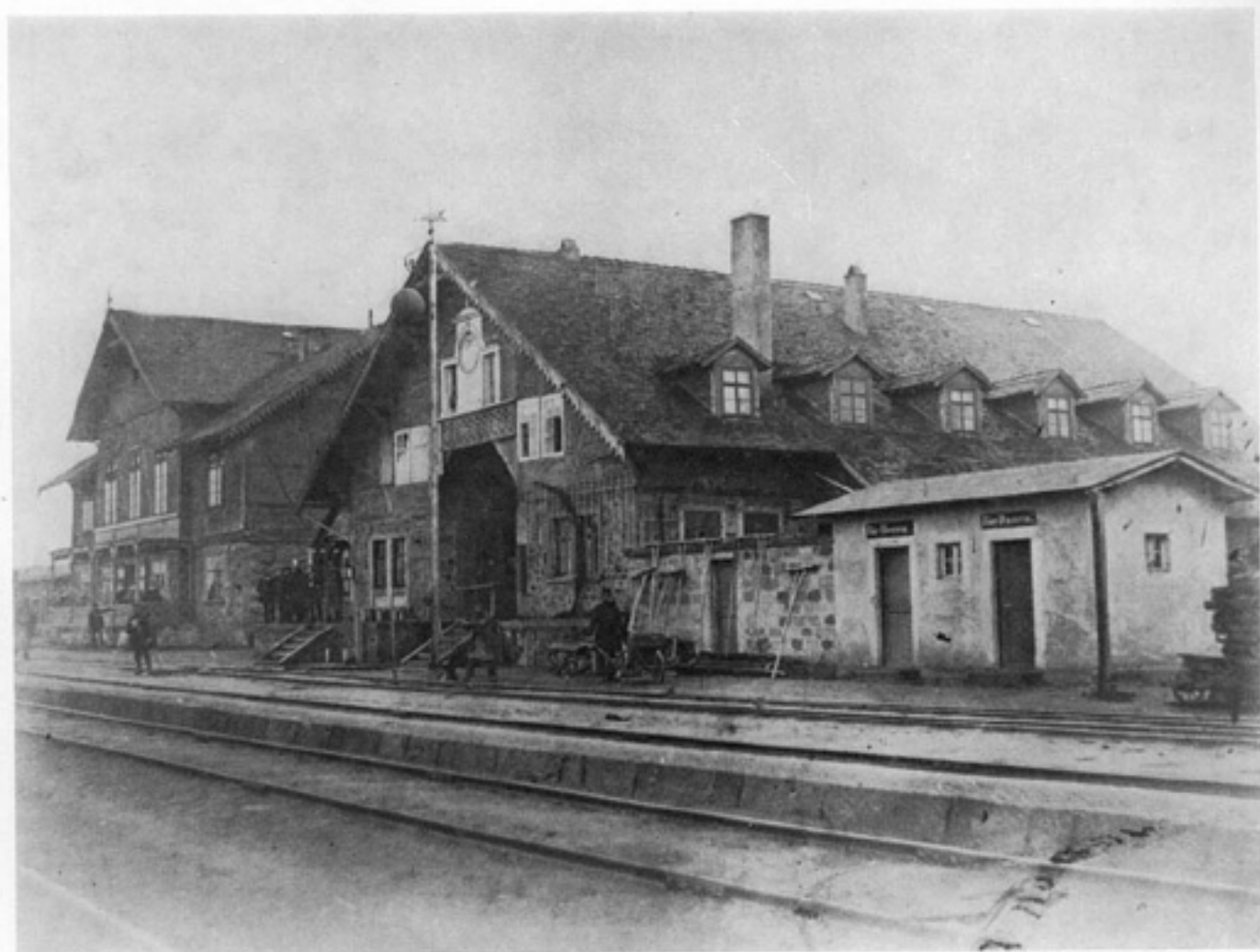


Abb. 5: Bahnhof Niederau nach einem historischen Foto (1860)
 Im Schweizerstil vorn das Empfangsgebäude, in das über einer Drehscheibe ein Gleis geführt ist. Vermutlich wurden hier die Equipagentransportwagen beladen. Mit einem späteren Umbau verschwand das Gleis.

Viadukte bei Zschöllau (Oschatz) und Röderau, die Elbbrücke bei Riesa, der Oberauer Tunnel und die Erhöhung der Elbdämme bei Riesa. Wie bereits vorn geschildert, hat sich heute das Bild der Bahn sehr stark gewandelt,

von den Bauten der Anfangsjahre einschließlich der großen Viadukte ist fast nichts mehr vorhanden. Das einzige unmittelbar ins Auge fallende Originalbauwerk der Anfangsjahre ist der 1842 fertiggestellte Bahnhof

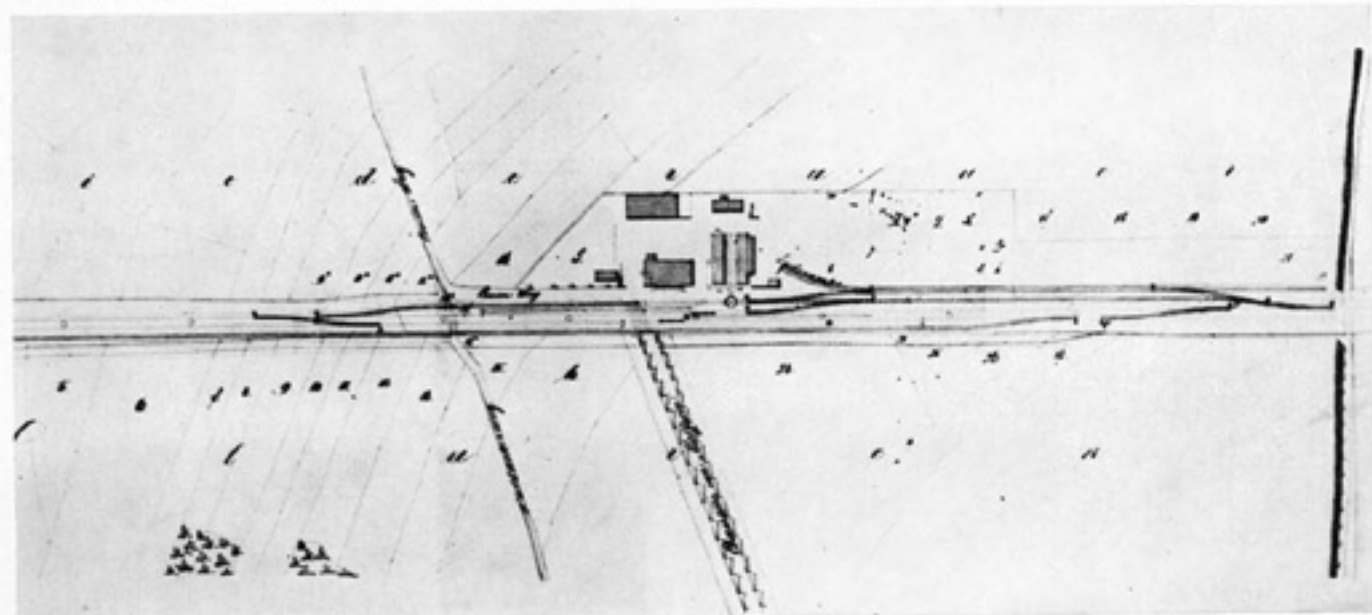


Abb. 6 Auszug aus einem Gleisplan des Bahnhofes Niederau aus dem Jahre 1857 mit geplanten Erweiterungen. Die Drehscheibe mit Gleis ins Empfangsgebäude ist gut erkennbar.



Abb. 7: Der berühmte Bahneinschnitt bei Machern – Radierung von Gustav Harkort

Niederau, heute technisches Denkmal (Abb. 5 und 6) und zugleich „dienstältester“ deutscher Bahnhof. Bereits im Herbst 1835 begann nach erstem Landerwerb der Bau der Muldebrücke bei Wurzen durch den Dresdner Bauunternehmer Königsdörffer. Am 1. März 1936 erfolgte der erste Spatenstich der Strecke im Einschnitt bei Machern (Abb. 7).

Wenn heute der ellokbespannte Schnellzug diesen Streckenteil durchfährt, kann sich keiner mehr vorstellen, daß vor 150 Jahren gerade dieser Einschnitt den Erbauern der Strecke soviel Kopfzerbrechen bereitete. 1986 wurde in Machern im Andenken an die heroischen Arbeitsleistungen der Bauleute in Nähe des heutigen Haltepunktes ein Gedenkstein enthüllt, zugleich Start in die Feierlichkeiten zum 150. Streckenjubiläum.

Im Zwang gegenüber der Öffentlichkeit, möglichst rasch ein Stück Strecke in Betrieb zu nehmen, ist gerade hier in der 2. Bausektion des 1. Abschnittes auf sehr hohe Arbeitsleistungen gedrungen worden. Im Sommer ging die Arbeitszeit in Schichten von 3 Uhr bis 21 Uhr, für die später mit der „Komet“ einsetzenden Erdtransporte mit Lokomotivbetrieb ist regelmäßige Nachtschichtarbeit angesetzt worden.

Der Oberbau

Wie in fast allen Gebieten der neuen Eisenbahntechnik lagen in der Wahl des Oberbaues keine eigenen Erfah-

rungen in deutschen Landen vor. Friedrich List hatte in seiner 1833 erschienenen Schrift noch den „amerikanischen Oberbau“ propagiert, bei dem Plattschienen (Flacheisen) auf hölzernen Längsschwellen und Querschwellen verlegt waren. Dieser gutgemeinte Rat zur Erlangung eines schnellen Baufortschrittes und guter Rentabilität bewährte sich unter deutschen Verhältnissen leider nicht. Um Erfahrungen zu sammeln, waren drei verschiedene Oberbaugrundformen auf der Gesamtstrecke verlegt worden. Auf dem Abschnitt von Leipzig nach Althen, der, wie wir noch sehen werden, zuerst eröffnet wurde, lag nur der amerikanische Oberbau (Abb. 8). Auf dem Abschnitt bis Wurzen folgte dann der sogenannte Kantenschienenoberbau (vor allem im Posthausen-Machernschen Einschnitt und auf dem Gerichtshainer Damm (Abb. 9) und der Holzoberbau (Abb. 10, 11).



Abb. 8: Ursprünglicher Oberbau (Leipzig-Althen mit Plattschienen (Plate Rails))

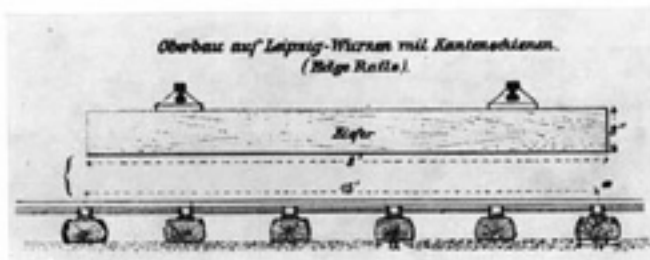


Abb. 9: Oberbau Leipzig-Wurzen mit Kantenschienen (Edge Rails)

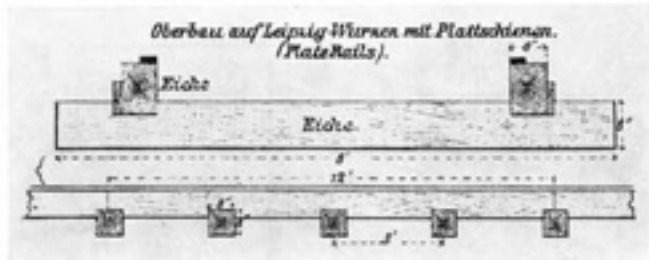


Abb. 10: Oberbau Leipzig-Wurzen mit Plattenschienen (Plate Rails)

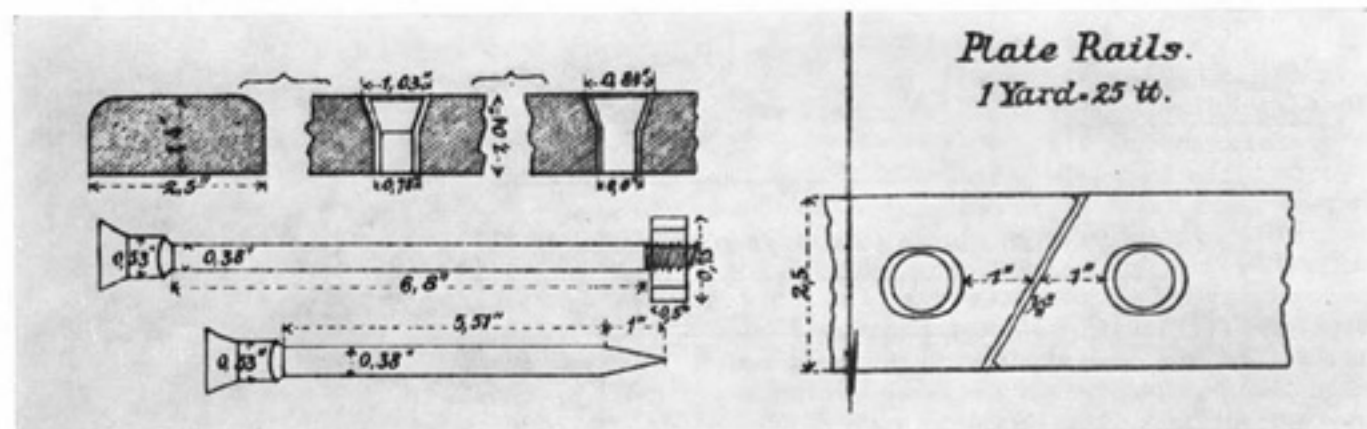


Abb. 11: Schnitte und Draufsichten der Plattenschiene (verstärkte Ausführung) und Befestigungsmittel (verlegt auf Abschnitt Althen-Wurzen)

Zwischen Wurzen und Dresden kam dann der massive Oberbau mit Schienen des Profils I LD und Querschwellen zum Einsatz (Abb. 12, 13). Diese Vignoles-

Schienen bewährten sich gut und waren bis Ende des vorigen Jahrhunderts noch auf untergeordneten Gleisen anzutreffen.

