Sächsisch-Schlesische Eisenbahn – 175 Jahre

Frühe Geschichte in den Regionen Dresden und Radeberg

Von Klaus Schönfuß

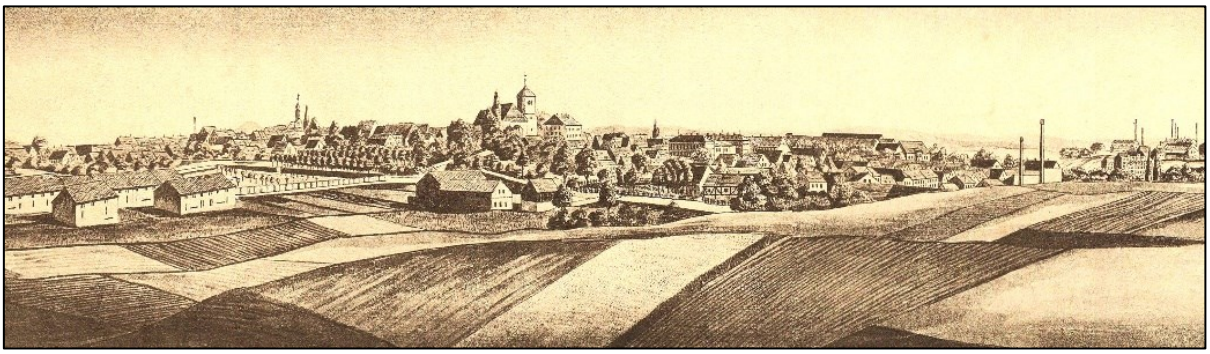
Redaktionsstand: Oktober 2020

Inhaltsverzeichnis

Die Anfänge 2
Radeberg wird wichtiger Teil sächsischer Industriegeschichte und Industriekultur 3
Früher Eisenbahn-Bau im Radeberger Land 5
Die Streckengliederung 6
Der Radeberger Bahnhof 7
Das erste Stationsgebäude 1845 8
Die Neben- und Betriebsgebäude 11
Die Bahnhofs-Erweiterungen ab 1895 13
Stations- und Betriebsgebäude 13
Güterabfertigung 14
Der Wasserturm – ein Radeberger Wahrzeichen 16
Zum Bahnhof gehörende Wohngebäude 17
Die Inbetriebnahme der Strecke – Initialzündung für den Aufschwung der sächsischen Oberlausitz 19
Die „Jungfernfahrt“ nach Radeberg 20
Die Fahrzeuge 22
Die Kommunikations-Technik - Telegrafie 24
Die Brücken 24
Bei Radeberg 25
Bei Kleinwolmsdorf 25
Die industrielle Entwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts stellt neue Anforderungen 27
Die Situation im Radeberger Umland 28
Planung einer neuen „Nord-Ost-Bahn“ mit Anschluss-Strecke nach Radeberg 28
Die Visionäre 32
Das Ende des Projektes 34
Quellen 35
Einzelnachweise 35

Die Anfänge

Am 17. November 1845, vor 175 Jahren, begann mit der Inbetriebnahme des ersten Teilstückes der „Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn“ vom Schlesischen Bahnhof Dresden nach Radeberg eine neue Phase der wirtschaftlichen Entwicklung des östlichen Teiles des Königreiches Sachsen. Die jahrhundertealte Industriegeschichte und -kultur Sachsens erreichte eine neue Dimension. Das neue Verkehrsmittel „Eisenbahn“ ermöglichte den industriellen Aufschwung und schuf die Voraussetzungen dafür. Radeberg hatte die besondere Rolle, die erste sächsische Stadt östlich von Dresden zu sein, die von dem neuen Verkehrsmittel „Eisenbahn“ erreicht wurde. Dieser „Startschuss“ hatte in der sächsischen Eisenbahn-Entwicklung eine besondere historische Bedeutung. So, wie die „Sächsisch-Schlesische Eisenbahn“ die erste von der Landeshauptstadt Dresden aus in Richtung Osten führende Eisenbahnlinie im Königreich Sachsen (und nach „Leipzig – Dresden“ die zweite Fernbahnlinie[1]) war, wurde der Bahnhof Radeberg mit dem „Einrollen“ des ersten Zuges auf diesem ersten Bau-Abschnitt und der damit erfolgten Strecken-Inbetriebnahme am 17. November 1845 der erste sächsische Bahnhof östlich von Dresden und damit vom ganzen östlichen



Ansicht Radeberg von Nordwesten (etwa Häselsberg / heutiger Friedhof), um 1884. Halblinks hinter den Scheunen der damalige Friedhof, darüber der Rathausturm, etwa Bildmitte die Kirche mit dem alten Turm. rechts daneben die Stadtschule.

Königreich Sachsen.

> *„Die Stadt Radeberg, durch grosse Brände im vorigen Jahrhunderte zweimal heimgesucht, bietet im Innern nichts Alterthümliches und Merkwürdiges dar; dagegen findet der, welcher sich für Verkehrswesen und Industrie interessirt, umsomehr in den nächsten Umgebungen. In der Richtung nach Süden, eine Viertelstunde von der Stadt, liegt der Bahnhof der schlesischen Bahn, mit vielbesuchter Restauration. Von hier wird die von Radeberg über Radeburg nach Grossenhain projectirte Bahn ausgehen… Auf dem Wege nach dem Bahnhofe, wo die Stadt, an eine Anhöhe gelehnt, einen recht stattlichen Anblick gewährt, liegt rechts auf dem Vorsprunge eines Berges die Actien-Bierbrauerei zum Bergkeller und links ein anderes, den Namen Saxonia führendes Actien-Unternehmen, ein Eisenwalzwerk, verbunden mit Eisenbahnwagen-Fabrik. Ausserdem giebt es noch drei Glashütten mit doppelten und dreifachen Oefen, welche Hohl- und Tafelglas fabriciren, eine Eisengiesserei, eine Cigarren-Formen- und Kisten-Fabrik, eine Holzstoff-Fabrik und eine grosse Färberei und Druckerei.“* [2]

Diese kühnen Visionen zur Weiterentwicklung der Eisenbahn im Großraum Radeberg sind bereits 1873, vor rund 150 Jahren, in dem Buch „Das Augustusbad bei Radeberg“ niedergeschrieben und veröffentlicht worden. Aber woher nahm der Autor Karl

Gautsch damals dieses Wissen über die „*von Radeberg über Radeburg nach Grossenhain projectirte Bahn“*?

Radeberg wird wichtiger Teil sächsischer Industriegeschichte und Industriekultur

Am 5. Dezember 1841 erhielt der Stadtrat zu Radeberg von der Königlich-Sächsischen Kreisdirektion eine Mitteilung über die Bildung eines „*Comité zur Anlegung einer Eisenbahn von Dresden nach der Oberlausitz bis theils an die königl. Preuß. theils Böhm'sche Grenze“.* In diesem Verwaltungsbezirk sind davon die Fluren und Ortschaften *„Neustadt Dresden, Stadt Neudorf, Scheunenhöfe, Pieschen und Weinberge, Wilschdorf, Klotzsche, Langebrück, Lotzdorf, Stadt Radeberg, Wallroda, Klein Wolmsdorf, Arnsdorf, Die Königl. Staats Waldung längs dieser Strecke* (Dresdner Heide)“ betroffen. Anzumerken ist hier, dass die Streckenführung zur Vermeidung steiler Anstiege ursprünglich in einer großen Schleife westlich des Dresdner Hellers vorgesehen war, weil vom Schlesischen Bahnhof (Bf. Dresden-Neustadt) nach Klotzsche bzw. dem Standort des (erst 1873 eingerichteten) Haltepunktes „Königswald“ auf 6,7 Streckenkilometern 73 Höhenmeter zu überwinden sind, mit abschnittsweiser Steigung von 1 zu 55, d.h. fast 2 %.

Das „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité“ wurde am 24. Juli 1843 in die „Sächsisch-Schlesische Eisenbahn-Gesellschaft“ (im folgenden SSEG genannt) als Aktiengesellschaft gewandelt. Nachdem 1843 die dazu notwendigen Staatsverträge[3] zwischen den Königreichen Preußen und Sachsen abgeschlossen worden waren, erhielt die AG am 22. August 1844 die erforderliche Konzession und wurde verpflichtet, die Bahn zwischen Dresden und Görlitz bis zum 1. Juli 1847 zu vollenden.

Radeberg um 1853, links die „Chaussee nach Dresden“. Ansicht etwa von der heutigen Rathenaustraße.