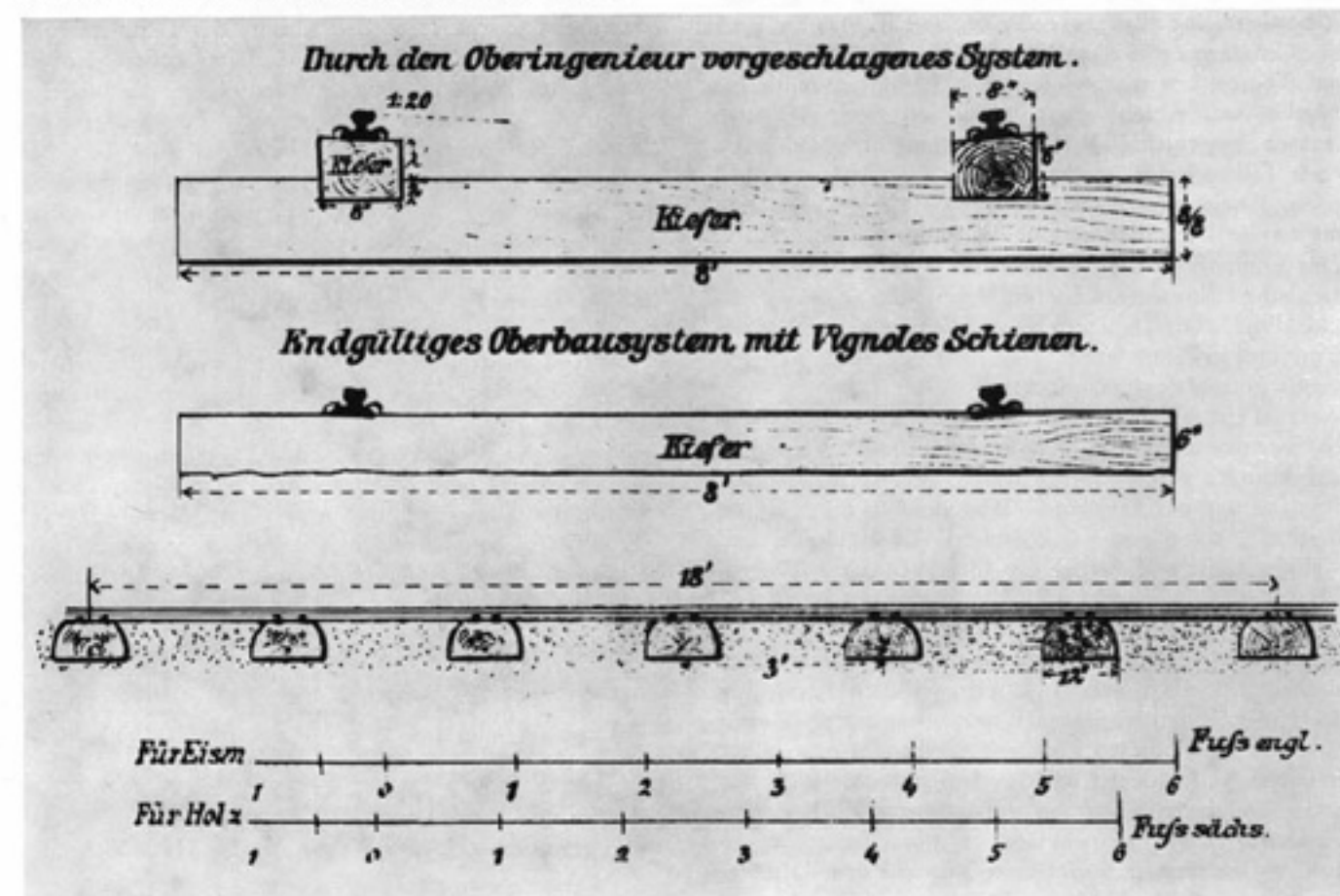


Abb. 12: Oberbau mit Vignoles-Schienen (Wurzen-Dresden)

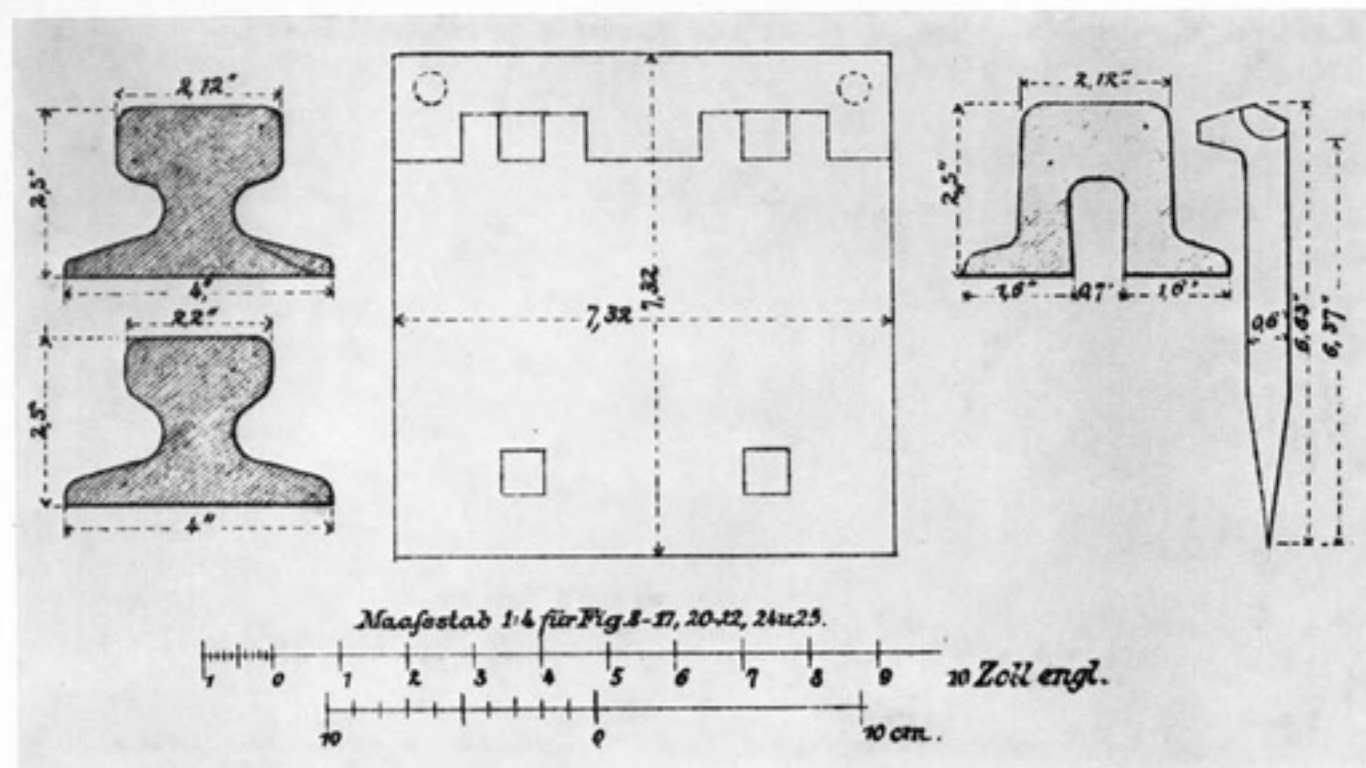


Abb. 13: Querschnitte und Befestigung der Erstlingsformen heutigen Oberbaus auf der LDE nach Profil 1 LD (Vignol- und Brückenschiene)

Die Eröffnung

Das erste Teilstück der Strecke von Leipzig aus gab den Erbauern keine allzugroßen Probleme auf. Das Drängen der Compagnie auf schnelle Aufnahme des Fahrbetriebes auf Teilstrecken war insofern von Erfolg gekrönt, daß bereits nach Ablauf eines Jahres seit dem offiziellen „ersten Spatenstich“ bei Machern am 24. 4. 1837 das erste Teilstück der Strecke zwischen Leipzig und Althen seiner Bestimmung übergeben werden konnte, sozusagen als zweite Dampflokomotivbahn nach Nürnberg-Fürth. Der Compagnie standen dazu seit Frühjahr 1837 zwei englische Lokomotiven zur Verfügung, die „Komet“ und die „Blitz“. Die „Komet“ war bereits im November des Vorjahres geliefert worden, wir kommen auf dieses Ereignis noch einmal zurück.

Aber allein mit Lokomotiven konnte keine Eisenbahn eröffnet werden. Da es im Wagenbau ebenfalls keinerlei Erfahrungen gab, hatte die LDEC bereits aus Belgien, England und aus Nürnberg 6 Wagen der 1. bis 3. Klasse beschafft, dazu noch 4 komplette Untergestelle und weitere Räder und Achsen für 12 Wagen der 3. Wagenklasse.

Aus der Erkenntnis, den anstehenden Bedarf an Fahrzeugen zeit- und qualitätsgerecht nur aus eigener Kraft decken zu können, gelang es, mit englischen Fachleuten 1837 in Leipzig eine eigene Wagenbauanstalt ins Leben zu rufen. Unter diesen Voraussetzungen war es möglich, mit dem vorhandenen und geschaffenen Material den ersten Teilabschnitt quasi als Versuchs- und Ausbildungsstrecke in Betrieb zu nehmen.

Früh 9 Uhr setzte sich der erste Zug mit dem Direktorium und den Ehrengästen, unter denen sich auch seine königliche Hoheit Prinz Johann befand, in Bewegung.

Die Anteilnahme der Bevölkerung war außerordentlich hoch. Bereits der legendäre Einsatz der „Komet“ beim Bahnbau in Machern hatte die Gemüter außerordentlich erregt. Im Abstand einer Stunde folgten die weiteren Fahrten. Die Fahrpreise waren mit 8 Groschen für die erste, zu 6 Groschen für die zweite und zu 4 Groschen für die dritte Wagenklasse festgelegt. Der Fahrpreis in der ersten und zweiten Klasse entsprach etwa dem Durchschnitt eines Tagesverdienstes eines Bauarbeiters an der Strecke ohne Akkord. Der Ansturm war so groß, daß für eine Person nur 5 Billets ausgegeben werden durften.

Während durch die intensive Arbeit am Abschnitt Leipzig-Wurzen die Teileröffnung möglich wurde, war im gesamten Jahr 1836 an der Strecke Wurzen-Dresden außer an der Elbbrücke kein einziger Spatenstich erfolgt. Die letzten Genehmigungen der projektierten Trasse durch die Regierung gingen erst im März 1837 ein! Trotzdem schritt dann der Bau schnell voran und die einzelnen Streckenteileröffnungen folgten unmittelbar aufeinander:

- Althen - Gerichtshain	12. 11. 1837
- Gerichtshain - Machern	11. 5. 1838
- Dresden - Weintraube	19. 7. 1838
- Machern - Wurzen	31. 7. 1838
- Wurzen - Dahlen und Weintraube - Oberau	16. 11. 1838
- Dahlen - Oschatz	3. 11. 1838
- Oschatz - Riesa	21. 11. 1838

Die Eröffnung der Gesamtstrecke war für den 7. und 8. April 1839 vorgesehen. Der Programmablauf dafür war stabsmäßig in einer Ordnung mit 12 Paragraphen festgehalten (siehe Seite 24).

Am 7. April 1839 fuhren drei Festzüge mit etwa 1 200 Passagieren nachmittags 14 Uhr von Leipzig nach Dresden, am 8. April ab 8.30 Uhr von Dresden nach Leipzig.

Die Eröffnungsfeierlichkeiten gestalteten sich zu einem triumphalen Erfolg für die Compagnie und unvergessenem Erlebnis für alle Beteiligten. Wie man landläufig sagt, schien die ganze Bevölkerung von Leipzig und Dresden auf den Beinen gewesen zu sein, um der Fahrt der Eröffnungszüge, jeder bespannt mit zwei Lokomotiven, beizuwohnen.

Der sächsische Königshof, sich auch hier dem Neuen aufgeschlossen zeigend, nahm an der Eröffnungsfahrt zwischen Dresden und Leipzig teil, eine Tatsache, die im Vergleich landesherrlicher Meinungen positiv zu werten war, wenn z. B. König Ernst August von Hannover im Gegensatz dazu äußerte: „Ich will keine Eisenbahn in meinem Land, ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.“

Ein Ereignis wurde zum besonderen Höhepunkt der Streckeneröffnung am 8. 4. 1839. Der Chronist der Leipziger „Allgemeinen Zeitung“ schreibt: „... Noch nachträglich haben wir zu berichten, wie den Wagenzügen bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhof zu Leipzig zu aller Überraschung eine Lokomotive mit ihrem Tender naheilte, die sich noch steigerte, als man sah, daß es die von ihrem Erbauer, dem Herrn Professor Schubert, geführte Lokomotive Saxonía aus der Übigauer Maschinenwerkstatt war, die sich so in Ebenbürtigkeit unter den Lokomotiven errungen, was der Anstalt, aus der sie hervorgegangen, sowie der sächsischen Industrie im Allgemeinen gewiß zu größter Ehre gereicht“. Wie aus dem Zeitdokument hervorgeht, empfanden viele die große symbolische Bedeutung der Fahrt der „Saxonía“ für die heimische Industrie, waren die Zuglokomotiven der Eröffnungszüge doch alle englischen Ursprungs. Trotz anderweitiger Aussagen gegenüber der Öffentlichkeit empfand die Compagnie eine unverkennbare Sympathie für die englischen Erzeugnisse, die offensichtlich durch geschäftliche Interessen noch verstärkt wurde.

Die Lokomotiven

Hoffnung auf deutschen Lokomotivbau

Auf den Rückstand deutscher Industrie gegenüber der englischen war zu Beginn unserer Ausführungen bereits hingewiesen worden. Wenn sich auch zu Anfang des 19. Jahrhunderts in Sachsen, Deutschlands (gemeint ist Deutscher Bund) am weitest industriell entwickelten Kleinstaat, in Montan- und Textilindustrie ein deutlicher Aufschwung vollzogen hatte – die Wasserkraft ersetzte vielerorts die Dampfmaschine – steckte der allgemeine Maschinenbau noch weitestgehend in den Kinderschuhen. Da sich in dieser Zeit die Widersprüche zwischen den Transportbedürfnissen der Industrie und den realen Verkehrsverhältnissen mit Postkutsche, Pferdefuhrwerk und Segelkahn erst herauskristallisierten, hatte es bisher auch wenig Impulse für die Anwendung der Dampfkraft im Verkehrswesen gegeben. Zwar war bereits 1816 von der Königlichen Eisengießerei in Berlin eine Dampflokomotive nach Blenkinhopschen Prinzip mit Zahnradantrieb über eine Zahnstange neben dem Gleis (es gab Zweifel an der Haftreibung des rollenden Rades) gebaut und öffentlich vorgeführt worden. Hätte man sie nicht auf einer gußeisernen Neujahrskarte verewigt, sie wäre längst vergessen und wohl kaum ins Bewußtsein der Nachwelt gelangt. 1817 folgte ein ähnlicher Versuch. Beide Maschinen erfüllten ihre Aufgabe als Lokomotive nicht, ihr Schicksal ist mehr oder weniger unbekannt.

Mit dem beginnenden Bahnbau der LDE (Leipzig-Dresdner Eisenbahn) war nun plötzlich der unmittelbare Bedarf einer großen Anzahl von Lokomotiven und Wagen eingetreten. Nürnberg-Fürth war mit Lokomotiven von Stephenson versorgt worden.

Es blieb also für die LDEC vorerst kein anderer Aus-

weg, als ebenfalls in England das rollende Material zu bestellen. Im 1. Protokoll der zweiten Generalversammlung der Compagnie vom 15. 6. 1836 lesen wir dazu: „Dampfwagen nebst dazugehörigen Kohlen- und Wasserwagen (Tenders) sind bis jetzt in England 6 Stück bestellt, wovon zwei noch in diesem Herbst, vier aber erst zum Frühjahr eintreffen werden. Wir hoffen, daß unsere mechanischen Werkstätten nach allen Kräften streben werden, künftig, Locomotiven zu bauen, und um des Tributs zu überheben, welchen dem Auslande zu zollen, wir jetzt noch gezwungen sind...“.

Das klang erst einmal vaterländisch und gut, keiner hatte Grund, vorab an der Echtheit zu zweifeln...

Erste Importe treffen ein

Die erste bestellte Lokomotive, „Komet“ getauft, traf dann auch Ende November 1836 in Leipzig ein. Sie war von der englischen Firma Rothwell & Co. für 1 383 englische Pfund erworben worden. Das Spurmaß betrug 4 Fuß 8 1/2 Zoll entsprechend der Liverpool-Manchester-Bahn und war für die deutschen Bahnen übernommen worden. Die „Komet“, zweiachsig gekuppelt (Abb. 14), wurde in Leipzig zusammengebaut und mangels Gleise auf Böcke gesetzt und „in Bewegung“ vorgeführt. Die Eintrittsgelder flossen der Unterstützungskasse zu. Analog Nürnberg-Fürth hatte die LDEC einen englischen Lokführer, namens John Robson, engagiert.

Im Frühjahr 1837 kam die „Komet“ in den Bahneinsatz auf der Schwerpunktbaustelle im Machener Einschnitt und den anschließenden Dammschüttungen.

Im Laufe des Jahres 1837 trafen die weiteren bestellten englischen Lokomotiven ein. „Komet“, „Blitz“ und

„Windsbraut“ waren B-Kuppler der Fa. Rothwell in Bolton, die „Renner“ eine 1A1-Lokomotive von Kirtley in Warrington (Engl.) (Abb. 15).

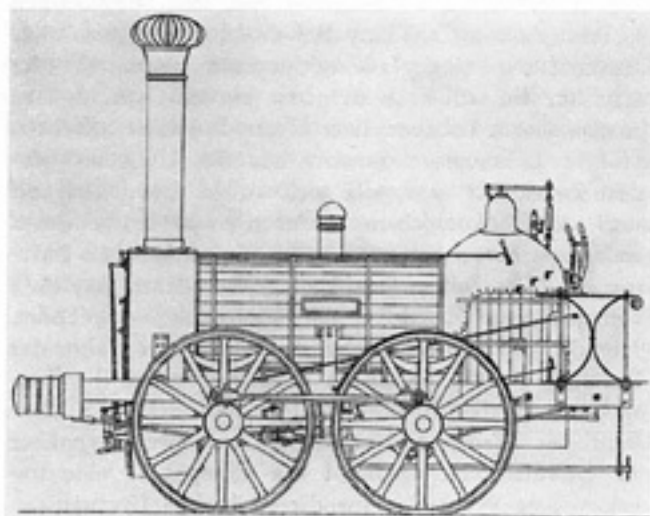


Abb. 14: „Komet“ von Rothwell (Bolton, England), 1835

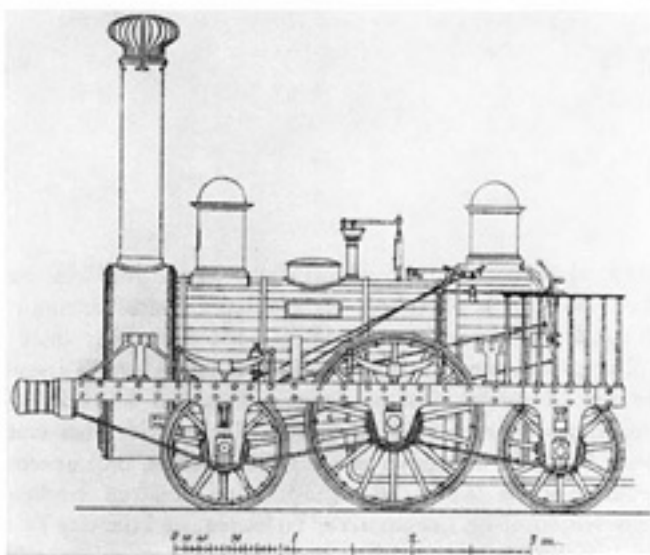


Abb. 15: „Renner“ von Kirtley (Warrington, England), 1837

Die Herausforderung

Im Laufe des Jahres 1838 war es möglich, die „Komet“ nach Dresden zu geben, die „Windsbraut“ übernahm die Erdtransporte. Im Protokoll der 4. Generalversammlung heißt es: „Die Lokomotive „Komet“ ist gegenwärtig der Übigauer Maschinenbau-Gesellschaft als Modell, um danach eine neue für ihre Rechnung zu bauen, geliehen, und wird mit der „Faust“ (Schwesterlok der „Komet“ v. Rothwell, d. V.) vorerst in Dresden verbleiben, von wo wir in den Sommermonaten dieses Jahres auf der Strecke nach Oberau zu die Personenfahrten ebenfalls eröffnen werden . . .“

Offensichtlich hatte Prof. Schubert (Abb. 16) die Herausforderung der Gesellschaft mit dem Wunsch nach deutschem Lokomotivbau angenommen, Daß, wie bereits mehrfach angedeutet, die Worte der Gesellschaft mehr

propagandistischen Zwecken für die Öffentlichkeit dienen, mußte Schubert am eigenen Leib später mehrfach erfahren.

Die Anwendung der Dampfmaschine auf Land- und Schiffsverkehr war für Schubert kein absolutes Neuland. Schubert befaßte sich mit der Entwicklung von dampfbetriebenen Straßenverkehrsmitteln und immerhin waren nach seinen Plänen für die Schifffahrt auf der Oberelbe die beiden Seitenraddampfer „Königin Maria“ und „Prinz Albert“ entstanden. Die „Königin Maria“ absolvierte bereits am 30. Juni 1837 ihre erste größere Probefahrt nach Meißen. Die Maschinenfabrik entwickelte auch Dampfmaschinen für stationäre Zwecke.

Schuberts Beschluß stand fest, die Fähigkeiten der jungen sächsischen Industrie unter Beweis zu stellen und verschrieb sich dem Bau einer Lokomotive, die zur ersten deutschen funktionsfähigen überhaupt werden sollte. Eile war geboten, denn die „Komet“ wurde dringend an der Strecke benötigt. Mit Hilfe seiner engsten Mitarbeiter, zumeist eigene Schüler aus seiner Tätigkeit als Professor an der Polytechnischen Lehranstalt in Dresden, dem Vorläufer der heutigen Technischen Universität, wurde die „Komet“ schnellstens vermessen, skizziert und gezeichnet. Jeder hatte seine spezielle Aufgabe übernommen.



Abb. 16: Prof. J. A. Schubert, Erbauer der Lokomotive „Saxonia“, Gründer von Uebigau und später erster deutscher Dampfkesseluntersuchungs-Ingenieur (1843)

Die Saxonia

Der Bau der „Saxonia“

Aus heutiger Sicht wissen wir natürlich, daß die Lokomotiventwicklung sprunghaft weiterging und Professor Andreas Schubert mit seinem Vorbild aus dem Jahre 1835 nicht gerade die glücklichste Hand hatte. Besonders die Rost- und Heizflächendimensionierungen waren nicht aufeinander abgestimmt und auch bei der „Saxonia“ erwies sich der hohe Brennstoffverbrauch später als Pferdefuß. Leider ist die Originalzeichnung der „Saxonia“, die im sächsischen Eisenbahnmuseum der Generaldirektion vorhanden war, verloren gegangen, doch bestätigen spätere Quellen die Übereinstimmung mit dieser Zeichnung. (Abb. 17, 18). Im Gegensatz zu seinem englischen Vorbild versah Schubert die „Saxonia“ von Anfang an mit einer hinteren Laufachse, um der Entgleisung der Lok bei Bruch der (2.) Antriebsachse mit Kröpfwelle vorzubeugen. Wegen zu niedriger Achsfahrmasse war die Laufachse dann später auf kurze Zeit entfernt worden, die englischen Zweikuppler wurden später damit nachgerüstet. Die Räder hatten schmiedeeiserne gebogene Speichen, während die englischen Lokomotiven gußeiserne aufwiesen. Bei der Schubertschen Konstruktion waren die Speichen in der Nabe eingegossen, und nach Überdrehen im Radumfang mit einem schmiedeeisernen Reifen versehen, der rotwarm aufgezogen wurde. Wir würden analog zu heutiger Konstruktion diesen als Unterreifen bezeichnen. Auf diesen kam dann die eigentliche Bandage, Radreifen mit Spurkranz. Wegen Nichtbewährung der komplizierten Konstruktion wurden die Räder später durch gußeiserne ersetzt. Als weitere Verbesserungen waren erwünscht.

- Anbringen eines Kipprostes, Betätigung mittels Kurbel und Schneckengetriebes.
- Außen befindliches Reglerrohr und Reglerstange.
- Einbau einer Vorwärmvorrichtung für das Tenderwasser.

Von der Realisierung der letzten Forderung ist in der Literatur nichts bekanntgeworden.

Die einzelnen Bauteile waren unter komplizierten Bedingungen mittels primitiver Werkzeugmaschinen hergestellt worden. Keinerlei Erfahrungen lagen vor, keiner der Arbeiter hatte je zuvor an einem analogen Bauteil gearbeitet.

Besonders schwierig gestaltete sich die Anfertigung der mehrfach gekröpften Treibachse. Diese war erforderlich, da die „Saxonia“ analog ihres englischen Vorbildes mit einem Innentriebwerk versehen war. „Normale“ Achsen wurden aus einzelnen Rundstählen zusammengeschweißt und ausgeschmiedet (Bündelachse). Die Kröpfachse bestand aus mehreren Einzelteilen, die nach Erhitzung zusammengeschweißt und in Stufen ausgeschmiedet worden sind. Nach Herstellen der Kurbelzapfen wurden diese später zu 90 Grad auf der Achse verdreht.

Professor Schubert gelang es außerdem, Verbesserungen an der Steuerung vorzunehmen, insbesondere bei der Schieberabdichtung.

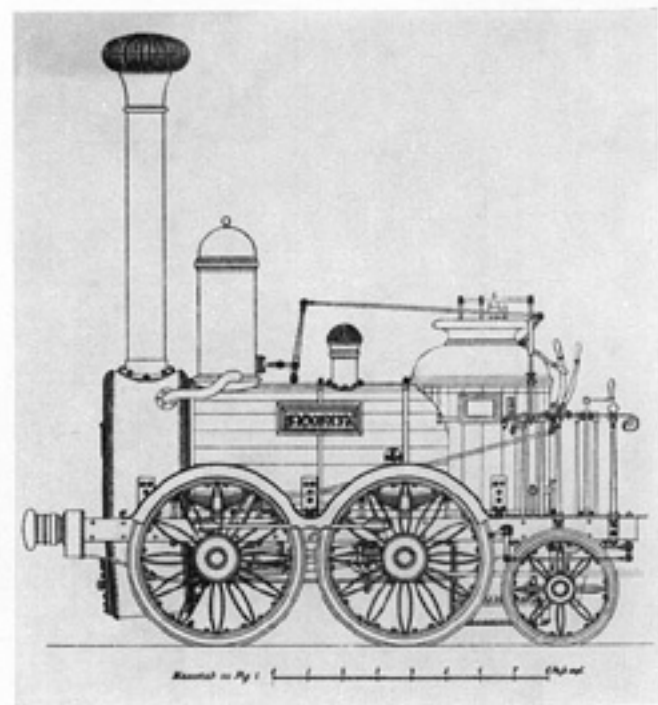


Abb. 17: „Saxonia“ nach Civilingenieur 1889/90

Die Hauptabmessungen der Lokomotive werden wie folgt angenommen:

Achsstand der Kuppelachsen	1 690 mm (aus Zeichnung)
Raddurchmesser der Kuppelachsen	1 524 mm
Kesseldurchmesser	910 mm
Anzahl der Rauchrohre	88 (aus Messingblech gelötet)
Rohrdurchmesser	41,3 mm
Rohrlänge	2 130 mm
Heizfläche	24,2 m ²
Rostfläche	0,56 m ²
Kesseldruck	4,22 kp/cm ²
Zylinderdurchmesser	279 mm
Kolbenhub	406 mm

Die einzigen authentischen Angaben aus der Bauzeit der „Saxonia“ stammen aus N. N. W. Meißner: „Geschichte und erklärende Beschreibung der Dampfmaschinen, Dampfschiffe und Eisenbahnen“ Leipzig und Dresden, Verlag von Gerhard Fleischer 1839 kommentiert in „Die Lokomotive“, Zeitschrift für den Lokomotivbau; Jahrgang 1934, Heft 5 (Mai); S. 87, Wien. Folgende Angaben zu Saxonia sind zu nennen:

Achsstand der Kuppelachsen	1 518 mm (aus Zeichnung)
Raddurchmesser der Kuppelachsen	1 416 mm
Kesseldurchmesser	910 mm
Anzahl der Rauchrohre	90
Rohrdurchmesser	38 mm
Kessellänge (Langkesselmitte)	1 979 mm
Dienstmasse	11 Mp
Geschwindigkeit	etwa 50 km/h

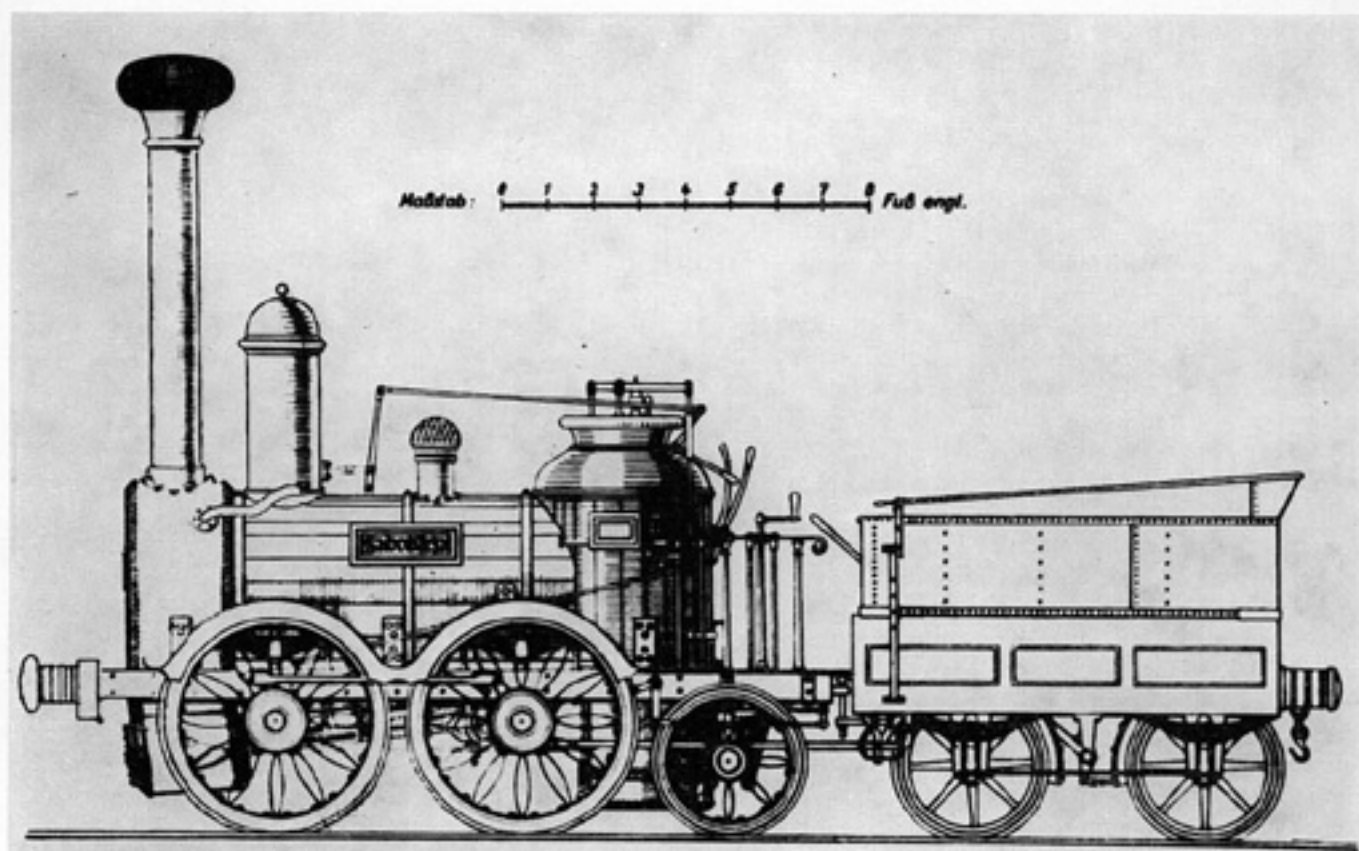


Abb. 18: Nachgestaltete „Saxonia“

Kessel und Kesselausrüstung muten gegenüber heutigen Formen doch recht eigenartig an, doch sind wesentliche Bauteile zur Gewährleistung der Sicherheit bereits angewandt worden. Letzteres betrifft vor allem heutige Forderungen nach zwei voneinander unabhängig wirkenden Wasserspeiseeinrichtungen, Wasserständen und Sicherheitsventilen, selbstverständlich mit gewissen Abstrichen zu heutigen Anschauungen. Aber immerhin! Der Langkessel war nach hinten durch einen zylindrischen Stehkessel abgeschlossen. Den Rohrspiegel bildete eine ebene Platte, die bis zum Bodenring reichte. Die Stehkesseldecke war gewölbt und nach oben mit einer ebenen Deckplatte versehen. Auf dieser befanden sich Signalpfeife und ein federbelastetes Sicherheitsventil, das vom Lokführer „gelüftet“ werden konnte. Ein zweites saß unter dem kleinen nach vorn folgenden Kesseldom.

Die Anzeige des Dampfdruckes erfolgte mittels einer federwaagenähnlichen Einrichtung, die mit Kesselsicherheitsventil und einem Festpunkt verbunden war. In der zeitgenössischen Quelle*) wird berichtet, daß die „Saxonia“ bereits über einen sichtbaren Wasserstand mittels Glasröhrchen und über einen unsichtbaren mit zwei Prüfhähnen verfügte (oben Dampf, unten Wasser). Die Dampfentnahme erfolgte an der Unterseite des großen Doms hinter dem Schornstein. Der Dampf mußte zuvor mittels einer im Dom eingefügten „Zunge“ einen Umweg über die Domkuppel zurücklegen, um das Überreißen von Wasser aus dem Kessel in die Dampfmaschine zu verhindern. Das Reglerventil betätigte der Lokführer über eine außen liegende Reglerstange.

Lang- und Stehkessel waren zur Vermeidung von Wärmeverlusten mit einer Holzverkleidung isoliert, die mittels Bandeisen zusammengehalten wurde.

Die Ergänzung des Wasservorrates im Kessel erfolgte über an den Treibstangen angekoppelte Pumpen, so daß die Wassernachspeisung im Kessel nur in Bewegung der Maschine möglich war. Die auf den Abbildungen auf dem Führerstand so kurios anmutende Kurbel ist nichts weiter als die Kipprostkurbel, mittels der sich der Rost über ein Schneckengetriebe und Ketten senken ließ.