Radebergs Bürgermeister Dr. Kuntzsch forderte am 18. März 1844 die von der Bahnlinie betroffenen Grundstücksbesitzer öffentlich auf, die Vermessungs-, Markierungs- und Revisionsarbeiten zu dulden. Er kündigte bei Zuwiderhandlungen oder Veränderungen an den Markierungen entsprechende Straf-Maßnahmen an.[4]

Das Direktorium der SSEG forderte den Radeberger Stadtrat am 29.5.1844 auf, Vorschläge zum Anlegen eines Bahnhofes in der Nähe der Stadt auszuarbeiten und informierte, dass dieser nicht in eine wünschenswerte Nähe der Stadt zu bringen sei und deshalb auch ein „Communikationsweg“ dahin anzulegen ist. Damit sollten zusätzliche Überquerungen des Rödertales vermieden werden. Diese damals ziemlich große Entfernung von den Stadtgrenzen sollte sich wenig später bei dem rasanten Ausbau der Industriegebiete südwestlich der Stadt als Glücksumstand erweisen, konnten doch die neuen Firmenstandorte auf den freien und größtenteils ebenen Flächen relativ einfach

an das neue Massentransportmittel Eisenbahn angeschlossen werden. Das machte Radeberg als Industrie-Standort attraktiv, wodurch sich insbesondere die auf Massen- und Schüttgut-Transporte angewiesene Glasindustrie (neben Kohle und dem Rohstoff Sand für die Glashütten auch die Kohle für den zunehmenden Dampfmaschinen-Betrieb und später zur Erzeugung von Generatorgas) schnell und massiv in Radeberg ansiedelte.
Den Anfang machte der aus Schlesien stammende J. H. Wilhelm Rönsch. Er ersteigerte das zuvor von ihm gepachtete Gelände des ehemaligen Vorwerks Rödershausen und erbaute darauf 1858 die erste Radeberger Glasfabrik. Damit ist Wilhelm Rönsch der eigentliche Begründer der Glasindustrie in Radeberg. Gemeinsam mit seinen Schwägern Anton und Hermann Hirsch und finanzieller Unterstützung eines weiteren Schwagers, Adolph Hirsch, gründete er hier 1862 das „Glashüttenwerk Wilhelm Rönsch Hirsch & Co.“. Noch 1862 trennte sich Rönsch von seinen Schwägern und baute gegenüber der Straße eine neue Hohlglasfabrik, die Brüder Hirsch wandelten die erste Glashütte zum „Tafelglaswerk Gebr. Hirsch“. Diese erste Expansion wurde zu einer Art Initialzünder für den rasanten Aufschwung der Glasindustrie in Radeberg und war, verbunden mit dem folgenden Zuzug weiterer Angehöriger der Glashütten-Dynastie Hirsch nach Radeberg, der Motor der Entwicklung zu einem neuen Zentrum der sächsischen Glasindustrie. Verbunden mit der bereits 1835/36 vom *„Schönferber und Fabricant“* Carl Wilhelm Scherz auf dem benachbarten Gelände der ehemaligen Stadtmühle gegründeten „ersten Fabrik“ und dem 1862 gegründeten „Eisenwerk“ (1863 „Von Klitzingsche Eisenwerke und Maschinenfabrik“; 1870 „Saxonia Eisenwerke und Eisenbahnbedarfsfabrik Radeberg AG“; 1890 „Vereinigte Eschebach’schen Werke AG“) begann so Mitte des 19. Jahrhunderts der Aufschwung des Landstädtchens zu einer bedeutenden sächsischen „Grünen Industriestadt“. Die Glashütten und ihre Folgebetriebe (Eisengießereien, Formenbau) konnten sich nördlich und südlich der neuen Bahnlinie ansiedeln, Wohnbebauung und andere Industriezweige folgten, die „Südvorstadt“ entwickelte sich, und – fast mittendrin – der Radeberger Bahnhof mit dem immer größer werdenden Güterbahnhof.
Fast alle Radeberger Glashütten verfügten bereits vor der großen Bahnhofs-Erweiterung in den 1890er Jahren über Anschluss-Gleise. Selbst die „unten im Rödertal“ gelegenen beiden Glaswerke (Rönsch und Gebr. Hirsch) verfügten seit dem Neubau der „Städtischen Gasanstalt“ 1875 mittels eines nördlich des Bahndammes talwärts führenden Stich-Gleises und einer am Gaswerk befindlichen Drehscheibe über Bahnanschluss. „Hinter der Drehscheibe“ wurden die Waggons lange Zeit von Pferden gezogen.

Schriftkopf aus dem Jahre 1941 mit der stolzen Stadt-Werbung „Grüne Industriestadt an der Dresdener Heide“

Ohne den frühen Eisenbahn-Anschluss ab 1845, den damals „*eigentlich keiner richtig gebraucht hatte*“, wäre dieser enorme Aufschwung von einer unbedeutenden Kleinstadt zur „Grünen Industriestadt Radeberg“ undenkbar gewesen. Radeberg hatte sich zu einem wichtigen Teil der sächsischen Industriegeschichte gemausert und somit zu einem festen Bestandteil sächsischer Industriekultur.

Radeberg um 1840. Aufgrund der Geländestruktur (Tal der Großen Röder) wird deutlich, dass die Bahnlinie kaum näher an das Stadtgebiet herangeführt werden konnte. Der Bahnhof lag „weit außerhalb der Stadt“.
Basis-Karte von Oberreit; Deutsche Fotothek df_dk_0000832, Lizenz CC BY-SA 4.0.
Eintrag der Bahnlinie ab 1845: der Verfasser

Früher Eisenbahn-Bau im Radeberger Land

Am Schlesischen Bahnhof in Dresden-Neustadt begann nach dem ersten Spatenstich am 10. Juni 1844 der Bau des ersten Abschnittes der Strecke und der Bau der Brücke über den Bischofsweg.
Die Strukturierung der Strecke erfolgte in Meilen, Sektionen und Stationen. Der Bahnhof Radeberg gehörte zur III. Meile, am Übergang von Sektion I zu Sektion II.
Die Streckenführung erfolgte letztlich nicht über den ursprünglich vorgesehenen Heller-Bogen, der die Steigung nach Klotzsche umgehen sollte, sondern vom Schlesischen Bahnhof durch die Albertstadt, um das „Königl. Arsenal“ bzw. Kasernengelände zu erschließen, direkt östlich am damaligen Dorf Klotzsche vorbei. Hier wurde erst 1873 außerhalb des Dorfes ein Haltepunkt errichtet. Dieser spätere „HP Königswald“ ist erst 1918 in „Bahnhof Klotzsche“ umbenannt worden. Weiter führte die Strecke südlich von Langebrück und südlich von Radeberg über Fischbach, das einen eigenen Bahnhof erhielt, nach dem damals unbedeutenden Arnsdorf. Der Bahnhof Fischbach war wichtig, weil hier die Böhmische Salzstraße gekreuzt wurde (heutige S159, Brücke

am Fischbacher Straßen-Abzweig „Alter Bahnhof“). Zwischen Radeberg und Arnsdorf waren die Strecken-Anschlüsse nach Kamenz (ab 1871) und Pirna (ab 1875) als Abzweige von der Strecke Dresden – Bischofswerda konzipiert. Der Radeberger Stadtrat lehnte kurzsichtig den Vorschlag der Staatsbahnverwaltung zum Ausbau Radebergs als Bahn-Knotenpunkt ab. Das führte Anfang der 1870er Jahre zur Konzeption des Kreuzungs-Bahnhofes Arnsdorf, der letztlich erst am 15. Oktober 1875, einschließlich der „Arnsdorfer Kurve“, als Bahnknoten eingeweiht wurde. Weil beide Streckenabzweige außerhalb der Ortschaft Arnsdorf lagen, bestand keine Dringlichkeit zum Ausbau des eigentlichen Bahnhofes Arnsdorf, der somit erst 30 Jahre nach dem Radeberger eingeweiht wurde. Nach der Herausbildung des neuen Arnsdorfer Bahnhofes als Kreuzungspunkt (Strecken Dresden – Görlitz mit Pirna – Kamenz) verlor der Bahnhof Fischbach seine Bedeutung und wurde am 9. Januar 1877 geschlossen.

Das Gelände war insgesamt sehr schwierig, das Misstrauen großer Teile der Bevölkerung gegenüber dem neuen und den Meisten noch unbekannten Verkehrsmittel entsprechend stark.

> „*Die Steigung von 1 zu 55, welche vor dem jetzigen provisorischen Bahnhof auf dem rechten Elbufer* (gemeint ist der Schlesische Bahnhof; d. Verfasser) *beginnt, ist in Deutschland so außergewöhnlich, daß es wünschenswert erscheint, das fahrlustige Publikum durch mehrmonatliche Erfahrung von der Ungefährlichkeit zu überzeugen…“.*

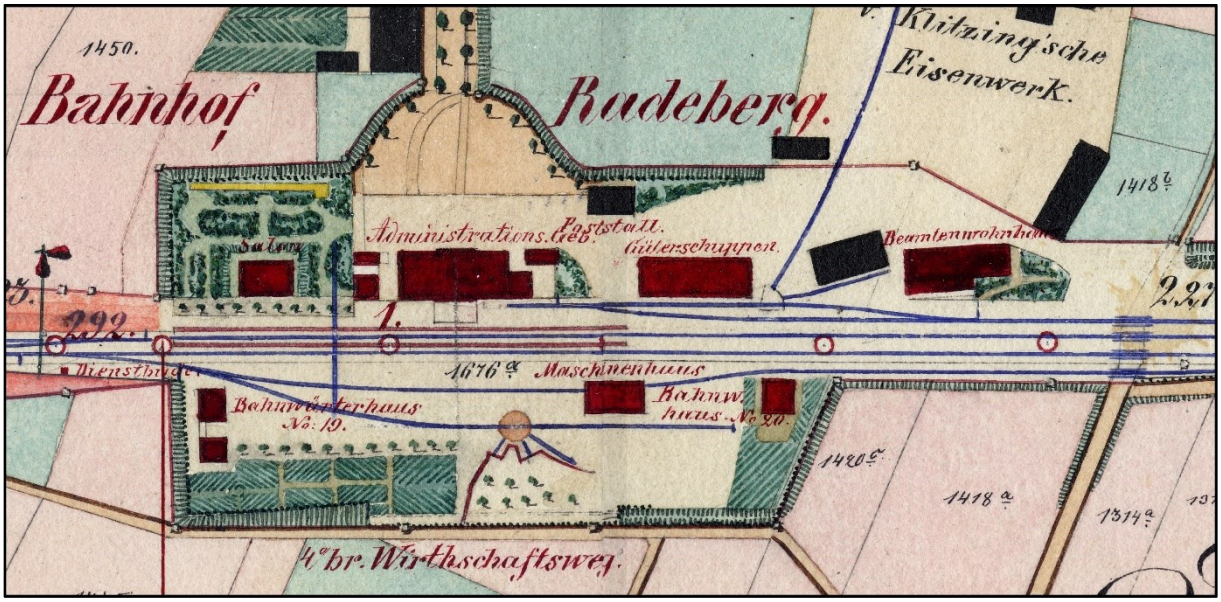
Ungewöhnlich viele Brücken und aufzuschüttende Dämme sowie der etwa 1.100 Ellen ≈ 625 Meter lange Fels-Einschnitt zwischen Langebrück und dem Bahnwärterpunkt Lotzdorf bei Radeberg waren zu bauen. Dieser wurde überwiegend von Bergleuten aus dem Freiberger Revier und dem Erzgebirge gehauen, die rund 250.000 Kubik-Ellen ≈ ca. 45.300 Kubikmeter Felsgestein sprengten und herausschlugen. Dieser kleine Abschnitt führte zur Verzögerung der Streckeneröffnung bis in den November 1845. Weitsichtig wurde der Einschnitt bereits für ein zweites Gleis ausgelegt. Ungewöhnlich viel Ressourcen an Menschen, Material, Wagen und Pferden wurden benötigt. Laut Geschäftsbericht der SSEG waren im November 1844 *„12.373 Arbeiter und Fuhrleute, davon 1.014 ausländische Hilfsarbeiter, sowie 492 Pferde*“ eingesetzt. Zeitweise waren allein in Langebrück ca. 3.000 Arbeiter untergebracht.[5]
Erwähnt sei, dass zur Beaufsichtigung der Bauarbeiten und der Beschäftigten sowie zur Sicherung des Baumaterials „Hilfsgendarme“ eingesetzt wurden, deren umfangreiche Pflichten, Rechte und Befugnisse in einer 3-seitigen „Instruction für die Hilfsgendarmen“ geregelt waren. Die ist am 23. Juli 1844 von der „*Königl. I. Amtshauptmannschaft des Dresdner Kreis Direktions Bezirks*“ erlassen worden.
Der Eisenbahnbau brachte also, nicht nur in unserer Region, Arbeit und Einkommen.