Gesamtaufbau, Rahmen und Triebwerk

Insgesamt war die Lokomotive sehr leicht gebaut und besonders im Triebwerksbereich war das selbständige Lösen der Schraubverbindungen, besonders unter dem Einfluß der schlechten Gleislage, Anlaß zu Unregelmäßigkeiten.

Der Rahmen selbst war aus Hartholz, blechbeslagen mit aufgenieteten Achshaltern. Nach vorn wurde er mit einer kräftigen Pufferbohle, mit hölzernen Puffern besetzt, zusammengehalten. Der Kessel war auf jeder Seite mit drei Konsolen auf dem Rahmen verschraubt. Bei den frühen Konstruktionen, so auch bei der Stephenson'schen Rocket, spielte der Rahmen bei weitem noch nicht die Rolle, wie das später der Fall war. Der bereits zitierte N. W. Meißner geht sogar so weit und spricht davon, daß an den Punkten „X“ der Rahmen am Kessel befestigt ist und somit der Kessel zur eigentlichen „Seele“ der Lokomotive wird. Der Rahmen war zu den Achsen abgefedert, bei den beiden Kuppelachsen über Stoßelstangen und oberhalb des Rahmens liegenden Federn.

Die schrägliegende Dampfmaschine war am Rauch-

*) Maßangaben aus Literatur unter 4 und 15.

kammerboden angeschraubt, die erste Achse lag oberhalb der Maschinenflucht. Selbst bei Ausbau der ersten Achse mußten bereits die Triebwerksteile demontiert werden. Die Kreuzkopfführung war ebenfalls mit dem Rahmen verschraubt und gab genau wie die tiefliegende Verbindung von Dampfmaschine und Rauchkammer Anlaß zur Sorge. Das unzugängliche Innentriebwerk war die Ursache der Verwendung der komplizierten Kröpfachse, die englischen Vorbilder waren aber nun einmal auf dieser Grundlage konstruiert. Sehr einfach war noch die Steuerung der Dampfmaschine, deren Expansion noch nicht variiert werden konnte.

Zur Umsteuerung von Vor- auf Rückwärtsfahrt mußten die Schieber von der Steuerung getrennt und einzeln von Hand verschoben werden, bis die Maschine in der betreffenden Richtung in Gang kam. Der Antrieb der Schieber von der Treibachse erfolgte mittels zweier auf einer verschiebbaren Buchse sitzender Exzenter, die von voneinander getrennten Anschlägen für Vor- und Rückwärtsfahrt mitgenommen wurden. Die Steuerung war der des Nürnberg-Fürther „Adler“ sehr ähnlich. Zur Umsteuerung dienten die auf den Abbildungen auf dem Führerstand sichtbaren nach oben ragenden Handhebel.

Die Abbremsung der Lokomotive erfolgte durch eine Handhebelbremse am Tender, rechtsseitig angebracht, deren Betätigung vermutlich dem Heizer übertragen war (auf der LDE wurde links gefahren!). Anfangs war die Lokomotive selbst mittels einer Bandbremse, auf die Kuppelräder wirkend, ausgestattet. Sie war über einen Handhebelmechanismus zu betätigen. Vermutlich im Zusammenwirken mit dem sehr schlechten Oberbau mußte die Bremse wegen eintretender Schwierigkeiten ausgebaut werden.

Dem Tender, einem wichtigen funktionellen Element jeder Schlepptenderlokomotive, seien hier noch einige Bemerkungen gewidmet.

Dieses Fahrzeug, in alten Unterlagen noch als „Munitionswagen“ bezeichnet, kommt in allen zur Verfügung stehenden Quellen ziemlich kurz. Auch in künstlerischen Darstellungen der damaligen Zeit nimmt man sich bei seiner Darstellung allerhand Freiheiten, während die Lokomotive einigermaßen exakt wiedergegeben wird (Abb. 19). In der Anfangszeit unserer Eisenbahn war es obendrein üblich, den Tender als gesondertes Fahrzeug anzusehen und delegierte ihn in die Verantwortung der Wagenbauer. Wir brauchen uns deshalb nicht zu wundern, wenn wir unsere geschätzte Lokomotive auf histo-

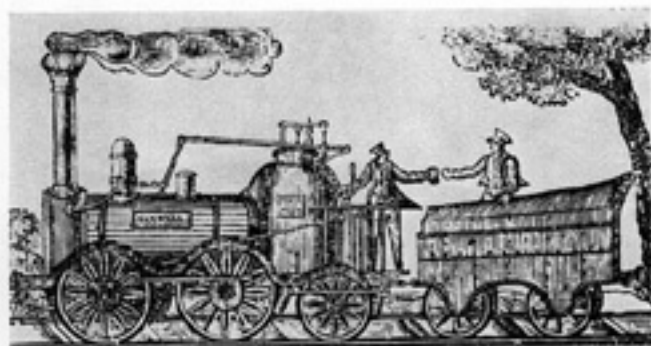


Abb. 19: „Saxonia“ auf Postkarte mit einer von bekannten Darstellungen abweichenden Tenderkonstruktion

rischen Abbildungen ohne Tender sehen. Tender waren freizügige Fahrzeuge und wurden z. B. auch in der Wagenbauanstalt in Leipzig „vier- und sechsrädrig“ hergestellt.

Die heutige Saxonia-Darstellung mit Tender geht auf eine Zeichnung zurück, die auf einer Blaupause aus dem Besitz von Schuberts Sohn Willy beruhen soll. Der Tender gleicht darauf einem englischen Erzeugnis von Kirtley, wie es auch in Neumann/Ludwig: „Erinnerungen an den Bau und die ersten Betriebsjahre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn“, einer authentischen Quelle aus dem Jahre 1890, abgebildet ist (Abb. 20). Die Tender hatten hufeisenförmige Wasserkästen, die etwa 80 bis 90 Kubikfuß (engl.) d. h., ca. 2,5 m³ Wasser faßten, die Untergestelle waren aus Holz.

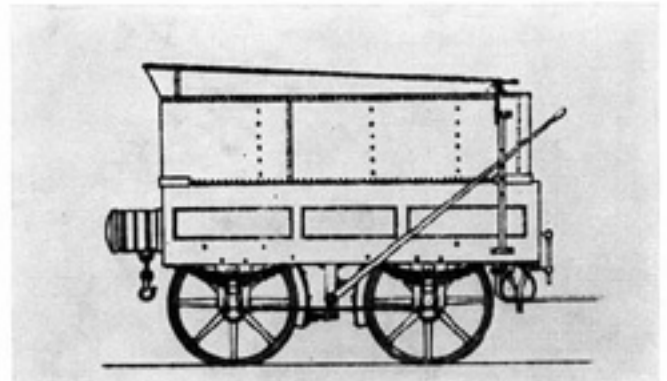


Abb. 20: Tender von Kirtley

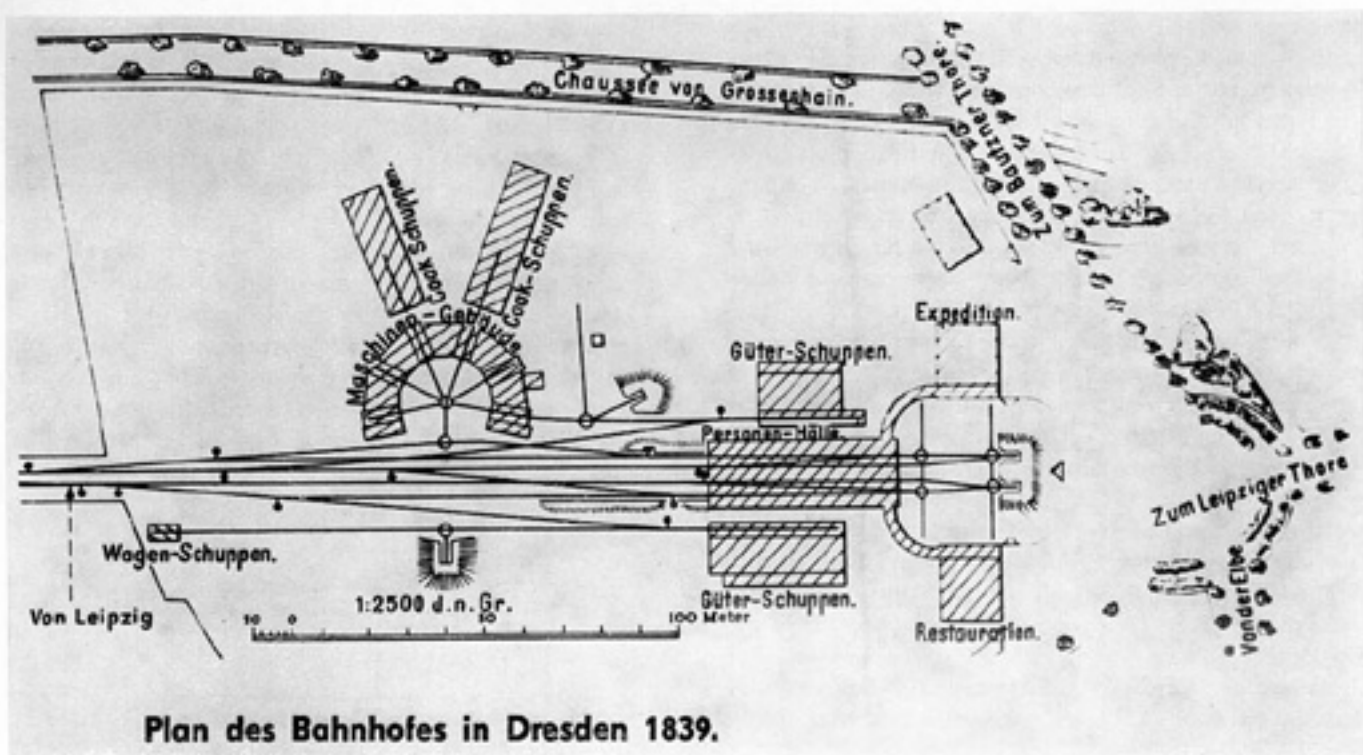
Probefahrten und Eröffnungsfahrt mit der „Saxonia“

Für viele Informationen zur „Saxonia“ aus Archivalien des unmittelbaren Umfeldes von Professor Schubert ist vor allem dessen Biograph Arthur Weichold zu danken. Seiner Biographie entnehmen wir auch eine interessante Mitteilung des „Dresdner Anzeigers“ über eine öffentliche Vorführung eines Modellzuges mit „Saxonia“ in verkleinertem Maßstab auf einem 27 m langen Gleis, gewissermaßen eine der ersten Gartenbahnen in deutschen Landen.

Offensichtlich war die Modellvorführung ein von der Öffentlichkeit mit viel Interesse aufgenommenes Ereignis daß der Publicity der „Saxonia“ außerordentlich zugute kam. Sie hatte es auch bitter nötig, denn durch die englischen zu Ausbildungszwecken engagierten Lokführer Robson und Greener wurde in der „Saxonia“ ein ernsthafter Konkurrent gesehen, den es mit allen Mitteln zu bekämpfen galt.

In diesem Zusammenhang wird immer wieder auf die Rolle des Maschinenmeisters Kirchwegger in Leipzig verwiesen, der aus heute schwer ergründbaren Erwägungen der „Saxonia“ und ihrem Erbauer konträr gegenüberstand. Kirchwegger war als Maschinenmeister der allgewaltige Mann auf diesem Gebiet und für die Abnahme, den Einsatz unter Unterhaltung der Lokomotiven verantwortlich.

In zeitgenössischen Berichten ist über erfolgreiche Probefahrten mit der „Saxonia“ nach ihrer Fertigstellung im Dezember 1838 zu lesen.



Plan des Bahnhofes in Dresden 1839.

Abb. 21: Plan des Bahnhofes in Dresden mit Lokomotivdepot (Maschinengebäude, auch Heizhaus, mit Nebenanlagen) 1839

Am 8. März 1839 führte eine Probefahrt bis nach Oberau in 30,5 Minuten, in Richtung Dresden in 27,5 Minuten. Insgesamt gab es trotz großer Eile im Bau der Maschine keine ernsthaften Probleme bei den Probefahrten, sonst hätte sich Professor Schubert auch nicht so intensiv um die Beteiligung an den Eröffnungsfahrten bemüht. Seine Bescheidenheit ließ es aber nicht zu, selbst als Bittsteller aufzutreten. Es bedurfte der Vermittlung Lohrmanns, der sich bereits große Verdienste um die Trassie-

rung der LDE erworben hatte und dem der Trakt über Meißen zuzuschreiben war. Lohrmann war Mitbegründer der Übigauer Maschinenbauanstalt und Mitglied des geschäftsführenden Ausschusses. Beim Prinzen Johann erwirkte er, daß Schubert mit der „Saxonia“ zumindest dem Festzuge des Königs folgen durfte.

Die Vorbereitung der „Saxonia“ auf die Eröffnungsfahrt am 8. April begann im Dresdner Lokomotivdepot (Abb. 21) kurz nach Mitternacht. Der Schuppen, im Plan

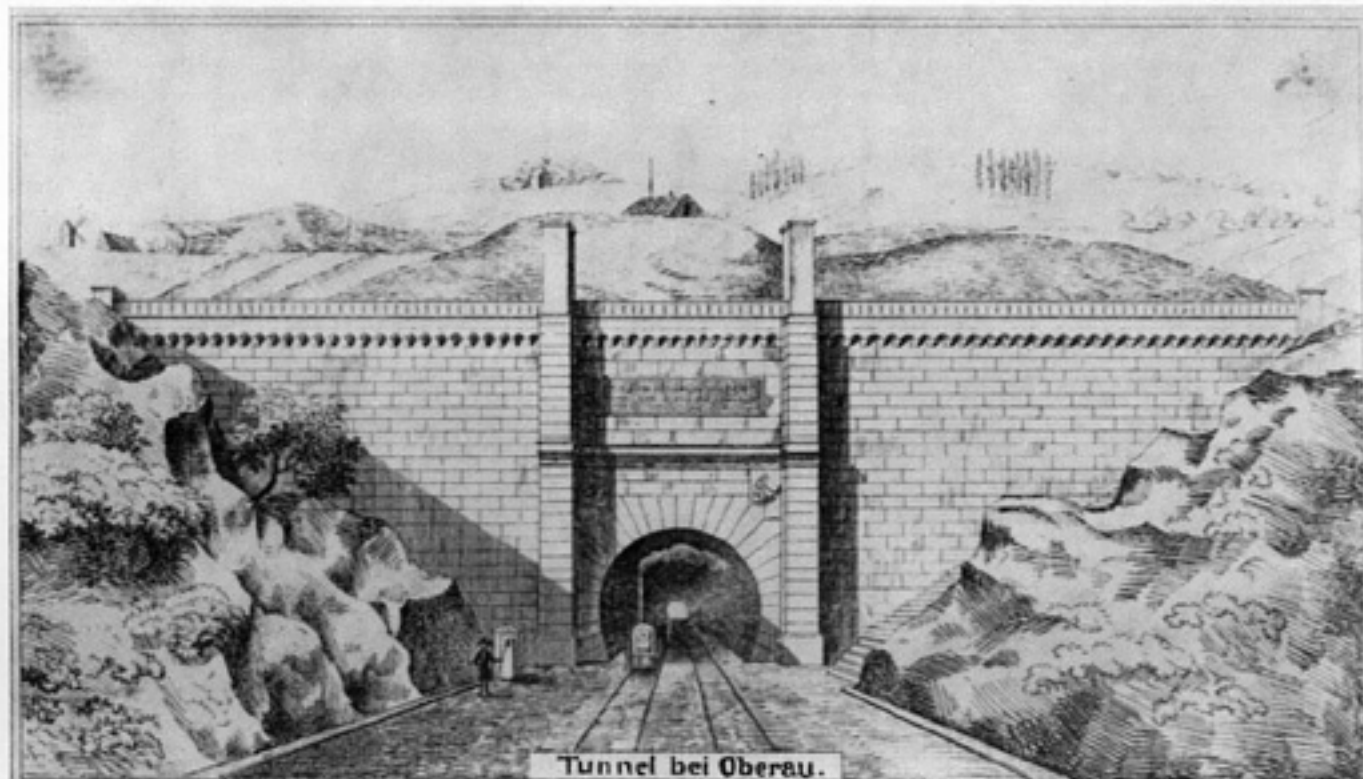


Abb. 22: Tunnelportal des Oberauer Tunnels bei Oberau.

Da auf der LDE links gefahren wurde, hat der Künstler den Zug auf dem falschen Gleis dargestellt.

Maschinengebäude genannt, auch „Heizhaus“ üblich, war übrigens, wie auf dem Bahnplan zu sehen ist ein recht eigentümliches Bauwerk. Die sechs Rechtecke bildeten die eigentlichen Lokomotivstände, die Trapeze dazwischen wurden als Werkstatt- und Aufenthaltsräume genutzt. In diesem Schuppen stand die sechs Zug- und Vorspannlokomotiven für die drei Festzüge. Schuberts Lokomotive war auf einem Gleis außerhalb des Schuppens abgestellt, seit Tagen von den Übigauern mit Argusaugen bewacht. Schuberts Argwohn, vor allem gegenüber den englischen Lokführern, war, wie sich später herausstellte, nicht unbegründet.

Auch das Grollen von Kirchweger nutzte nicht viel, durch die königliche Erlaubnis war die Beteiligung an den Eröffnungsfahrten nun einmal gesichert.

Schubert trug zur Feier des Tages Frack und Zylinder, sein zusätzlich übergestreifter Pelz wird ihm auf dem völlig offenen Führerstand nur wenig Schutz vor Kälte geboten haben. Verkleidete Führerhäuser waren noch nicht in Mode und wurden erst später durch Freiherrn Max Maria von Weber, dem Sohn des bekannten Komponisten, etwa ab 1856, eingeführt. Die Fahrzeit betrug etwa 3 Stunden für die ca. 114,2 km lange Strecke. Die Durchfahrt durch den Oberauer Tunnel (Abb. 22) wurde zu einem triumphalen Empfang durch die dort Aufstellung genommenen Bergleute, Steiger und Schachtmeister unter Leitung des Bauleiters Gustav Rachel, einem Schüler Schuberts.

An der Strecke sprach sich die Tatsache der den Festzügen nachteiligen „Saxonia“ unter der Führung durch Professor Schubert sehr schnell herum. Bei der Ankunft in Leipzig erreichte der Jubel um die erste deutsche Lokomotive seinen Höhepunkt, wie wir aus dem Zeitungsbericht bereits erfahren haben. König Friedrich August II. beglückwünschte Schubert zu seinem Erfolg.

Vor der Rückfahrt der Festzüge nach Dresden nahm das Ränkespiel der Engländer seinen Lauf. Lokführer Robson konnte es in Leipzig einrichten, daß für die „Saxonia“ vorerst kein Koks zur Verfügung stand und Schubert nicht rechtzeitig zur Abfahrt der Festzüge auf dem Bahnhof war. Diese Situation schilderte später Schuberts Sohn William Schubert, Regierungsrat i. R., in einer persönlich signierten Mitteilung (ohne Datum):

„Mein Vater, Regierungsrat Professor Andreas Schubert, sollte auf Befehl S. M. des Königs am 7. April 1839 (gemeint ist der 8. April, d. V.) mit seiner von ihm entworfenen und unter seiner Leitung in der Maschinenbauanstalt Übigau b. Dresden ausgeführten ersten Deutschen, nur aus inländischem Material hergestellten Locomotive „Saxonia“ dem Königszuge, von ihm selbst geführt, folgen.

– (Auf den ersten deutschen Eisenbahnlinien wurden zuerst nur englische Locomotiven – von England bezogen, gefahren und diese nur von englischem Personal bedient.)

Das geschah! In Leipzig ist er von S. M. beglückwünscht worden und sollte auf der Rückfahrt dem Königszuge wieder folgen. Zu meines Vaters großem Ärger mußte er in Leipzig (auf Betrieb des englischen Lokomotivführers Robson, welcher zu Anfang den ersten Locomotiv-Betrieb leitete) mehrere Stunden auf Koks warten, so daß er erst viel später abfahren konnte.

Da nach den Zügen die Barrieren – welche zu Anfang

nicht die Übergänge parallel, sondern quer dem Schienensysteme absperren – zu waren, so kam es, daß er mehrere solcher Barrieren entzwei fahren mußte – ohne sonstigen Schaden.

In Priestewitz stand auf einem Nebengleis die englische Locomotive „Adler“, und durch absichtliche falsche Weichenstellung fuhr die „Saxonia“ auf die geheizte, aber ohne Personal dastehende Lokomotive „Adler“ auf, so daß die Weiterfahrt ein Ende hatte. Der „Saxonia“ war fast nichts passiert, während die „Adler“ schwer beschädigt war. Glücklicherweise waren mein Vater und der Heizer nicht schwer verletzt worden.

Wie hier, so hatte mein Vater viel, sehr viel Ärger in seinem rastlosen Schaffen und keinerlei Nutzen!

W. Schubert

Nach diesem Vorfall war es Schubert nicht mehr möglich, mit seinem Heizer und Schüler, Schneider, Dresden zu erreichen, und der ihm zu wünschende Triumph mußte ausbleiben.

Über den offensichtlichen Sabotageakt ist sehr viel polemisiert worden, die Gemüter erregten sich zu Recht. Die Compagnie unternahm alles, damit der Zwischenfall nicht allzu publik wurde.

Wer hinter all den Vorgängen stand, dazu waren kaum Spekulationen erforderlich. Gefürchtet war die Konkurrenz der jungen emporstrebenden deutschen Industrie, die mit Hilfe Schuberts und seiner „Saxonia“ ein Signal gesetzt hatte.

Die gesamte Situation ist heute für uns natürlich nicht mehr klar überschaubar. Die folgenden Reaktionen der Gesellschaft (LDEC) beim Ankauf der „Saxonia“, später analog bei der „Pegasus“ der Sächsischen Maschinenbau-Compagnie Chemnitz, die eingegangenen Finanzmanipulationen, die ausbleibenden weiteren Aufträge, sprachen eigentlich für sich. Offensichtlich war die LDEC vorerst nicht gewillt, für ihr eigenes Versprechen in der Ermunterung der deutschen Industrie zum Lokomotivbau einzutreten.

Zur Beurteilung der späteren Bewährung der „Saxonia“ gibt es viele sich widersprechende Angaben. Wir wollen im folgenden dazu noch einen Blick in die Geschäftsberichte werfen und Kilometer- bzw. Meilenleistung und Kosten zwischen „Komet“ und „Saxonia“ vergleichen, obwohl darin nur die halbe Wahrheit zu suchen ist.

In den meisten vorliegenden Veröffentlichungen wird versucht, der „Saxonia“ ein Lebensalter von 18 Jahren anzudichten und begründet dies mit der relativ spät erfolgten Zweitbesetzung des Namens bei einer Folge-lokomotive. Fakt ist, daß die wachsenden Beförderungsaufgaben auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ihre Konsequenzen für den Lokomotiv- und Wagenpark hatten. Bereits nach wenigen Jahren wurden die ersten leichten Lokomotiven aus England und die „Saxonia“ von Professor Schubert aus dem Verkehr genommen. 1849, belegt durch den Geschäftsbericht der Direktion, werden „Komet“, „Faust“ und „Saxonia“ abgebrochen. Dieses relativ kurze Leben von ca. 10 Jahren tut der Leistung Professor Schuberts absolut keinen Abbruch, mit der „Saxonia“ war eine gebrauchsfähige Lokomotive erstmals in deutschen Werkstätten geschaffen worden, der mutige Auftakt nahm in den anerkannten Leistungen

des späteren deutschen Lokomotivbaues seinen Fortgang.

Für uns heute sehr schwer verständlich, ist leider von der originalen „Saxonia“ nichts erhalten geblieben. Aus dieser Tatsache kann man der LDEC keinen Vorwurf erwachsen lassen, denn selbst Anfang unseres Jahrhunderts ist aus Finanz- und Platzgründen eine für das ehemalige sächsische Eisenbahnmuseum vorgesehene Lokomotive („Böhlen“) verschrottet worden.

Aus Anlaß des 150jährigen Bestehens der Strecke ist deshalb der Beschluß gefaßt worden, der Pioniertat Professor Andreas Schuberts im Bau der ersten deutschen gebrauchsfähigen Lokomotive ein lebendiges Denkmal zu setzen und eine fahr- und betriebsfähige „Saxonia“

nachzubauen. Die Ausführung der Arbeiten übernahm im wesentlichen das Kollektiv des Raw „Ernst Thälmann“ Halle, unterstützt von vielen Eisenbahnern in Lehrwerkstätten und Bahnbetriebswerken. Den Kessel baute der VEB Dampfkesselbau Übigau nahezu an historischer Stätte. Die beim Nachbau sich immer wieder einstellenden kaum vorausgesehenen Probleme unter heutigen modernen Produktionsbedingungen lassen die Anerkennung der Schubertschen Leistung nur noch größer werden. Sollte es uns nicht vergönnt gewesen sein, anläßlich des Jubiläums der Strecke von Leipzig nach Dresden dabei zusein und die Nachbau-Saxonia zu bestaunen, bleibt immer noch die Chance, uns am neuen Modell im Maßstab 1:87 zu erfreuen.

Nun zu unserer Übersicht (oben „Komet“, unten „Saxonia“):

Jahr	Meilen	km-Leistung	Kosten (Taler)	Reparaturen
1839	1571 ¹ / ₄ 927 ¹ / ₂	14 239 8 405		
1840	1812 473	16 420 4 286	1 218 1 524	
1841	2 138 602	19 375 5 455	655 391,5	neue Feuerbüchse, Rohre Zylinder gebohrt, Änderung der Maschine
1842	1 640 972 ¹ / ₂	14 862	1 369,8 735,9	neue Hinterachse (gußeiserne) neue Hinterachse, Dome, Pumpen
1843	1 715 1 168	15 541 10 584	624,9 674,8	neue Pumpen, Vorderwand, Kessel Achsbüchsen, Pumpenreparatur
1844	850 ¹ / ₄ Vacat ¹⁾	7 705	63	6 Rohre, Kleinreparatur
1845	Vacat Vacat			
1846	Vacat Vacat			
1847	Vacat Vacat			
1848	Vacat Vacat			
1849	abgebrochen abgebrochen			

¹⁾ Vacat = leer, keine Leistung

Die Wagen

Damit werden wir gleich wieder an die Modellpackung erinnert, in der noch vier Wagen der genaueren Betrachtung harren. Wir finden einen geschlossenen Güterwagen, zwei verschiedene Personenwagen mit kutschenförmigen Einzelabteilen und einen offenen Güterwagen. Nehmen wir gleich voraus, letzterer ist nichts anderes als ein Equipagentransportwagen für Reisende, die sich während der Bahnfahrt nicht von ihrer eigenen Kutsche trennen konnten. Unter heutigen Bedingungen wäre so ein Fahrzeug ein Autotransportwagen.

Von den ersten Wagen der LDE, die das Gros des Wagenparkes bildeten, liegen historische Unterlagen vor, die den Modellanfertigungen der genannten Museen zugrunde gelegen haben und als Wagenbauberichte der LDE bekannt sind. Offensichtlich weichen unsere Modellwagen von diesen mehr oder weniger ab und verkörpern spätere Wagengenerationen.

Wir kommen damit gleichzeitig auf die eingangs unserer Schrift aufgeworfene Frage zum Ursprung unserer Fahrzeuge zurück.

In Vorbereitung eines zu einem späteren Zeitpunkt ins Leben zu rufenden Museumsbetriebes mit der „Saxonia“ ließ die Deutsche Reichsbahn Studien für in Frage kommende Wagen anfertigen. Nach dem Forderungsprogramm sollten diese Museumsfahrzeuge weitestgehend Originalen nachgestaltet werden, insbesondere aber auch heutigen Anforderungen an Sicherheit entsprechen. Damit kamen die allerersten Wagen mit Achsständen unter 2,50 m bereits gar nicht erst in Betracht. Aus diesen Überlegungen heraus ist unter Verwendung von Originalskizzen der LDE-Wagen, Zeichnungen analoger Wagen der Sächsisch-Schlesischen Bahn und in Anlehnung eines noch im VMD vorhandenen originalen Wagenuntergestelles dieser Rekonstruktionsversuch unternommen worden.

Der PIKO-Modellzug verkörpert somit eine längere historische Epoche der LDE. Gerade die Vorbildauswahl für unseren PIKO-Modellwagenzug räumt die Möglich-

keit ein, mit dem gesamten Zug einen vorbildgerechten Museumsbetrieb der DR nachzubilden. Dabei kann der Zug auf Anlagen der gegenwärtigen Epoche eingesetzt werden.

Wagen aus eigener Werkstatt

Im Geschäftsbericht zur dritten Generalversammlung der LDEC vom 15. Juni 1837 wird die Absicht, eine eigene Wagenbauanstalt zu gründen, ausführlich dargelegt und es sei gestattet, auszugsweise einige wesentliche Aussagen hier original wiederzugeben.

„Allerdings war es unsere ursprüngliche Ansicht, diese Wagen (in England und Belgien bestellte Originalwagen, d. V.) als Muster für unsere Wagenbauer zu benutzen; es hat sich jedoch für uns immer klarer vor Augen gestellt, daß eine Eisenbahn von solcher Ausdehnung als die unsrige es sein wird, mit kleinen Werkstätten, nur auf Reparaturen berechnet, nicht ausreichen kann, sondern einer eigenen Anstalt zum Neubau ihrer Personen- und Güterwagen notwendig bedarf. Die dadurch unzweifelhaft erlangten Ersparnisse sind zwar nicht zu verachten, jedoch nur von untergeordneter Wichtigkeit. Ungleich wichtiger aber ist es, die Personenwagen unter eigener strenger Aufsicht aus selbst angeschafften, allenthalben sorgfältig geprüftem Material, unter Leitung eines tüchtigen Mannes bauen zu lassen, welchem es keinen Nachteil bringt, wenn fehlerhaftes oder auch nur zweifelhaftes Material verworfen wird; denn von der größtmöglichen Tüchtigkeit und von der Konstruktion der Wagen hängt die Gesundheit und das Leben vieler Menschen ab.“ Es wurde der Beschluß gefaßt, zur Erfüllung dieser Forderungen eine eigene Wagenbauanstalt zu gründen und dazu die entsprechende Konzession beim Ministerium des Innern eingeholt (Abb. 23).

Unter primitiven und provisorischen Verhältnissen begann der ehemals erste Kutschenbauer der Liverpool-Manchester Bahn, Thomas Wordsell, mit einem ebenfalls

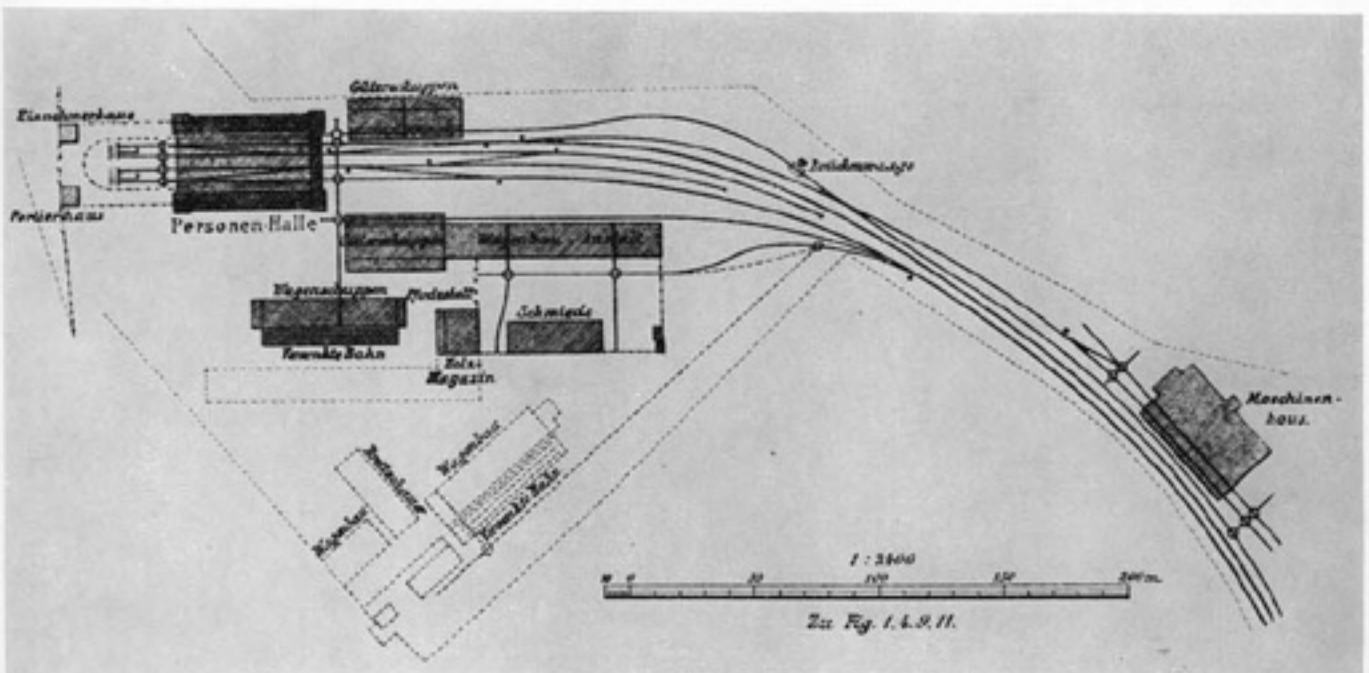


Abb. 23 Dresdner Bahnhof in Leipzig im Jahre 1840 mit Wagenbau-Anstalt

aus England engagierten Werkführer im Frühjahr 1837 mit dem Bau von Eisenbahnwagen. Die komplizierten Bauteile, wie Räder und Achsen, waren bereits vorsorglich in England bestellt und importiert worden. Ein Jahr später arbeiteten in einer neugebauten Schmiede bereits 50 Arbeitskräfte, 10 Schmiedefeuer waren vorhanden. Wordsell ging bereits am 15. Januar 1839 nach England zurück, nachdem genügend eigene Fachkräfte vorhanden waren.