Die Streckengliederung

In der folgenden „Draufsicht auf den Radeberger Bahnhof“ sind alle wesentlichen Stufen der Streckengliederung sichtbar.
Die Streckengliederung für Projektierung, Planung, Bau und Bahnbetrieb erfolgte zusätzlich zu den topografischen Angaben, wie Entfernungs- und Höhen-Angaben, aus denen sich die Steigungs-Angaben errechneten, in Hierarchie-Stufen, die (außer für die „Meilen“ und „Stationen“) keine Längen- oder Entfernungsmaße, sondern Projektierungs- und bauseitige Abschnitte waren. Die Zählrichtung verläuft in Richtung Dresden – Bautzen.

Radeberg gehört zu (Original-Schreibweise):

a) I. Abtheilung: Dresden – Bautzen
b) III. Meile
c) III: Oberbahnwärterstrecke
d) 20. Bahnwärterstrecke
e) Sectionen: Direkt am Bahnhofsgebäude verläuft die Grenze der I. Section / Station 292 zur II. Section / Station 1. (Roter senkrechter Strich links der Grünanlagen)
f) Stationen (festes Längenmaß): 1 Station = 100 Ellen = 56,59 m Gleislänge.
g) D.h. die I. Section begann am Messpunkt des Schlesischen Bahnhofes, diese hatte 292 Stationen und endete an der Westseite des Radeberger Bahnhofsgebäudes am Streckenkilometer 16,524.



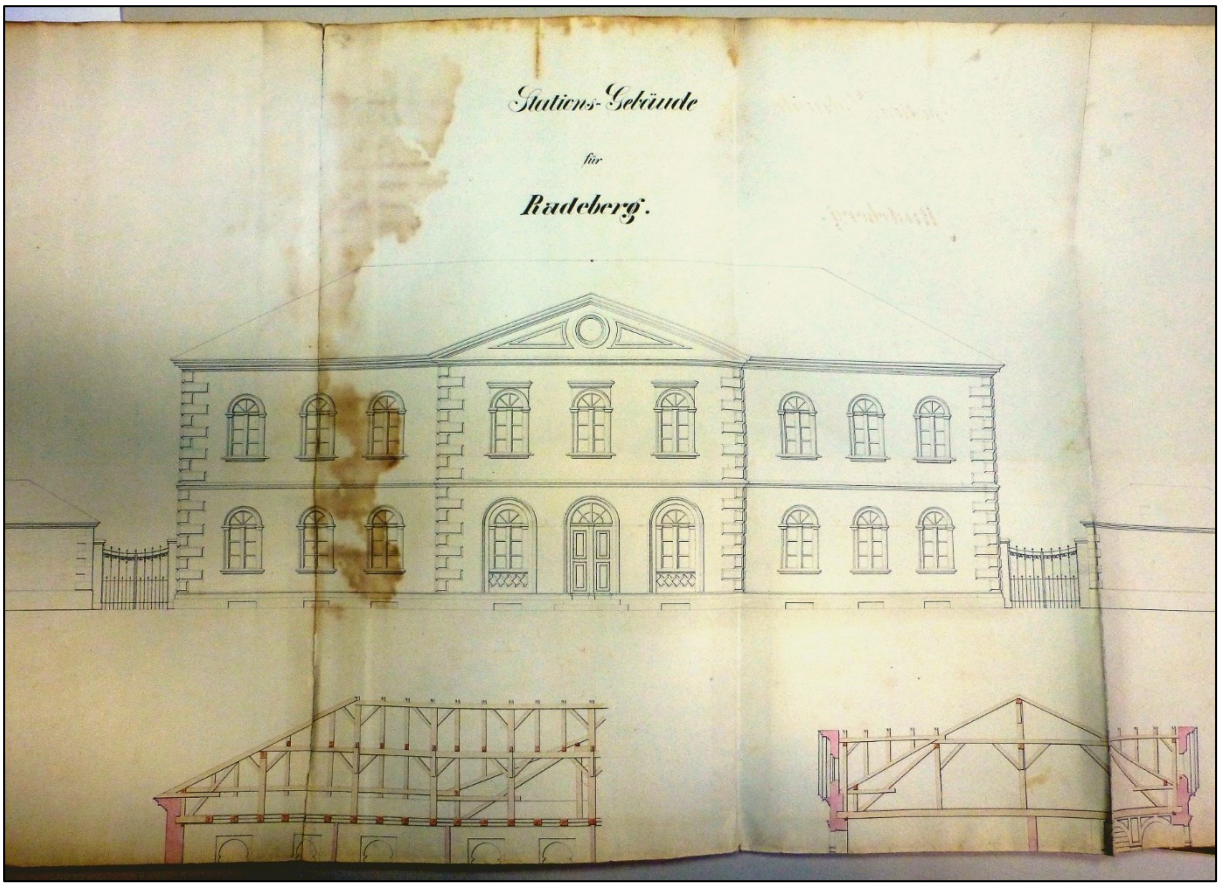
Der Radeberger Bahnhof – Draufsicht, 1860er Jahre. Die senkrechte rote Linie am linken (westlichen) Rand der Grünanlagen markiert die Grenze der am Schlesischen Bahnhof Dresden beginnenden 16,524 km langen I. Section / Station 292 zur hier beginnenden II. Section / Station 1 (Richtung Arnsdorf).
Diese „Grundriß und Längenprofile“ sind ab Planungsbeginn 1843 fortgeschrieben bzw. -gezeichnet worden. Die Abbildung zeigt den Zustand zwischen 1863 (Eintrag „Klitzingsches Eisenwerk“ in das Handelsregister) und 1870 (Verkauf und Gründung der „Saxonia Eisenwerke“). Die schwarz gezeichneten Gebäude wurden nach dem Bau des Bahnhofes, zwischen 1845 und 1863, errichtet.
Zu beachten: die Vollkreis-Drehscheibe südlich der beiden Bahnsteige und die Viertelkreis-Drehscheibe zum Anschlussgleis der Eisenwerke.
Quelle Basiskarten: Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn. Grundriß und Längenprofil der III. Meile. K. Sächs. St.E.B. Eisenbahn-Museum Dresden.
Bild-Montage und grafische Bearbeitung: Der Verfasser

Der Radeberger Bahnhof

Obwohl das Städtchen Radeberg zu Zeiten der Strecken-Projektierung um 1842/43 recht unbedeutend war, wurde seitens der SSEG bewundernswert weitsichtig und zukunftsorientiert geplant und gebaut. „Lokalpatriotische Bedenken“, die schon immer hinderlich für die Entwicklung von Städten und Ortschaften waren, mussten

hintenangestellt werden. Das „Große Ganze“ konnte darauf keine Rücksicht nehmen, ging es doch um den Bau einer über 300 km langen Fernbahnlinie von Dresden, der Hauptstadt des Königreiches Sachsen, nach Breslau, der Hauptstadt der damaligen preußischen Provinz Schlesien. So ist es nur verständlich, dass auf die vielschichtigen und zum Teil auch widersprüchlichen regionalen Belange wenig Rücksicht genommen werden konnte und die wesentlichen Maßnahmen im Sinne des schnellen Streckenbaues und der notwendigen Vereinheitlichungen von Bauabläufen und Bauwerken überwiegend mittels Vorgaben und Anordnungen der SSEG durchgesetzt wurden. Das galt auch für den Bau von Bahnstationen, Bahnhöfen und Betriebs- und Nebengebäuden.

Das erste Stationsgebäude 1845



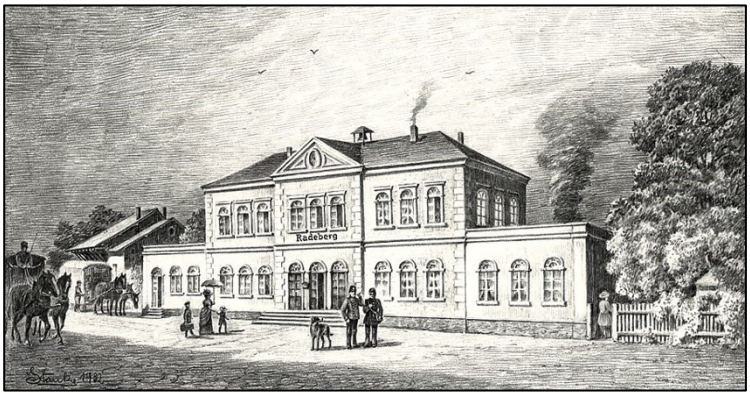
Das Stations-Gebäude, Bau-Vorgabe der SSEG an die Stadtverwaltung Radeberg von 1845.