Die Leipziger Wagenbauanstalt war, in diesem Fall zwar als Bestandteil der Gesellschaft, der älteste deutsche Waggonbaubetrieb. Erst 1838 und in den Folgejahren entstanden private Waggonbauanstalten.

Bereits im Jahre 1837 wurden in Leipzig gefertigt: 3 Wagen 2. Klasse, 9 Wagen 3. Klasse, 1 Lowry (offener Güterwagen mit abnehmbaren Wänden für den Transport von Equipagen); im Frühjahr 1838: je 9 Wagen 1. und 2. Klasse, 5 Wagen 3. Klasse, 3 Güterwagen und 1 Wagen für Pferde.

Im Bestand der Bahn befanden sich im Eröffnungsjahr aus den Werkstätten der Anstalt: 14 Wagen 1. Klasse, die übrigens analog der Lokomotiven mit Namen wie Wittekind, Tell, Franklin, Blücher, Friedrich der Große u. a. versehen waren, 26 Wagen 2. Klasse, 47 Wagen 3. Klasse und 50 Transportwagen für Waren, Vieh und Equipagen.

Die sehr primitiven Ausstattungen der Wagen 3. Klasse und die offenen Türen der Wagen 2. Klasse konnten sich auch unter den Gegebenheiten einer sehr spartanisch wirtschaftenden Compagnie nicht sehr lange halten. Offensichtlich spielte der Mangel jeglicher Erfahrungen an die Anforderungen dieses neuen Verkehrsmittels zusätzlich eine große Rolle.

Im Geschäftsbericht von 1840 werden bereits ausgeführte Verbesserungen an den Wagen wie das Anbringen von Fenstern an den Wagen der zweiten und die Bedeckung der Wagen der 3. Klasse angeführt. Außerdem erhielten die Wagen der 3. Klasse an Stelle von Tritten Laufbretter zur Vermeidung von Unfallgefahren.

Bereits im Jahre 1839 hatte sich die Compagnie um die Erweiterung ihrer Konzession beworben und durfte ab 1840 für andere Gesellschaften und Bahnverwaltungen Wagen produzieren. Vor allem die Magdeburg-Leipziger, Berlin-Hamburger, die Hannoversche, die Köln-Mindener, Niederschlesisch-Märkische und Sächsisch-Bayrische Bahn wurden zu Kunden der Wagenbauanstalt.

Damit gelangten die von der Wagenbauanstalt zugrundegelegten Baugrundsätze der Fahrzeuge auf die belieferten Bahnen und waren damit relativ weit verbreitet. Auch zu den Sächsischen Staatsbahnen kamen infolge der Verstaatlichung sächsischer Strecken ehemaliger Privatgesellschaften Wagen aus der Wagenbauanstalt.

Lange Zeit herrschte das Stellmacherhandwerk im Wagenbau vor, Achsen und Räder konnten sich die Kunden selbst besorgen (es gab Preise für Wagen ohne Räder und Achsen!). Die auszuführenden Schmiedearbeiten zu etwa 0,75 t/Wagen bezogen sich vor allem auf Beschläge, Achshalter, Federung, Zugstangen, Ketten u. ä., der Wagenkasten und die Längs- und Querträger waren aus Holz. Die dem englischen Wagenbau entlehnten Vorbilder prägten lange Zeit auch das äußere Bild der Wagen und damit auch den kutschenförmigen Coupé-Charakter der Fahrzeuge, der sich völlig unmotiviert bis etwa 1857 gehalten hat. Mit der Einführung von Walzprofilen im Wagenbau (Doppel-T-Träger) für Untergestelle kamen mehr und mehr Wagenkastenformen auf, wie sie sich jahrzehntelang in abgewandelter Form beim Abteilwagen gehalten haben und bis in unsere Zeit das Bild der Eisenbahnwagen prägten. Bei einzelnen Bahnverwaltungen war bereits von Anfang an der von amerikanischen Vorbildern stammende Durchgangswagen in Betrieb. Dem Dritte-Klassewagen der LDE mit Längsbänken könnte man ebenfalls in diese Kategorie einordnen.

Auch im Güterwagenbau bedienten sich die Wagenbauer ab 1850 des neuen Werkstoffes Eisen, aber nicht nur für die Untergestelle, sondern für den gesamten Wagenkasten.

Produktionsprogramm der Wagenbauanstalt Leipzig der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nach einer Preisliste vom Dezember 1843

I. Personenwagen		Anzahl der Coupés	Anzahl der Sitze nach Klassen			Anzahl der Sitze in einem Wagen
			1. Klasse	2. Klasse	3. Klasse	
Wagen 1. Klasse	4 Räder	3	18	-	-	18
	6 "	4	24-32	-	-	32
	6 "	6	36-48	-	-	48
	8 "	3-7	36-70	-	-	70
Wagen 2. Klasse	4 Räder	3	-	24-30	-	30
	6 "	4	-	32-40	-	40
	6 "	6	-	48-60	-	60
	8 "	6-7	-	48-70	-	70
Wagen 3. Klasse	4 Räder	1-3	-	-	24-36	36
	6 "	4	-	-	40	40
	6 "	6	-	-	60	60
	8 "	1-8	-	-	80-120	120
Combinierte Wagen	4 Räder	3	6-8	16-20	-	28
	6 "	4	12-16	16-20	-	36
	6 "	6	8	40-48	-	56
	6 "	6	8	50	-	58
	8 "	5-7	8	20	60	88

II. Frachtwagen

zu 4 Rädern unbedeckt mit beweglichen Wänden
zu 4 Rädern bedeckt mit beweglichem Dach
zu 4 Rädern bedeckter Fourgon mit Rolltüren
zu 6 Rädern unbedeckt
zu 6 Rädern bedeckter Fourgon mit Rolltüren
zu 8 Rädern desgl.
zu 4 Rädern Equipagenwagen zu einer Equipage oder
zu 8 Rädern zum Transport von Frachtwagen oder 3-4 Equipagen
zu 4 Rädern Pferdewagen
zu 8 Rädern Viehwagen mit 350-400 Quadratfuß Raum

zu 80-90 Ctr. Ladung
desgl.
desgl.
zu 150 Ctr. Ladung
desgl.
zu 250 Ctr. Ladung
zu 80 Ctr. Ladung
zu 250 Ctr. Ladung

Von Wagen nach eigenen Angaben der Besteller werden auf Verlangen Zeichnungen und Kostenanschläge gefertigt.

Die Wagenbauberichte

Bei den Vorbildern unserer Modelle handelt es sich ausschließlich um Holzkonstruktionen, wie sie bei der LDE in gleicher oder ähnlicher Form über mehrere Wagen-generationen hinweg im Einsatz waren.

Schauen wir uns doch die allerersten Wagenkonstruktionen doch einmal an. Eine wertvolle Hilfe sind uns dabei die 1843 von der LDEC, genauer von ihrer Leipziger Wagenbauanstalt selbst herausgegebenen Wagenbauberichte. Unter heutigen Bedingungen könnte diese historisch interessante Druckschrift als Firmenkatalog bezeichnet werden.

Die Preisliste vom Dezember 1843, die wir auszugsweise zitieren, ist Zeugnis einer relativ vielschichtigen Waggonproduktion:

Aus dem ersten Wagenbericht entnehmen wir auch die Angaben zu den abgebildeten Fahrzeugen.

„Personenwagen 1. Klasse auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn: Diese Wagen fassen 18 Personen, welche in drei Coupés zu sechs durch Seitenlehnen abgeteilten numerierten Sitzen plazierte werden. Die Coupés sind mit feinem Tuch ausgeschlagen, gut gepolstert mit der hier zuerst angewendeten bewährten Vorrichtung zur Heizung im Winter mittels erwärmten Sandes versehen und überhaupt aufs Bequemste eingerichtet.

Es ist an diesen Wagen seit vierjährigem Gebrauche keine bemerkenswerte Reparatur vorgekommen, was für die Solidität der Arbeit und Übung der Arbeiter Zeugnis gibt.

Der Preis eines solchen Wagens ohne Räder und Achsen ist 1650 Taler, welcher bei diesen wie bei jeder anderen Art von Wagen sich mehrt oder mindert, nach der verlangten mehr oder weniger kostbaren Ausstattung“ (Abb. 24).

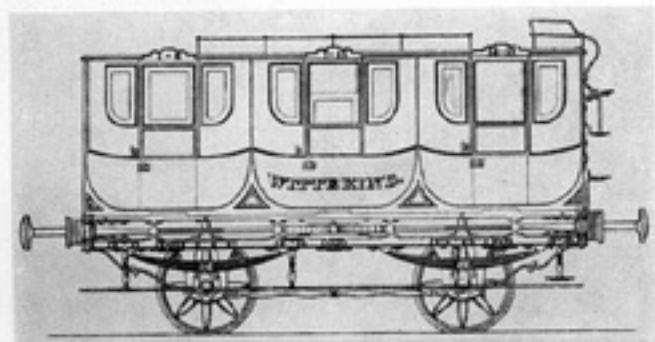


Abb. 24: Personenwagen 1. Klasse. 1839. Wagenbau-Anstalt Leipzig

„Personenwagen 2. Klasse auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn: Diese Wagen enthalten 24 Plätze in drei Coupés ohne volle Zwischenwände, sind nur auf den Sitzen gepolstert, übrigens aber in den Gestellen mit derselben Solidität wie die Wagen der 1. Klasse erbaut, wie auch mit der Sandheizung versehen. Der Preis eines solchen Wagens komplet ist 1200 Taler ohne Achsen und Räder“ (Abb. 25).

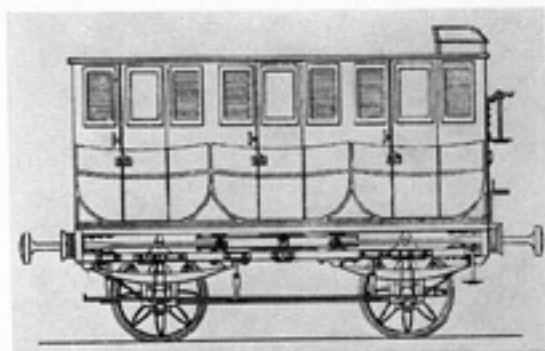


Abb. 25: Personenwagen 2. Klasse, etwa 1843. Wagenbau-Anstalt Leipzig

„Personenwagen 3. Klasse auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn: Diese zu 36 Personen eingerichteten Wagen enthalten vier Bänke der Länge nach, jede mit neun gesonderten Sitzen, sind oben bedeckt, an den Seiten offen, ungepolstert und kosten pr. Stück ohne Achsen und Räder 850 Taler, ohne Verdeck 700 Taler (Abb. 26).

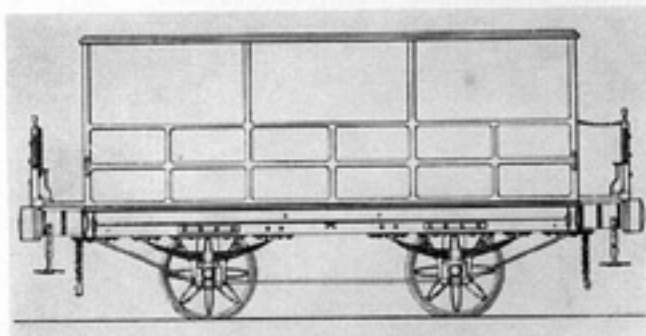


Abb. 26: Personenwagen 3. Klasse, etwa 1843. Wagenbau-Anstalt Leipzig

Bei der Beschreibung des Frachtwagens (Abb. 27) werden die Angaben spärlicher. Hier heißt es nur noch: „Bedeckter Frachtwagen zu 4 Rädern mit starken Federn vom besten Stahl und zu 80 bis 90 Ctr. Ladung. Preis

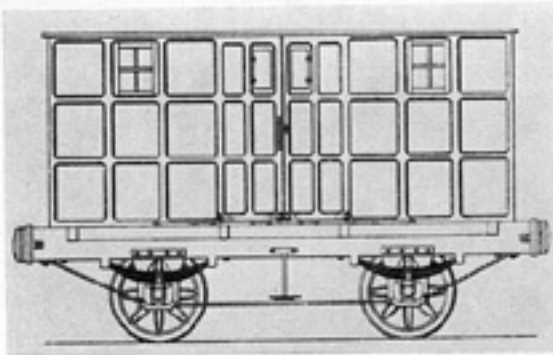


Abb. 27: Bedeckter Frachtwagen, 1839 Wagenbau-Anstalt Leipzig

450 Taler ohne Räder und Achsen. Derselbe zu 6 Rädern gebaut zu 150 Ctr. Ladung, 520 Taler ohne Räder und Achsen.“

Das Kuppeln der Fahrzeuge erfolgte untereinander mit Kupplungsbügel, -haken und Hilfskette.

In der Zeit der Herausgabe der Wagenbauberichte fallen bereits eine Reihe von Verbesserungen am Puffersystem und an der Wagenfederung.

Wie aus den Abbildungen der ersten LDE-Wagen erkennbar ist, waren die Personenwagen der 1. und 2. Klasse mit Stangenpuffern versehen, den Stößelstangen bis in Wagenmitte reichten und dort in Blattfedern eingriffen. Bei den Wagen der 3. Klasse und Frachtwagen wurden die Stöße durch gepolsterte Kissen (Roßhaar u. ä.) aufgenommen. Als Wagenfeder dienten Blattfedern, die, an den Enden noch ungerollt, unmittelbar in „Schuhen“ am Längsträger anliegen. Eine interessante Federart, die sogenannte Bogenfeder, sollte das alte Federsystem ablösen. Wegen großer Nachteile im Winterbetrieb (Auflaufen der Feder auf Schneezusammenballungen) und Bruchgefahr konnte sie sich nicht durchsetzen. Die Fahreigenschaften durch relativ freien Lauf der Achse ohne Achshalter (der sich bei modernen Drehgestellkonstruktionen in heutiger Zeit wieder einstellte) müssen aber hervorragend gewesen sein. Die Wagenbauanstalt wirbt mittels eines zitierten Presseberichtes: „In der Nr. 109 der „Allgemeinen Deutschen Zeitung“ vom 18. Juli (1843) heißt es in einem Berichte über die Eröffnungsfestlichkeiten der Magdeburg-Halberstädter Bahn am Schlusse: Als ein höchst bemerkenswerter Fortschritt im Eisenbahnwesen, hinsichtlich der Bequemlichkeit für die Reisenden, wurden in den Werkstätten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nach einem ganz neuen System erbauten Personenwagen betrachtet. Die schöne elegante Einrichtung in denselben wird kaum noch beachtet, wenn man mit höchster Überraschung die mit keinem bisher bekannten Fuhrwerke zu vergleichende, äußerst sanfte Bewegung in diesen Wagen empfindet. Von dem bisher gewohnten zitternden, betäubenden Rollen, der kurzen heftigen Seitenschwankungen, dem Rasseln der Fenster etc. ist hier keine Spur, und man kann bei schneller Fahrt bequem schreiben. Das Urtheil von Sachverständigen, sowohl über das System als über die technische Ausführung dieser Fahrzeuge war allgemein befriedigend.“

„Das System ist selbst von dem bisherigen darin abweichend, daß die Räder paarweise unabhängig sind (d. h. die Achse, d. V.), und die Achsarme mit den Büchsen Spielraum haben, um sich von einer Seite auf

die andere schieben zu können. Dazu kommt, das jedes Rad zwei Tragfedern hat, die jede aus einem Stück Stahl bestehen und durch eine eigentümliche Kettenverbindung angespannt werden. Diese Spannung ist in der Mitte an den Achsbüchsen und an beiden Endpunkten an den Wagen befestigt. Dadurch entsteht die auffallend sanfte Bewegung dieser Wagen, weil die dadurch die Ausgleichung der konischen Räder auf den Schienen entstehende schlangenförmige Bewegung sich in den Feder Gelenken zwischen der Achsbüchse und dem Wagenkasten bricht und nicht wie bei dem bisherigen System durch Achshalter dem Wagen mitgeteilt wird . . .“

Unsere Wagen haben diese Federung nun wieder nicht gehabt. Sicher war der Bericht für uns äußerst interessant deshalb, weil er sehr anschaulich das Ringen der Wagenbauer um höhere Fahreigenschaften ihrer Wagen in den unmittelbaren Anfangsjahren wiedergibt und andererseits ein kleiner Einblick in die „Genüsse“ einer Eisenbahnfahrt gegeben wird.