Das Direktorium der SSEG informierte den Radeberger Stadtrat am 7. Juni 1845 mittels Zustellung mehrerer Grund- und Aufrisse als Vorgaben für den Bau des Stations-Gebäudes und der notwendigen Betriebs- und Nebengebäude.
Das Bahnhofs-Hauptgebäude (Administrations-Gebäude) und die beiden angeschlossenen Nebengebäude wurden aus massivem Bruchstein und Ziegelmauer mit Schieferdach errichtet. Im Erdgeschoss waren ursprünglich eine Restauration und ein Büro vorgesehen, die 1. Etage erhielt Dienstwohnungen. Die Restauration erhielt jedoch vorerst ein separates Gebäude mit umlaufender Veranda und großzügigen Grünanlagen westlich des Bahnhofsgebäudes.
An Nebengebäuden sind ein Waschhaus, Ställe, ein Abtritt, Holz- und Kohleschuppen und sonstige Vorratsbehältnisse geplant worden. Der Stadtrat genehmigte am 16. Juni den Bau mit der Auflage zur Einhaltung der Brandschutzvorschriften.

Wie rationell und wirtschaftlich die SSEG mittels ihrer Vorgaben an die Städte gearbeitet hat, zeigt das Beispiel der Bahnhofsgebäude. Eher zufällig ist bei den Recherchen zu dieser Arbeit die Historie des Bahnhofes Bischofswerda ins Spiel gekommen. Dieses alte Empfangsgebäude ist um 1883/84 bauseitig durch einen neuen 3-stöckigen L-förmigen Gebäudeteil erheblich erweitert worden, der sich direkt an den originalen „Altbau“ von 1845/46 anschloss.

Wegen nicht mehr gegebener Auslastung wurde der „Neubau“ von 1883/84 in den Jahren 2007 bis 2009 abgerissen, das ganze Gebäudeensemble auf den Ursprungszustand zurückgebaut und der 2-stöckige „Altbau“ aufwändig saniert.

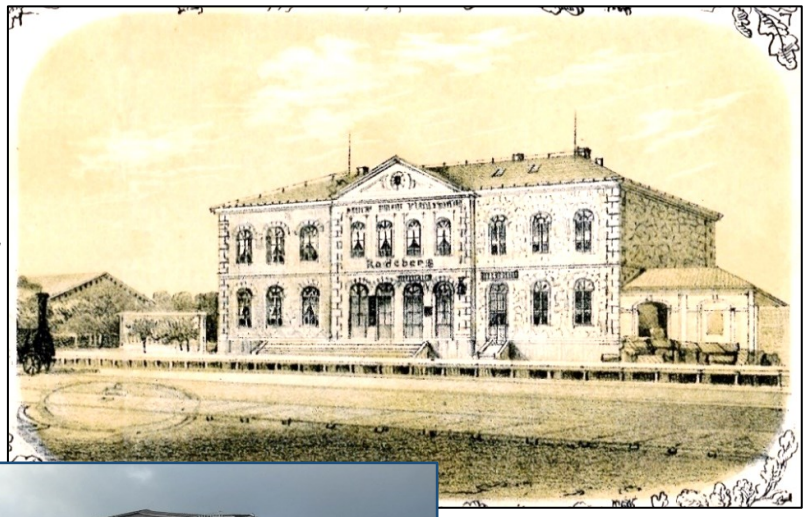
Das Bahnhofsgebäude Bischofswerda (Straßenseite) vor (Foto oben, Quelle: Datei:Bischofswerda.jpg; Robertheinzke Wikimedia, Lizenz CC BY-SA 3.0) und nach dem Rückbau um 2009 (rechts). Übrig blieb der originale „Altbau“ von 1845/46.
Dieser ist das Duplikat des baugleichen ersten Radeberger Bahnhofes von 1845.



Unten: das Radeberger Bahnhofsgebäude vom gleichen Standpunkt (etwa vom heutigen Busbahnhof) aus. Nachgezeichnet von Karl Stanka 1932.
Links der Güterschuppen, rechts die Bahnhofs-Restauration mit Gästegarten.
Quelle: Museum Schloss Klippenstein Radeberg.

Was nun wiedererstanden war, war das originale Bahnhofs-Empfangsgebäude von 1845/46. Die Überraschung besteht darin, dass dieses genau dem Bahnhofsgebäude von Radeberg gleicht, wie die Bilder nach dem Rückbau beweisen. Bischofswerda hatte also von der SSEG die gleichen Vorgaben und Bauzeichnungen für den Bahnhofsbau erhalten – es wurde schon damals, vor 175 Jahren, mit Typen- oder Einheitsbauten gearbeitet! Analog trifft das auch für die „Maschinenhäuser“ zu. Auf der Bauvorgabe-Zeichnung für das „Maschinenhaus Bischofswerda“ ist nur der Ortsname durchgestrichen und durch „…Radeberg“ ergänzt worden – auch ein Einheitsbau. Auch das ist sächsische Industriegeschichte und Industriekultur.

Der Radeberger Bahnhof 1853, von der Gleisseite gesehen. Links unten ist die Drehscheibe erkennbar. Ganz links der Giebel des separaten Restaurations-Gebäudes.
Beim Bau des Arnsdorfer Bahnhofes um 1875 und dessen späterem Ausbau als Bahnknoten (mit Pirna – Kamenz) wurde in Arnsdorf eine große Drehscheibe für die mittlerweile erheblich größeren und schwereren Lokomotiven errichtet.



Die Wirklichkeit 2020: Bahnhof Bischofswerda (Gleisseite) - Duplikat des Radeberger Bahnhofes von 1845. Der Scheingiebel auf der Gleisseite ist abgetragen worden.

Niemand von uns Zeitgenossen hat also unser erstes Bahnhofsgebäude im Original gesehen, frühe Fotografien oder exakte Maß-Angaben sind bisher nicht bekannt geworden, obwohl dieses Gebäude bis zum Abriss 1897 und dem Beginn des Neubaues des heutigen Bahnhofes existierte. Und trotzdem kann man heute unweit von Radeberg ein baugleiches Original unseres ersten Radeberger Stationsgebäudes vorfinden, man steht dort sinngemäß vor unserem Radeberger Bahnhof in seinem Ursprungs-Zustand von 1845.

Aus diesem neuen Wissen, dass in Bischofswerda ein Duplikat des ersten Radeberger Bahnhofes existiert, kennen wir heute die wirkliche Größe und die Proportionen des Radeberger Bahnhofes. Das Stationsgebäude war kleiner als vielleicht vermutet, es war 28,40 m lang, knapp 12 m breit und bis zur Traufe etwa 9 m hoch. Die Scheingiebel an den Längsseiten mit den dahinterliegenden Satteldächern erreichten eine Höhe von ca. 12 m. Im Größenvergleich war das Gebäude etwas kleiner und niedriger als der 1867 erbaute „Norddeutsche Hof“ (später Deutsches Haus) auf der Radeberger Bahnhofstraße Nr. 17.

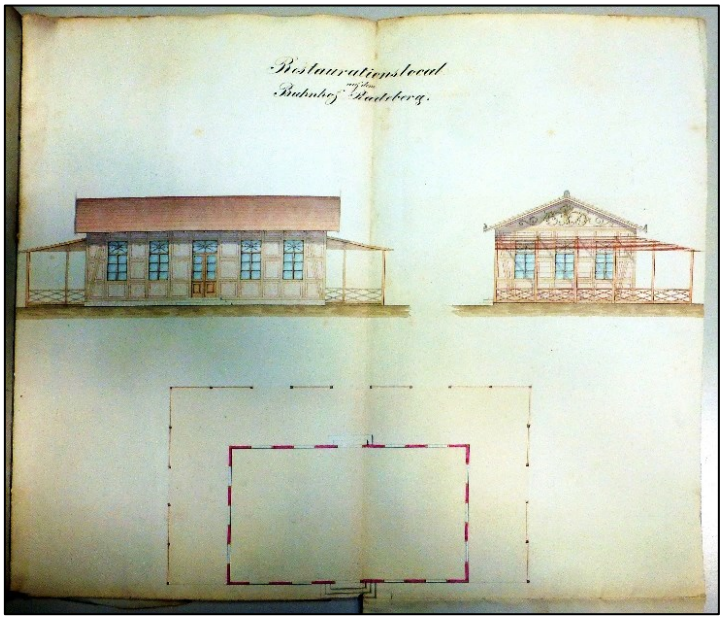
Das Bau-Tempo war bemerkenswert: Die Stadt Radeberg ist am 7. Juni 1845 von der SSEG mit dem Bau des Radeberger Bahnhofes beauflagt worden, der Stadtrat hatte die Baugenehmigung bereits am 16. Juni 1845 erteilt. Die Bahnhofs-Gebäude einschließlich der Zufahrts-Straße waren „auf freiem Felde“ zu bauen. Bereits am 17. November 1845, nur 5 Monate nach Baubeginn, erfolgte die Einweihung.

Die im Bahnhof Radeberg einzurichtende Restauration (separates Restaurationsgebäude mit Gästegarten) hatte sich der „Restaurateur“ J. R. Kaje gesichert.[6] Der folgende Eintrag in der Chronik Knobloch/Gärtner zeigt dessen Geschäftstüchtigkeit:

„Am 6. Septbr. (1845) *gab Baumeister Günther aus Dresden seinen Arbeitern am Brückenbau bei Wolmsdorf ein großes Hebefest. Während der Dauer des Baues an dieser Brücke, von welcher 1 Bogen 80 Ellen Spannweite hat, hatte Restaurateur Caje daselbst ein Restaurationszelt aufgestellt …“*

Kaje versorgte somit die vielen Bauarbeiter an der damals ungewöhnlich großen Einbogenbrücke mit einer Spannweite von exakt 79 Ellen = 44,7 m sowie an der nur etwa 140 m weiter östlich gelegenen sog. „Dreibogenbrücke“ über die Schleife der Schwarzen Röder bei Kleinwolmsdorf.

Für die *„Restauration im Bahnhofe“* hatte die SSEG eine jährliche Abgabe von 7 Thalern an die Stadt Radeberg zu entrichten. Der Konzessionsschein ist am 20. Oktober 1845 vom Stadtrat erteilt worden. J. R. Kaje übernahm die Bahnhofsrestauration, sein Nachfolger B. Kaje betrieb diese noch 1871.



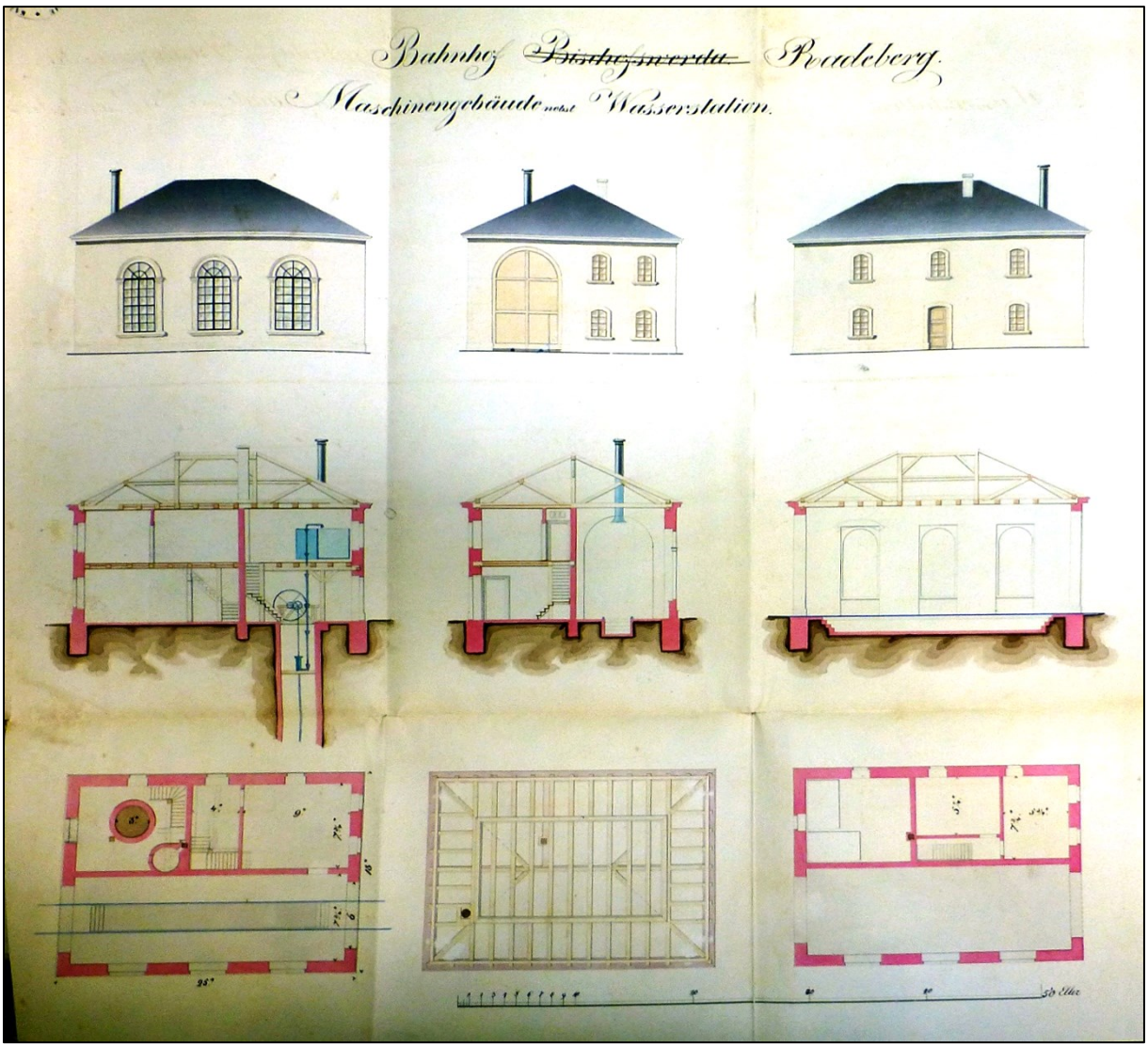
Das Restaurationsgebäude, Bau-Vorgabe der SSEG an die Stadtverwaltung Radeberg von 1845. Die Innen-Maße waren 12,9 m x 7,5 m = ca. 97 qm zzgl. 3-seitiger Veranda.

Die Neben- und Betriebsgebäude

Bemerkenswert weitsichtig und klug gebaut war auch das „Maschinengebäude nebst Wasserstation“, das zur Versorgung und Instandhaltung der Lokomotiven südlich des Bahnhofs-Gebäudes und der Bahnsteige errichtet wurde, auf der Bahnhofs-Draufsicht (Seite 7) als „Maschinenhaus“ bezeichnet.

Es hatte die stattlichen Innenmaße von ca. 13 m x 8,5 m, war längs (Ost-West-Richtung) durchgehend geteilt. Der südliche Teil (in den Grundriss-Zeichnungen oben) war 2-stöckig und enthielt die Wasserstation sowie Werkstatt-Räume. Zu ebener Erde befand sich die Pumpen-Anlage, im oberen Stockwerk die Wassertanks. Im nördlichen, innen 4,15 m breiten Gebäudeteil war der durchfahrbare Lokomotiv-Raum mit einer über fast die ganze Länge (11,7m) reichenden und in voller Normalspurweite (1.435 mm) zwischen den Schienen begehbaren Arbeits-Grube.

Beide Tore zum Lokomotiv-Raum hatten die lichten Maße von ca. 4,90 m Höhe und 3,40 m Breite. Zum Vergleich sei angeführt, dass das spätere, bis 1991 verbindliche „Lichtraumprofil“ für die deutschen Haupteisenbahnen in der Höhe bei 4,80 m und in der Breite bei 4,0 m lag[7]. Die lichte Höhe der Tore war den damals langen Schornsteinen der Lokomotiven geschuldet. Im Lokomotiv-Raum war ein höhenverstellbarer Rauchabzug eingebaut, der die Rauchgase direkt aus dem Lok-Schornstein nach außen abführte.



Das Maschinenhaus einschl. der Wasserstation des Radeberger Bahnhofes, gebaut nach dieser Vorgabe-Zeichnung der SSEG an die Stadtverwaltung Radeberg von 1845.
Bemerkenswert ist die Änderung des Titels dieser Bauvorgabe von „Bischofswerda“ in „Radeberg“. Das bedeutet offensichtlich, dass dieser „Typ Maschinenhaus“ für Bischofswerda konzipiert wurde, aber dann ebenso baugleich für den Bahnhof Radeberg vorgegeben worden war. Somit ist – wie bei den Stationsgebäuden – für beide Bahnhöfe der gleiche Typenbau errichtet worden.

Nach der Strecken-Inbetriebnahme sind weitere Gebäude und Neben-Anlagen errichtet worden:

- ein großer Güterschuppen mit Gleisanschluss östlich des Stationsgebäudes,
- ein Beamtenwohnhaus östlich des Güterschuppens,
- zwei Bahnwärterhäuser (Strecken-Nr. 19 und 20) neben dem Maschinenhaus,
- ein Anschlussgleis mit Viertelkreis-Drehscheibe für die „Klitzingschen Eisenwerke“,
- ein „Poststall“ an der Ostseite des Bahnhofs-Vorplatzes.

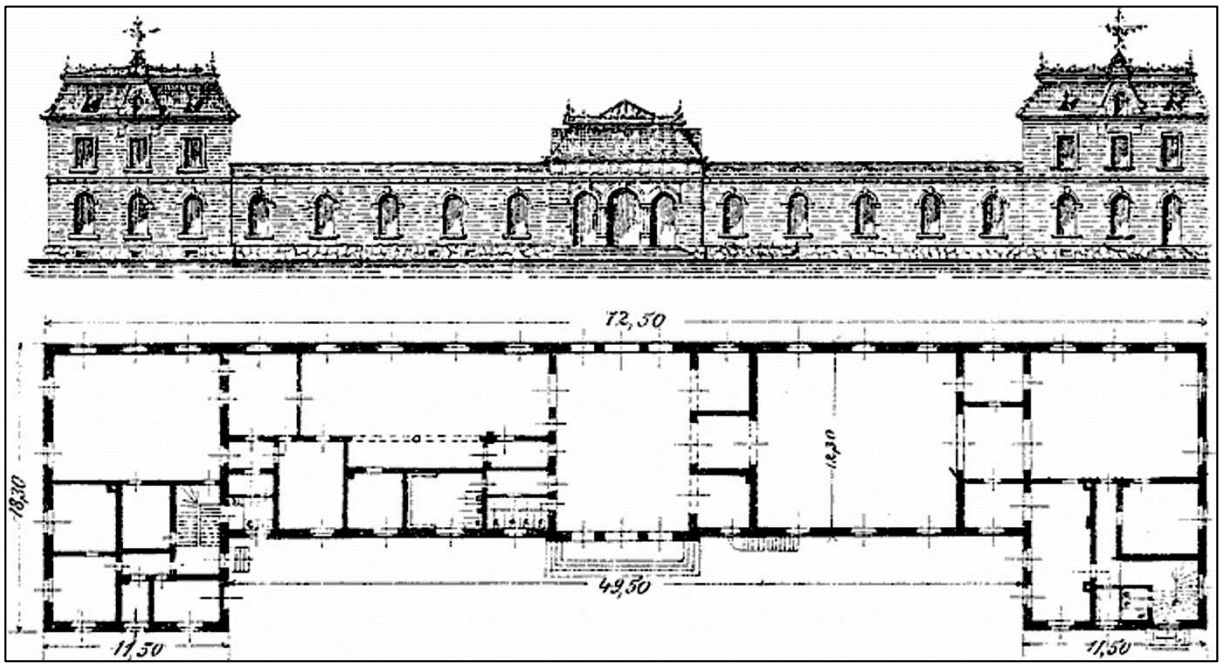
Die Bahnhofs-Erweiterungen ab 1895

Die Bahnhofsanlagen genügten schon bald nicht mehr den neuen Anforderungen der Industrialisierung an den Massen-Gütertransport und den ungeheuer gewachsenen Personen-Verkehr, auch aus den Einzugsgebieten der Radeberger Betriebe. Das alte Stationsgebäude war zu klein für mittlerweile ca. 350.000 Reisende pro Jahr geworden und kein würdiges Eingangs-Tor zur Industriestadt Radeberg mehr. Ab 1895, unter Führung des neuen Radeberger Bürgermeisters Otto Bauer, erfolgten schrittweise der generelle Ausbau, die Erweiterung und die Umgestaltung der Bahnhofs-Anlagen.