Nun ist es aber höchste Zeit, uns mit unseren Wagen in der Packung und den echten Vorbildern zu beschäftigen:

Der Packwagen (Abb. 28)

Beginnen wir mit dem Packwagen. Wir wollen uns dabei gleichzeitig mit einigen Reglements befassen, die bei der Betrachtung der übrigen Wagenmodelle ebenfalls von Nutzen sein werden. Bereits in der Vorbereitungsphase der LDE galt die Bahn vordergründig als Personentransportunternehmen, selbstverständlich sind auch entsprechende Frachtströme kalkuliert worden. Die spätere Entwicklung des Güterverkehrs, der nach Einnahmen gerechnet, ab 1852 den Personenverkehr überflügelte, hatte keiner so recht vorausgesehen. Der anfangs zur Verfügung stehende gedeckte Güterwagen, wie er in

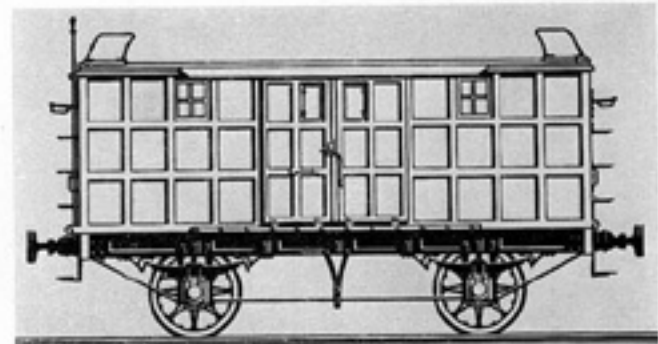


Abb. 28

unserer Packung zu finden ist, übernahm in den Reisezügen die Rolle des Packwagens. Er war für das geräumige Gepäck der Passagiere vorgesehen, denn in den niedrigen und relativ engen Abteilen war dazu kein Platz. Das Mitführen auf dem Dach des benutzten Wagens, wie es in England üblich war, hatte sich in Deutschland nicht eingeführt. In den Reglements für die Passagiere, bei der LDE für zwei Groschen erhältlich, hieß es:

„Alles Gepäck, wovon 50 Pfd. frei, Übergewicht aber mit 2 Groschen für je 10 Pfd. für die ganze Strecke zu bezahlen ist, wird mit 1 Taler pro Pfund garantiert, muß mit Namen und Bestimmungsort bezeichnet, eine Stunde vor Abfahrt eingeliefert und der darüber unentgeltlich erteilte Garantieschein abgefordert werden . . .“

Die äußere Konstruktion ist relativ einfach gehalten und geht aus der Zeichnung hervor. Der gesamte Wagen ist eine Holzkonstruktion. Über die Ausfachungsplatten liegen keine konkreten Angaben vor. Aus den Wagenberichten geht hervor, daß für solche Zwecke zuerst Holzplatten zur Anwendung kamen, die sich nicht bewährten, später Blechplatten. (Die besten Erfahrungen im Personenwagenbau für Tafelungen wurden mit einer präparierten Fasermasse, vermutlich Steinpappe, gemacht.) In jedem Zug lief ein Packwagen mit, aus Sicherheitsgründen für die Passagiere unmittelbar hinter der Lokomotive.

Über die Inneneinrichtung der ersten Wagen ist wenig bekannt, auf jeden Fall entsprechend der Reglements der für die Durchführung der Zugfahrt Verantwortlichen, z. B. Wagenwärter, Wagenschmierer, waren im Packwagen verschiedene Mindestausrüstungen vorhanden. Entsprechende Einrichtungen für Zugführer und Packmeister waren sehr einfach. In einer Veröffentlichung von 1870 wird die Einrichtung der Packwagen der ehemaligen sächsischen Westbahn angegeben mit: Stehpult, verschließbarer Kasten und Schemell!

Die ersten zweiachsigen Packwagen hatten einen Achsstand von 8 Fuß und 1 Zoll (nach Zeichnung!), d. h. 2,54 m.

Unser Vorbild, sich an ein Fragment eines LDE-Güterwagenuntergestells im VMD anlehnend, hat einen Achsstand von 3350 mm. Außerdem besitzt er Federpuffer und diese in einer der heutigen Betriebsanordnung (BO) entsprechenden Höhen- und Seitenlage. Die Federn wurden bereits in der heutigen Form mit geroltem Auge und Aufhängung über Federschaken und Federbock ausgeführt. Obwohl auf den meisten originalen Zeichnungen die Bremseinrichtung nicht dargestellt ist, war ein Großteil der Wagen mit einer Handbremse, die von hochliegendem Bremsersitz aus betätigt wurde, versehen.

Befragen wir dazu nochmals die einschlägigen Reglements der LDE, insbesondere das erste Signalbuch auf deutschen Bahnen! In den Signalen für den Lokführer lesen wir:

- ... 2. Bremsen!
 Ein langer Ton, dem drei kurze Pfliffe folgen.
 3. Bremsen los!
 Ein langer Ton, dem zwei kurze nachfolgen."

„Signale der Schaffner an die Tenderwache (ein Beobachter auf dem Lokomotivtender, d. V.):

- ... 2. Anhalten!
 Die Flagge wird hoch über den Wagen hinausgehalten und hin und her geschwenkt. Auf dieses Signal muß die Tenderwache den Lokführer sogleich veranlassen, den Dampf abzuschließen und mit der Pfeife das Signal zum Bremsen zu geben. Gibt die Tenderwache selbst dieses Signal, so haben die Schaffner sofort zu bremsen."

Trotzdem waren nicht alle Wagen mit Bremsen ausgerüstet, vor allem die Passagiere der vornehmen Wagenklasse sollten vor Belästigungen verschont bleiben.

Wagen 2 Klasse (Abb. 29)

Unser Wagen ist nach Geschäftsbericht als „Personenwagen mit 4 Coupés auf 4 Rädern II. Classe zu 32 Personen“ einzustufen. Erstmals wird diese Bauart im Ge-

schäftsbericht von 1857 erwähnt. Diese Wagen sind noch in eigener Wagenbau-Anstalt hergestellt worden.

In Ermangelung geeigneter Zeichnungen mußte für den Vorbildwagen eine vorhandene 1:10-Zeichnung der Zittau-Reichenberger Bahn (ursprünglich für Sächsisch-Schlesische Bahn) genutzt werden. Eine unmittelbare Verbindung zur Leipziger Wagenbau-Anstalt ist nicht nachweisbar, aber auch nicht ausgeschlossen.

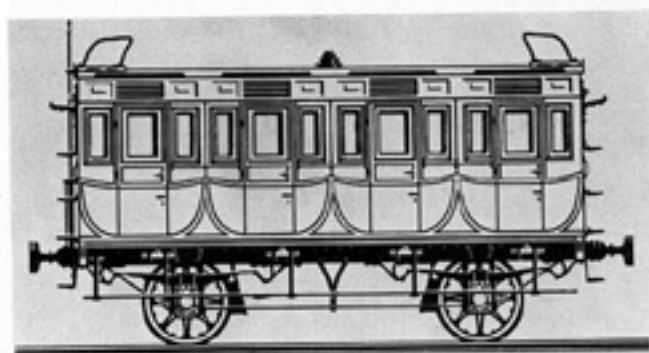


Abb. 29

Gewisse äußere Ähnlichkeiten zum zweiten Personenwagen, dem Wagen 3. Klasse, sind unverkennbar. Der 2. Klasse-Wagen verfügt über Bankfenster, während beim 3. Klasse-Wagen an dieser Stelle nur Jalousien eingelassen sind, die nach Originalzeichnung innen geschlossen waren. Die Hauptunterschiede sind, im Modell nicht darstellbar, in der Inneneinrichtung zu suchen.

Auf eine nicht nur bei der LDE eingeführte Eigenart in der Aufteilung der Wagenklassen im Zug sei hier noch hingewiesen.

Der Bedarf an Abteilen der 1. Klasse war auf deutschen Bahnen bei weitem nicht so groß, wie das bei den englischen Vorbildbahnen der Fall war. Man führte deshalb sogenannte Batard-Wagen, bei denen ein (meist) 2. Klasse Wagen mit zwei Halbabteilen (Batards) 1. Klasse an den Wagenenden kombiniert war. Bei der LDE waren Ende der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts noch mehrere dieser „Batard“-Wagen mit zwei und drei Achsen in Betrieb.

In den Anfangsjahren des Wagenbaues bei der LDE waren die Konstrukteure geneigt, bereits ab Wagen mit vier Abteilen die Wagen dreiachsig auszuführen. Mit der Abkehr von reinen empirischen Methoden und Unterbreitung der Wagenkonstruktion mit wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie Auswertung von Erprobungen kam es zur Abkehr von mancher ausgeübter Praxis. So ist auch die zunehmende Einführung zweiachsiger Wagen mit länger werdenden Radständen zu verstehen.

Wagen 3. Klasse (Abb. 30)

Von den gravierendsten Veränderungen bereits in den Anfangsjahren des Wagenbaues und -betriebes auf der LDE waren die Wagen der 3. Wagenklasse betroffen. Wie wir bereits erfuhren, waren die ersten Wagen völlig offen. Wer kann sich heute so eine Fahrt unter schlechtesten Witterungsverhältnissen, Ruß- und Funkenbelästigung überhaupt noch vorstellen?

Aus den Geschäftsberichten ist zu ersehen, daß die Gesellschaft unmittelbar in den ersten Betriebsjahren gezwungen wurde, etwas für ihre Fahrgäste der 3. Klasse

zu tun. So wurden die Wagen mit Dächern und Kautschukseilenvorhängen nachgerüstet. Sicher war auch dann das Reisen noch kein allzugroßes Vergnügen, doch bestimmt angenehmer als in der Postkutsche. Einigen Wagen der 3. Klasse war sofort das Schicksal beschieden, in Zukunft nur noch als Packwagen dienen zu dürfen. Die ersten Wagen der 3. Klasse hatten, wie auf unserer Abbildung 26 zu sehen ist, Längsbänke und ähnelten,

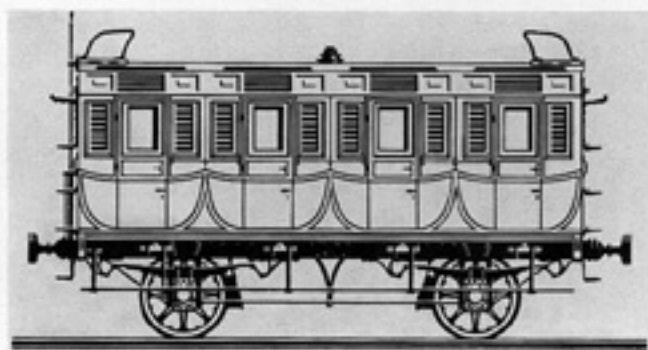


Abb. 30

abweichend von der Kutschenform, mehr dem offenen Frachtwagen. Ab 1852 sind bei der LDE erstmals 3. Klasse-Wagen in Coupé-Form im Bestand.

In einer Einschätzung aus dem Jahre 1854 über den Wert der LDE werden die in den letzten Jahren durchgeführten Verbesserungen u. a. auch der Fahrzeuge eingeschätzt. So waren durch den höheren Ausstattungsgrad die Kosten eines Wagens der 3. Klasse von anfangs 800 Taler auf 2300 Taler angestiegen.

Ab 1856 wird in den Geschäftsberichten ein zweiachsiger 3. Klasse-Wagen in Coupé-Form in 4 Abteilen nachgewiesen, so daß wir mit unserem Modell äußerst vorbildgerecht liegen. Dieser Wagen muß noch aus eigener Werkstatt stammen, denn die Wagenbauanstalt übernahm erst 1859 andere Aufgaben. Unser Modell entlehnt sich wiederum einer 1:10-Vorbildzeichnung der Zittau-Reichenberger (Sächsisch-Schlesischen) Bahn, da von dem genannten Wagen keine genauen Zeichnungen, dafür aber eine in den Hauptmaßen im wesentlichen übereinstimmende Skizze im Wagenverzeichnis der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen von 1895 vorhanden ist.

Auf die Ausstattungsunterschiede ist bereits hingewiesen worden. Neben Fragen der Polsterung und der Abteilausstattung mit Beleuchtung, Teppichen, Spiegeln u. ä. waren auch die Wände weit spartanischer gestaltet. Insgesamt stellte die Bahnverwaltung bei allen Wagenklassen an die Qualität der Bauausführung hohe Anforderungen. Bereits das kleinste Detail muß als hochwertige Handwerksarbeit angesehen werden. Bei den Recherchen zu den historischen Gegebenheiten stößt man immer wieder auf neue Erkenntnisse, die einem Achtung und Anerkennung vor den Leistungen unserer Vorfahren abverlangen.

Equipagentransportwagen (Abb. 31)

Kommen wir jetzt zum letzten Wagen in unserer Pakkung.

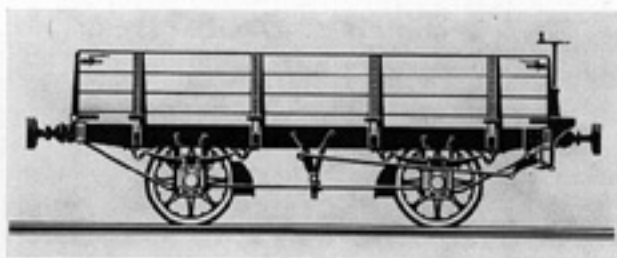


Abb. 31

In den Wagenbauberichten finden wir keine Darstellung eines zweiachsigen Equipagentransportwagens, obwohl dieser in der Preisliste enthalten ist und demzufolge auch im Produktionsprogramm der Wagenbauanstalt war.

Wie bereits an anderer Stelle ausgeführt, gehörte der Equipagentransportwagen zu der „Erstausrüstung“ der LDE. Die Anzahl der zu verladenden Equipagen war relativ hoch, die Einnahmen wurden in den Geschäftsberichten jährlich gesondert abgerechnet. Bis zu 900 im Jahr sind dort nachgewiesen. Vorhanden waren 9 solcher speziellen Kutschenwagen, wobei die vorhandenen vierachsigen offenen Frachtwagen zum Transport von Fuhrwerken, die ebenfalls für mehrere Equipagen genutzt werden konnten, nicht mit erfaßt sind.

In einem autorisierten Handbuch von 1870 lesen wir zum Thema Equipagentransportwagen: „Als früher noch Reisende mit ihren Equipagen, d. h. die Reisenden selbst in ihren Equipagen sitzend, mehrfach auf Eisenbahnen befördert wurden, wurde diesen Equipagentransportwagen ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Man konstruierte dieselben mit langen Tragfedern, damit die Reisenden sanfter fahren sollten und waren beispielsweise in England die Equipagentransportwagen der Great-Northern-Eisenbahn... sehr beliebt. Dieser Wagen hat 2,44 m Radstand und eine Plateaulänge von 4,422 m bei einer Breite von 2,03 m...“ Später nutzten die Bahnverwaltungen normale Plattformwagen bzw. offene Frachtwagen mit niedrigen Bordwänden, die abnehmbar oder klappbar waren.