Stations- und Betriebsgebäude

Das Stationsgebäude sollte zuerst nur einen größeren Anbau erhalten, das hätte sicherlich ein ähnliches „Flickwerk“ wie in Bischofswerda ergeben. So entschied man sich für einen Neubau, der am 1. April 1898 eingeweiht wurde. Das Gebäude aus rotem Klinker ist insgesamt 75,5 m lang, die Seitenflügel sind 18,3 m und der Mittelbau durchgehend 12,3 m tief. Die heute bekannte große zentrale Empfangshalle ist erst nach 1914 errichtet worden. Nachfolgende Zeichnung[8] zeigt die hohe Funktionalität des Gebäudes mit Gepäckaufbewahrung und -abfertigung, Wartehalle, im Gebäude

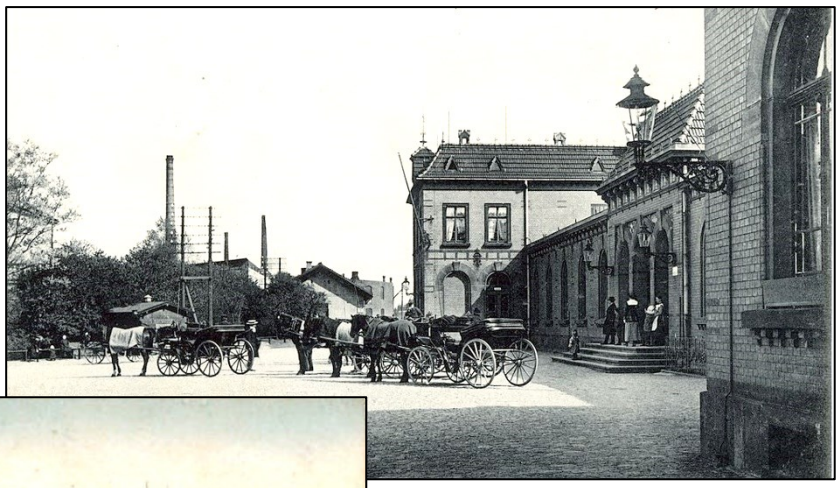
Das 1897/98 neu gebaute Stationsgebäude des Radeberger Bahnhofes (Straßen-Seite). Die mittige kleine Empfangshalle war an der Frontseite bündig mit der langen Fassade. Die Reste der Viertelkreis-Drehscheibe im Vordergrund gehörten zu den Eschebach’schen Werken. Alte Postkarte um 1900.



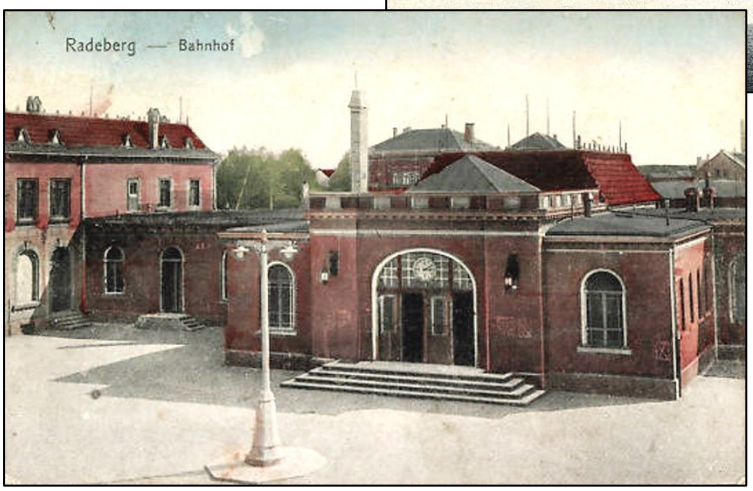
Ansicht des neuen Stationsgebäudes (Straßenseite) und Grundriss des Erdgeschosses.

befindliche Gaststätte, Fahrkartenschalter-Räumen und Diensträumen für die Beamten und Angestellten.[9]

Rechts: Der Bahnhofsvorplatz um 1910. Der lange Mittelflügel entspricht dem Original-Bau von 1898.



Unten: Nach 1914 ist die neue Empfangshalle symmetrisch und mittig an den Mittelflügel gebaut worden.



Unten: Das Empfangsgebäude heute (2020). Außer der mittleren Empfangshalle entspricht es im Wesentlichen dem äußeren Bauzustand und der Substanz von 1898.

Güterabfertigung

Der Güterbahnhof musste ebenfalls dringend weiter ausgebaut werden. Das betraf vor allem die Gleisanlagen, die infolge der Vielzahl von Anschlussgleisen in die Werke und Betriebe völlig neu konzipiert werden mussten. Vor allem die Massentransporte von Schüttgut (Kohle und Sand für die Glashütten) erforderten ungeheuren Rangieraufwand, dafür wurden wiederum neue Stellwerke benötigte. Ein neuer Ablaufberg (parallel zum Anfang der Pillnitzer Straße) reduzierte den Aufwand an Triebfahrzeug-Kapazitäten erheblich.

Nachdem die Güterschuppen 1874 und 1886 erweitert worden waren, wurde 1894/95 ein Neubau mit 2 separaten Güterböden und beidseitigen Laderampen errichtet, der später durch ein 2-stöckiges Güterverwaltungs-Gebäude ergänzt wurde. Die

Schüttgut-Massentransporte für die Glashütten und der Versand der Fertig-Erzeugnisse erfolgten mittlerweile überwiegend über die Anschlussgleise direkt in die Firmen.

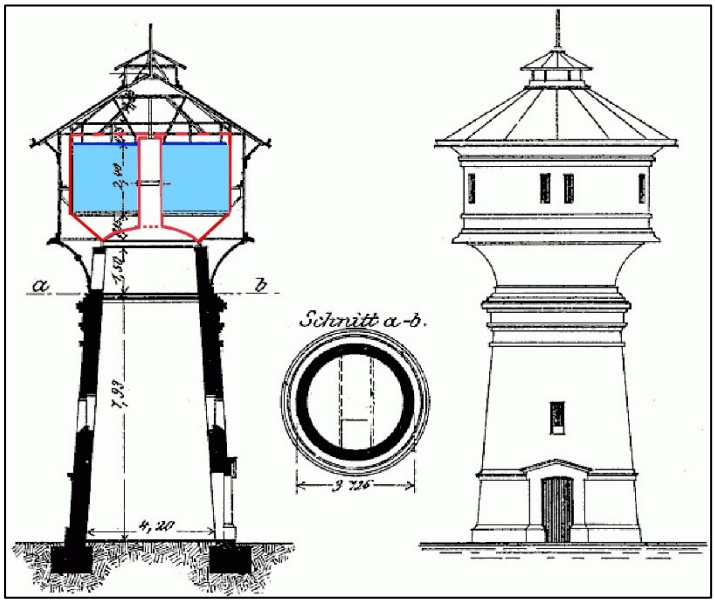
Panorama des Radeberger Bahnhofes um 1900, von der Eisenbahnbrücke König-Albert-Straße (Rathenaustraße) / Schillerstraße in Richtung Langebrück gesehen.
Rechts im Bild die Eschebach'schen Werke, Bildmitte das Stationsgebäude, links die neuen Güterböden. Das neue Güterverwaltungs-Gebäude gab es noch nicht.

Die „Grüne Industriestadt Radeberg" expandierte zu Beginn des 20. Jahrhunderts, die Bahnhofsanlagen mussten mithalten. Hier ein Teil des Güterbahnhofes (überwiegend Schüttgut) mit dem neuen Güterverwaltungs-Gebäude. Blick über die Vereinigten Eschebach'schen Werke AG (VEWAG) zur Stadt.

Für den Sperrgut- und Stückgut-Transport (einschließlich der Beladung der neuartigen Kühlwagen für Brauerei- und Molkerei-Erzeugnisse) wurde eine Laderampe benötigt, die direkt vom sich ebenfalls enorm entwickelnden öffentlichen Straßennetz befahrbar war und von der aus auch die Ladeflächen von Güterwagen (vorwiegend Flach-Wagen) für den Transport von Straßenfahrzeugen u.ä. befahren werden konnten. Diese 200 m lange und 8 m breite Laderampe[10] entstand 1895 auf den Flächen des ersten

Beamtenwohnhauses und des ersten Güterschuppens (siehe Karte Seite 7), die dafür abgerissen werden mussten.

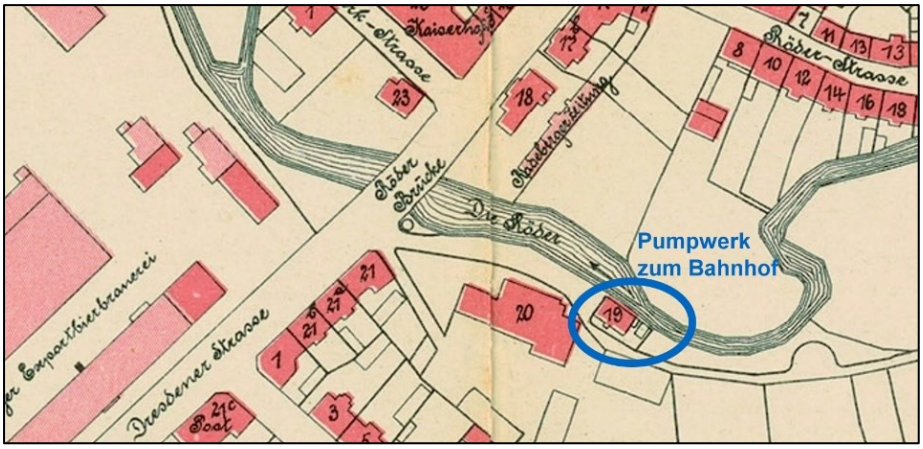
Der Wasserturm – ein Radeberger Wahrzeichen



Für die Wasserversorgung der Lokomotiven reichte auch die 1873 anstelle der ersten Wasserstation von 1845 errichtete Wasserstation nicht mehr aus. 1895 ist der „neue Wasserturm“ unmittelbar östlich der Straßen-Brücke zur Pillnitzer Straße gebaut worden. Er galt lange als ein Wahrzeichen des Bahnhofes und der Stadt.

Auch die „Wasserstation“ im 1845 gebauten Maschinenhaus genügte schon lange nicht mehr den Anforderungen der wesentlich größeren Lokomotiven, die natürlich infolge ihrer Leistungssteigerungen erheblich mehr Wasser benötigten. Zudem stand das Maschinenhaus dem stetigen Ausbau des Gleis-Netzes im Bahnhofsgelände im Wege. Eine neue Wasserstation ist bereits 1873 errichtet worden. Diese wurde 1895 durch den Neubau des heute noch als Denkmal[11] vorhandenen, aber nicht mehr funktionsfähigen Wasserturmes am östlichen Rand des Bahnhofes ersetzt. Dieser ist nach der „Bauart Intze I“[12] (Behälter mit Innenzylinder zur Aufnahme der Stufen bzw. Leiter) errichtet worden, d.h. der eigentliche Wasserbehälter im Turmkopf mit ca. 52 cbm Fassungsvermögen hatte eine besondere Bodenform, durch die keine horizontal wirkenden Kräfte auf den Turmschaft übertragen wurden. Dieser konnte dadurch wesentlich schlanker und mit dünnerem Mauerwerk, also kostengünstig, gebaut werden (siehe roter Schnitt durch den Hochbehälter in der Querschnitts-Zeichnung). Der Behälter ist in der Grundform ein Hohlzylinder, er befindet sich noch im Turm. Der innere Schacht diente der Begehung. Mit den ca. 52.000 Litern Wasser in einer Hochbehälterfüllung

konnten z.B. 2 schwere Güterzuglokomotiven der BR 50 oder etwa 5 Tenderlokomotiven BR 86 vollständig befüllt werden



Lage des Pumpwerkes für den Radeberger Bahnhof im Stadtplan 1905 (blauer Kreis)

Das Wasser wurde mittels eines etwa 100 m südöstlich der Radeberger Hospitalbrücke (Brücke Dresdner Straße / Kaiserhof, flussaufwärts) direkt am linken Ufer der Großen Röder auf dem Gelände der Böttcherei Bellmann (damalige Adresse Dresdner Straße 19, heutige Flurstück-Nr. 1083/2 im Gelbke-Hain / früher „Promenade“) gebauten Pumpwerkes in die Wasserstation und ab 1895 in den neu gebauten, etwa 600 m entfernten und ca. 26 m über dem Röder-Niveau gelegenen Hochbehälter im Wasserturm gepumpt.[13] Als 1892 die Radeberger Exportbierbrauerei eine eigene „Brauwasser-Quelle“ im Karswald bei Arnsdorf erschloss, wurde dieses qualitativ hochwertige Quellwasser mittels einer 8 km langen brauerei-eigenen Leitung in die Brauerei gepumpt.[14] Bahnverwaltung und Brauerei vereinbarten eine Mitnutzung für die Brauchwasserversorgung (Lokomotiv-Befüllung) des Bahnhofes. Daraufhin ist das Röder-Pumpwerk stillgelegt worden.
Der zur Befüllung der drucklosen Wasserkästen auf den Lokomotiven oder den Schlepptendern erforderliche „Wasserkran“ befand sich in unmittelbarer Nähe des Wasserturmes.

Zum Bahnhof gehörende Wohngebäude

Seit jeher hatten die Eisenbahn-Gesellschaften das Ziel, ihre eigenen Angestellten als Fachkräfte und vor allem ihre Beamten möglichst in der Nähe ihrer Dienststellen bzw. Arbeitsstätten anzusiedeln. Mittels der ausgeprägten Personal-Hierarchie einschl. ihrer mit den entsprechenden Uniformen und Epauletten repräsentierten Dienstränge und Ranggruppen im Unternehmen entstand nicht nur ein Status-Symbol dieser Personen in der Öffentlichkeit, es wurde auch bewusst der Stolz auf einen erreichten Dienstrang innerhalb der Arbeits- und Sozialgemeinschaft der Bahn-Mitarbeiter und innerhalb der Bevölkerung einer Stadt gefördert und als Motivation eingesetzt. Verstärkt wurde diese Bindung durch die Bereitstellung von bahneigenem Wohnraum für höhere Ranggruppen, seien es geräumige „Beamtenwohnungen“ in Wohnhäusern mit gehobenem Standard oder die Bereitstellung von relativ kleinen Wohnhäuschen, in der Regel mit einem kleinen Stück Gartenland, unmittelbar am meist abgelegenen Dienstort von Blockwärtern. Diese soziale und territoriale Bindung führte zu (fast) ständiger Dienst-Verfügbarkeit dieser Personen und währte nicht selten ein Arbeitsleben lang.

Im Radeberger Bahnhof entstand unmittelbar nach dem Bau des ersten Stationsgebäudes am östlichen Rand des Bahnhofsgeländes das erste „Beamten-Wohnhaus“, siehe Abb. Seite 7. Mit der weiteren Ausdehnung der Gleisanlagen in den 1870er Jahren musste das Wohnhaus, ebenso wie die Güterschuppen, abgerissen werden. Ein neues, größeres „Arbeiter-Wohnhaus“ ist 1874 am „neuen“ östlichen Rand des

Bahnhofsgeländes gebaut worden [15](heute saniertes Wohnhaus), direkt daneben wurde dann 1895 der Wasserturm errichtet, ebenfalls ein Einheitsbau.

Das zweite „Arbeiter-Wohnhaus“ des Radeberger Bahnhofes, 1874 am damaligen Ost-Rand des Bahngeländes errichtet (im Bild die Giebelseite zwischen Brücke und Wasserturm, beide später gebaut). Alte Ansichtskarte.

Westlich des neuen Stationsgebäudes ist 1894, ebenfalls in rotem Klinker, noch vor dem Neubau des Stationsgebäudes ein beeindruckendes Beamtenwohnhaus mit 12 repräsentativen, geräumigen Wohnungen und „kurzem Weg zu den Diensträumen“ gebaut worden.

Gegensatz:
weitab vom Bahnhof: der „Block Lotzdorf“, zwischen Radeberg und Langebrück.

links: das kleine Angestellten-Wohnhaus für den Block-Wärter und seine Familie,
rechts: das Dienstgebäude. Der Garten schloss sich rechts an das Dienstgebäude an.

Mit dem weiteren rasanten Aufschwung des Bahnhofes genügte auch dieses Wohnhaus nicht mehr den Anforderungen. Das „Beamtenwohnhaus“ direkt westlich des Stationsgebäudes entstand 1894, 4 Jahre vor dem Neubau des Empfangsgebäudes. Es ist heute noch bewohnt.

Die Inbetriebnahme der Strecke – Initialzündung für den Aufschwung der sächsischen Oberlausitz

Zur besseren Übersicht sind die einzelnen Etappen chronologisch angegeben.

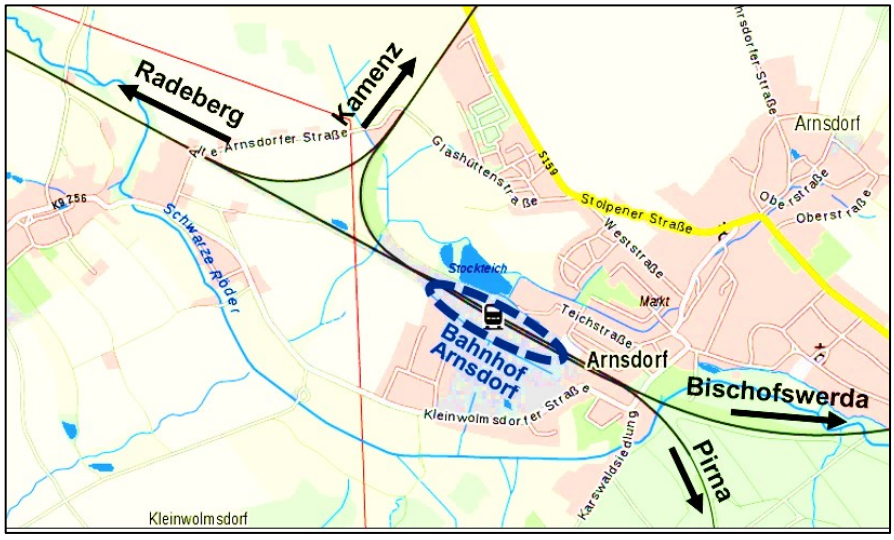
1. Mitteilung des Direktoriums der SSEG vom 6. November 1845 an den Stadtrat, dass die erste Fahrt Dresden - Radeberg am 17.November 1845 vormittags 11 Uhr stattfinden wird und *„…dass der erste Zug ein ziemlich starker werden wird*“. (Akte 5044)
2. Am 22. Oktober 1845 ereignete sich bei Langebrück während einer Probefahrt ein tödlicher Unfall, bei dem ein Bauarbeiter von der Lokomotive überfahren wurde.
3. Am 30. Oktober 1845 traf die erste Lokomotive auf einer Probefahrt von Dresden im Bahnhof Radeberg ein.
4. Am 17. November 1845 fand die „Eröffnungsfahrt“ von Dresden nach Radeberg statt. Der Zug bestand aus zwei Lokomotiven („Lusatia“ und „Germania“) und neun Wagen für je 60 Personen in sechs Abteilen. Die Fahrzeit betrug 28 Minuten.
5. Schon am folgenden Tag, dem 18. November 1845, begann der Linienbetrieb als regelmäßige Bahnverbindung mit täglich je zwei Zügen um 7 und 14 Uhr von Dresden nach Radeberg und um 9.30 und 16.30 zurück.
6. Bereits am 21. Dezember 1845 wurde die Strecke bis Bischofswerda durchgängig mit drei Zügen täglich betrieben.[16]
7. Nach Fertigstellung des 225,5 m langen und über 19 m hohen „Spreetal-Viaduktes“ in Bautzen fuhr am 23. Juni 1846 der erste Zug im Bautzner Bahnhof ein. Dieser Zug wurde von den Lokomotiven „Lusatia“ (die bereits zusammen mit der „Germania“ am 17. November 1845 den historischen ersten Zug der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn nach Radeberg gezogen hatte) und der „Saxonia“ gezogen.[17] Beide Lokomotiven wurden 1845 bei Robert Stephenson in England gebaut.