Tatsächlich ist bei der LDE ab 1850 kein „Kutschenwagen“ mehr nachgewiesen und die Anzahl der offenen Packwagen mit „4 Rädern und 80 Ctr. Ladung“ nimmt zu, selbstverständlich nicht zum Kutschtransport allein! Gegen 1860 ist der Transport von Equipagen bereits auf 140 Stück im Jahr zurückgegangen. Unser Vorbildwagen wurde wiederum nach einer Zeichnung eines sächsischen Originalwagens (Sächsische Ostbahn) mit niedriger Bordwand nachgestaltet. Der Achsstand des Vorbildwagens beträgt drei Meter. Die Federung der Wagen ist die normaler Güterwagen. Unser historischer Zug soll im Original einmal mit einer Bremsvorrichtung versehen werden, deshalb ist an allen unseren Modellwagen eine Handbremse zu erkennen, deren Bremsklötze (im Original aus Pappelholz) einseitig am Radreifen angreifen. Die bei allen unseren Wagen analoge Ausführung ist entsprechenden Vorbildausführungen nachempfunden, wie sie in Sachsen in der Anfangsperiode der Eisenbahn üblich waren. Am Equipagentransportwagen als Feststellbremse, konnte sie bei den übrigen Wagen vom Bremser auf Signal des Lokführers bedient werden.

Quellenverzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1: O. S. Nock, „Eisenbahnen gestern und heute“, Wilhelm Heyne Verlag, München, 1977
- Abb. 2: Sammlung des Verkehrsmuseums Dresden (VDM)
- Abb. 3: Ludwig/Neumann: „Erinnerungen an den Bau und die ersten Betriebsjahre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn“. Civilingenieur Bd. 35/36, 1889/90 (Sonderdruck)
- Abb. 4: ebenda, eigene Ergänzungen
- Abb. 5: Sammlung VMD
- Abb. 6: Sammlung VMD
- Abb. 7: Robert Böker, „Frühe sächsische Eisenbahngründungen“. Als Manuskript gedruckt für die Mitglieder des Familienverbandes Harkort. Kannegiesser, Hagen-Haspe, vmtl. 1939
- Abb. 8: wie 3
- Abb. 9: wie 3
- Abb. 10: wie 3
- Abb. 11: wie 3
- Abb. 12: wie 3
- Abb. 13: wie 3
- Abb. 14: wie 3
- Abb. 15: wie 3
- Abb. 16: Postkartenserie der Kesselfabrik Übigau, Selbstverlag
- Abb. 17: wie 3
- Abb. 18: Arthur Weichhold: „Johann Andreas Schubert, Lebensbild“, TU Dresden, 1966
- Abb. 19: wie 16
- Abb. 20: wie 3
- Abb. 21: wie 3
- Abb. 22: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg
- Abb. 23 bis Abb. 27: wie 3
- Abb. 28 bis Abb. 31: VEB PIKO

Literaturverzeichnis

1. O. S. Nock: „Eisenbahnen gestern und heute“, Wilhelm Heyne Verlag, München, 1977.
2. Nährich/Meyer/Preuß: Lokomotivarchiv Sachsen, Bd. 1, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1984.
3. Ludwig Neumann/P. Ehrhard: „Erinnerungen an den Bau und die ersten Betriebsjahre der Leipzig-Dresdner Eisenbahn“, Civilingenieur, Bd. 35/36, 1889/90.
4. Arthur Weichhold: „Johann Andreas Schubert. Lebensbild“ TU Dresden, 1968.
5. I. Wagenbaubericht und I. Wagenbau-Zeichnungen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn v. Jahre 1843-1852.
6. Udo Becher: „Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie“, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1981.
7. Bauberichte, Geschäftsberichte, Generalversammlungsprotokolle der Leipzig-Dresdner Eisenbahn v. 1834-1860.
8. Edmund Heusinger von Waldegg: Handbuch für spezielle Eisenbahntechnik. Zweiter Band. Der Eisenbahn-Wagenbau. Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig, 1870.
9. Direktorium der LDE (Verfasser: F. E. Hillig): Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten 25 Jahren ihres Bestehens. Denkschrift zur Feier am 8. April 1864.
10. Manfred Berger: „Historische Bahnhofsbauten“, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin, 1980.
11. Reglements der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (versch.).
12. Arbeitsmappe des Direktoriums v. Gustav Harkort.
13. Robert Böker: „Frühe sächsische Eisenbahngründungen. Zum Gedenken an Gustav Harkort und die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vor 100 Jahren am 8. April 1839. Als Manuskript gedruckt für die Mitglieder des Familienverbandes Harkort. Druck: Kannegiesser, Hagen Haspe.
14. N. N. W. Meißner: „Geschichte u. erklärende Beschreibung der Dampfmaschinen, Dampfschiffe u. Eisenbahnen“ Leipzig u. Dresden, 1839.
15. Helmholtz/Slaby: Die Entwicklung der Lokomotive, I. Bd. 1835-1880, München u. Berlin, 1930.
16. F. Gaiser: Kritische Bemerkungen zu dem Werke von R. v. Helmholtz u. W. Slaby: Die Entwicklung der Lokomotive...“ in der Zeitschrift „Die Lokomotive“, Wien, 31 (1934) 5 (Mai) S. 87/88.

Herausgeber: VEB PIKO Sonneberg
Wilhelm-Pieck-Str. 27
Sonneberg
DDR - 6400

Verfasser: Dipl.-Ing. Rolf Steinicke

Umschlaggestaltung: Erhard Wenzel

Satz und Druck: Grafia Druckerei Königsbrück GmbH · III-17-20

Druckgenehmigung: SG 160/12/90

Programm

zur Eröffnung der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

§. 1.

Am 7. April, Nachmittags 1 Uhr, versammeln sich im Bahnhofe zu Leipzig die daselbst zur Eröffnung eingeladenen Personen, der Königl. Commissar, die Mitglieder des Directoriums und Gesellschaftsausschusses, der Ober-Ingenieur und der Bevollmächtigte der Compagnie.

Das mit Fahrbillets versehene Publicum hat freien Zutritt in die durch Aufstellung einer Abtheilung der Communalgarde begrenzten Räume des Bahnhofes.

§. 2.

Nach einer einleitenden feierlichen Musik wird der Königl. Commissar einige auf die Feier bezügliche Worte an die Versammlung richten.

§. 3.

Um 1½ Uhr wird das erste, um 2 Uhr das zweite Signal mit der Eisenbahnglocke gegeben, worauf alle Eingeladenen sofort ihre Plätze in den auf den Karten bezeichneten Wagenabtheilungen einzunehmen haben und es erfolgt unter Kanonensalven die Abfahrt nach Dresden.

§. 4.

In Wurzen, Oschatz, Riesa, Priestewitz und Oberau werden die in der Nähe dieser Ortschaften wohnenden Gäste, welche sich, mit ihren Einladungskarten versehen, vor Ankunft des Zuges auf den betreffenden Bahnhöfen bereit zu halten haben, aufgenommen.

§. 5.

Bei der gegen 6 Uhr erfolgenden Ankunft auf dem Bahnhofe zu Dresden findet eine feierliche Begrüßung der Ankommenden, Seiten des Stadtraths und der Stadtverordneten daselbst, statt.

§. 6.

Am 8. April, früh 7½ Uhr, haben sich im dasigen Bahnhofe alle eingeladenen Theilnehmer am Festzuge zu versammeln.

§. 7.

Se. Majestät der König und Ihre Majestät die Königin, sowie die Hohen Mitglieder des Königl. Hauses werden durch Allerhöchst Ihre Gegenwart das Fest zu verherrlichen geruhen und werden durch das Directorium der Compagnie und die zu diesem Ehrendienst erwählte Deputation empfangen und an die für Allerhöchst Dieselben bestimmten Wagen begleitet.

§. 8.

Bei Ankunft der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften auf dem Bahnhof erfolgt das erste und Punkt 8½ Uhr das zweite Glockensignal, worauf jeder Eingeladene unverzüglich den auf den Karten bezeichneten Wagenplatz einzunehmen hat; und eine Kanonensalve verkündet die Abfahrt.

§. 9.

Besondere Feierlichkeiten auf den verschiedenen Anhaltspunkten können wegen Kürze der Zeit nicht statt finden.

§. 10.

Nach der Ankunft des Festzuges in Leipzig, welche ebenfalls durch Abfeuerung von Kanonen bezeichnet wird, werden die Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften ein *Déjeuner d'honneur* einzunehmen geruhen, welchem die eingeladenen Personen beiwohnen.

§. 11.

Zwischen 2 und 3 Uhr erfolgt unter gleicher Anordnung wie bei der Abfahrt die feierliche Rückfahrt nach Dresden.

§. 12.

Unmittelbar nach den Festzügen gehen von Leipzig und von Dresden Dampfwagenzüge zum Dienste des Publicums mit Plätzen aller 3 Klassen ab und es ist hierbei Veranstaltung getroffen, dass alle Züge möglichst gleichzeitig an den Endpunkten eintreffen.

Das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Gustav Harkort, Vorsitzender.

F. Busse, Bevollmächtigter.

Bekanntmachung.

Da das willkürliche Betreten der Eisenbahn für die Erhaltung und Sicherheit derselben von den nachtheiligsten und zugleich von allgemein gefährlichen Folgen ist, so wird mit Genehmigung des Königl. Hohen Ministerii des Innern hiermit deshalb folgendes öffentlich bekannt gemacht:

1.

Das **Betret**en der Bahn außerhalb der durch Barrieren geschlossenen Wegekrenzungen ist nur den Beamten und Arbeitern der Compagnie und denen gestattet, welche eine vom Abtheilungs-Ingenieur, oder dem Ober-Ingenieur, oder dem Bevollmächtigten der Compagnie ausgestellte und gestempelte **Erlaubniskarte** zum Begehen der Planie der Bahn erhalten haben.

Allen Andern ist das Betreten der Planie bei **zwei Groschen** — das der Böschungen, Dämme und Gräben bei **sechs Groschen** — **Strafe** für jeden Uebertretungsfall verboten.

2.

Auch Inhaber von Erlaubniskarten dürfen bei gleicher Strafe die Bahn nicht da betreten, wo dieselbe zu gleicher Zeit mit Dampfzügen befahren wird.

3.

Auf der Planie der Bahn zu **reiten**, ingleichen das Beschädigen der **Gräben** der Bahn durch allzu nahes **Knackern**, ist bei **acht Groschen** Strafe untersagt.

4.

Alle, welche die Eisenbahn an den Uebergangspuncten der Chausseen, Communications- und Feldwege, mit Pferden, Fuhrwerk oder Vieh passieren, haben hierbei den Anordnungen der angestellten und mit Schilden versehenen **Bahnwärter** Folge zu leisten, namentlich ist das eigenmächtige **Öffnen der Barrieren**, das **Anhalten** mit Fuhrwerk und Vieh auf den Uebergangspuncten und deren Apparaten zu keiner Zeit gestattet.

5.

Die durch Uniform oder Hutschild kenntlichen, mit schriftlicher Instruction versehenen Bahnwärter sind angewiesen, auf die Beobachtung vorstehender Vorschriften zu halten und berechtigt, die Uebertreter zu pfänden, unbekannte Personen aber oder solche, bei denen die Pfändung sonst nicht anwendbar ist, zu arrestiren und an die betreffende Gerichtsobrigkeit zur Vernehmung und Bestrafung abzuliefern.

Leipzig, den 26. März 1838.

Das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Gustav Harkort, Vorsitzender.

A. Dufour, für den Bevollmächtigten.

Auf Anordnung des Königl. Hohen Ministerii des Innern wird hierdurch in Bezug auf vorstehende Bekanntmachung Jedermann bedeutet, den darin enthaltenen, zur Sicherheit der Bahn und der Reisenden selbst unumgänglich nöthigen Bestimmungen und Warnungen die genaueste Folge zu geben.

Außer den Bahnwärttern sind auch die Chausseewärter und die Gensdarmarie beauftragt, Aufsicht zu führen und den erstern Beistand zu leisten.

Ruthwillige und in ihren Folgen unmittelbaren Nachtheil und Gefahr bringende Beschädigungen der Bahn oder dessen, was dazu gehörig ist, unterliegen noch überdies nach Befinden der Bestrafung nach den Criminalgesetzen und dem der Compagnie vorbehaltenen besondern Anspruche auf Schadenersatz.

Wornach sich Jedermann zu achten hat.

Leipzig, den 26. März 1838.



Königlich Sächsische Kreis-Direction

Dr. von Falkenstein.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

15 1/2 geogr. Meilen.

Station Leipzig.

Leipzig am 1. März 1839.

Fahrtaxe für Personen und Equipagen

von Leipzig nach	Für eine Person in I. Classe		Für eine Person in II. Classe		Für eine Person in III. Classe		Für eine Halb- chaise u. dergl. leichtes Fuhrwerk		Für eine vier- sitzige Chaise		Für einen vier- oder sechspänni- gen Kutschenwagen	
	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.
Wurzen	—	15	—	10	—	6	2	4	2	12	3	6
Luppa-Dahlen	1	3	—	18	—	11	3	20	4	8	5	18
Dichau	1	9	—	22	—	14	4	16	5	6	7	—
Niesa	1	18	1	4	—	18	6	—	6	18	9	—
Pristewitz	2	6	1	12	—	23	7	16	8	16	11	12
Oberau	2	10	1	16	1	1	8	8	9	—	12	12
Dresden	3	—	2	—	1	6	10	8	11	16	15	12

Die in eigenen Wagen mitfahrenden Personen haben Plätze II. Classe, die auf dem Post III. Classe zu sitzen.

Fahrtaxe für Uebergewicht und garantirtes Reisegepäck

von Leipzig nach	Für 41 bis 100 Pf. ohne Garantie		Für 101 bis 150 Pf. ohne Garantie		Für 151 bis 200 Pf. ohne Garantie		Für 1 bis 40 Pf. garantirtes Gepäck		Für 41 bis 100 Pf. garantirtes Gepäck		Für 101 bis 150 Pf. garantirtes Gepäck	
	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.	Zhr.	Gr.
Wurzen	—	2	—	3	—	5	—	2	—	3	—	7
Luppa-Dahlen	—	3	—	6	—	8	—	3	—	6	—	11
Dichau	—	4	—	7	—	10	—	4	—	7	—	14
Niesa	—	5	—	9	—	14	—	5	—	9	—	18
Pristewitz	—	6	—	12	—	17	—	6	—	12	—	23
Oberau	—	7	—	13	—	19	—	7	—	13	1	1
Dresden	—	8	—	16	1	—	—	8	—	16	1	7

Gepäck-Ordnung.

1. Alles Reisegepäck muß mit dem Namen des Eigenthümers und dem Bestimmungsorte deutlich bezeichet sein.
2. Eine Stunde vor der Abfahrt ist das Gepäck aufzugeben und etwaige Ueberfracht zu berichtigen, da für **später** eingeliefertes oder unterrichtet geliegenes Gepäck die Mitnahme nicht zugesichert werden kann.
3. Jeder Reisende hat 40 Pf. frei; für schwereres Passagiergeht ist das Uebergewicht nach vorstehender Tabelle zu zahlen.
4. Der Reisende hat auf sein Gepäck selbst zu achten und die Annahme desselben bei Ankunft zu bewirken, da die Compagnie nicht dafür haftet.
5. Wer aber sein Gepäck unter die Garantie der Compagnie stellen will, zahlt dafür die Tare nach vorstehender Tabelle und erhält dagegen einen Garantieschein mit **N.**, gegen dessen Zurückgabe **allein** das darauf bezeichnete Gepäck am Bestimmungsorte ausgeliefert oder mit 1 Zhr. pro Pf. bezahlt wird, falls solches verloren gegangen sein sollte.
6. Der Inhaber eines solchen Garantiescheins ist der eigenen Sorge für sein Gepäck überhoben, **so wie der Unbequemlichkeit bei Ankunft auf der Station dessen Auslieferung abzuwarten oder es einem Träger anzuvertrauen**, indem er es beliebig, jedoch innerhalb 24 Stunden, gegen den **Schein** abfordern lassen kann.
7. Wer sein Gepäck über 1 Zhr. pro Pf. versichern will, zahlt eine in obigem Verhältnisse zu erhebende Prämie.