Das „Spreetal-Viadukt“ Bautzen 1850.
Gemälde von J. C. A. Richter.
Quelle: wikimedia.org/wiki/File:Bautzen 1850; gem.-frei.

Diese erste Fahrt, deren historische Bedeutung durch die Anwesenheit von König Friedrich August II. und seiner Gemahlin sowie großer Teile seines Gefolges unterstrichen wurde, war die Initialzündung für die Erschließung der sächsischen Oberlausitz mit dem neuen Verkehrsmittel Eisenbahn und damit für den wirtschaftlichen Aufschwung dieser Region, besonders der Textil-Industrie und dem rentablen Abbau und Transport des Lausitzer Granits.

8. Am 23. Dezember 1846 erfolgte die Freigabe bis Löbau, am 1. Juli 1847 bis zur Landesgrenze Sachsen/Preußen bei Reichenbach/O.L. und letztlich am 1. September 1847 bis nach Görlitz in der damaligen Preußischen Provinz Schlesien.

9. Auf der Strecke Radeberg – Kamenz startete am 1. Oktober 1871 der fahrplanmäßige Betrieb mit einer Fahrzeit von etwa 1 Stunde. Der erste Zug, gezogen von der Lokomotive „Lusatia“, fuhr bereits am 26. Mai 1871 bis zur Tunnelbaustelle Kamenz.[18] Noch vor Arnsdorf (nördl. des Rittergutes Kleinwolmsdorf) zweigte diese eingleisige Strecke in der sogenannten „Arnsdorfer Kurve“ von der Linie Dresden – Görlitz ab.



Dieser westliche Bogen, der die Strecke direkt von Radeberg nach Kleinröhrsdorf bzw. weiter nach Kamenz führte, ohne Arnsdorf zu berühren, verlor nach der Streckenverlängerung von Kamenz nach Pirna 1875 und der Tatsache, dass nun alle Züge Dresden – Kamenz nach dem Halt in Radeberg auch den Bahnknoten Arnsdorf bedienten, an Bedeutung, sodass dieser Gleisabschnitt 1911 stillgelegt wurde. Ebenso wie das zweite Gleis der gesamten Strecke Klotzsche – Arnsdorf ist das Gleis dieser Kurve nach dem Zweiten Weltkrieg als Reparationsleistung an die Sowjetunion abgebaut worden.

Nach jahrelangen Studien und Projektarbeiten begann 2006 der Wiederaufbau dieses westlichen, ca. 0,8 km langen eingleisigen Teils der Arnsdorfer Kurve, die schließlich am 4. Oktober 2009, anlässlich des Tages der Deutschen Einheit, nach drei Jahren Bauzeit eröffnet wurde.[19] Nochmals zur Erinnerung und zum Vergleich: Baubeginn der 37,2 km langen Strecke vom Schlesischen Bahnhof bis nach Bischofswerda, einschließlich der Kunstbauten (zahlreiche große Brücken), der Dämme und des Felsdurchbruches, war im Juni 1844. Die Inbetriebnahme erfolgte nach nur 18 Monaten Gesamtbauzeit im Dezember 1845!

Die „Jungfernfahrt“ nach Radeberg

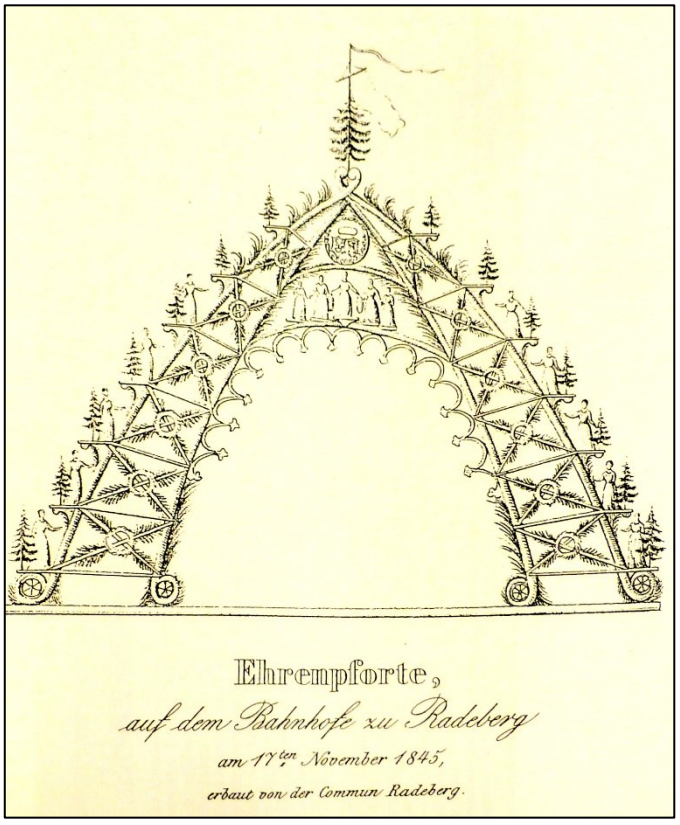
Zur Eröffnungsfahrt am 17. November 1845 haben die Chronisten festgehalten:

> *„In gespannter Erwartung harrten nun hier Alle der Ankunft des Dampfzuges. Um 11 Uhr spielten die Telegraphen und nach wenigen Minuten braußte der festlich geschmückte Dampfzug in unsere Mitte. Als die beiden Locomotiven nahten, ertönte die Musik. Als diese schwieg, öffneten sich die Schläge der Waggons, deren kostbares Aeußeres aller Augen feßelten. Als Se Königl. Hoheit Prinz Johann, das hohe Staatsministerium und das Directorium ausgestiegen waren, wurden die hohen Herrschaften von Seiten des hiesigen Bürgermeisters Dr. Kuntzsch mit einer Rede festlich empfangen…“* (Radeberger Chronik Knobloch/Gärtner).

Der Dresdner Chronist D. A. Taggesell schrieb darüber:

„Den 17. Nov. fand, begünstigt vom heitersten Herbstwetter, die Eröffnung der sächsisch-schlesischen Eisenbahn bis Radeberg statt. Einige Minuten nach 11 Uhr verließ der aus 9 Wagen und zwei Locomotiven bestehende Zug den hiesigen provisorischen Bahnhof. In 28 Minuten erreichte man Radeberg, wo im festlich geschmückten Bahnhofe die Behörden der Stadt, die Schützengarde, ein Musikchor und die zahlreich versammelten Einwohner die Ankommenden erwarteten. Bürgermeister Dr. Kuntzsch hielt die Festrede, welche wiederum von dem Vorstande des Directoriums erwiedert wurde. Nach Beendigung dieser Bewillkommnung führten die Locomotiven den Zug nach dem nahen Kleinwolmsdorf, wo man die vom Baumeister Günther erbaute bewundernswerthe Brücke in Augenschein nahm. Nachdem sich die Angekommenen an einem in der dasigen decorirten Bauhütte servirten mit feinen Weinen gewürzten Gabelfrühstücke gelabt, wurde die Rückkehr nach Dresden angetreten und in 31 Minuten vollendet. Der König war nicht anwesend, hin gegen nahm Prinz Johann an der Fahrt Theil. Den 18. Nov. begannen die Fahrten für das größere Publicum.“[20]

Wie damals üblich, verfassten der Stadtrat und die Stadtverordneten Radebergs einen gedruckten *„Gruß des Dankes und der Freude der hohen Staatsregierung und dem Directorium der sächsisch–schlesischen Eisenbahn bei Eröffnung der Fahrt…“* und übergaben diesen nach dem Eintreffen des Zuges am 17. November 1845 den Gästen.
Auf dem Bahnhof *„…wurde der Festzug von dem Stadtrath und den Stadtverordneten Radebergs, sowie von dem Schützen- und Jägerkorps der Stadt mit einem vollstimmigen Musikkorps feierlich unter einer geschmackvollen Ehrenpforte, welche eine Anzahl festlich geschmückter Mädchen Radebergs bis in ihre Höhe zierten, empfangen.*[21]



Die Stadtväter ahnten sicherlich nicht im Entferntesten, welche historische Bedeutung dieses Ereignis für die künftige Entwicklung der Stadt haben wird. Mit der Erschließung der Ortschaften im Einzugsbereich dieser neuen Eisenbahn-Strecke waren wesentliche Voraussetzungen für deren weitere Entwicklung gegeben. Nicht nur in Radeberg begann damit der industrielle Aufschwung. Es wurde eine neue Epoche der Stadtentwicklung eingeläutet. Die heute rund 500-jährige Industriekultur in Sachsen erreichte mit dem Ausbau der Eisenbahn als rationelles, modernes Massentransportmittel eine neue Phase.

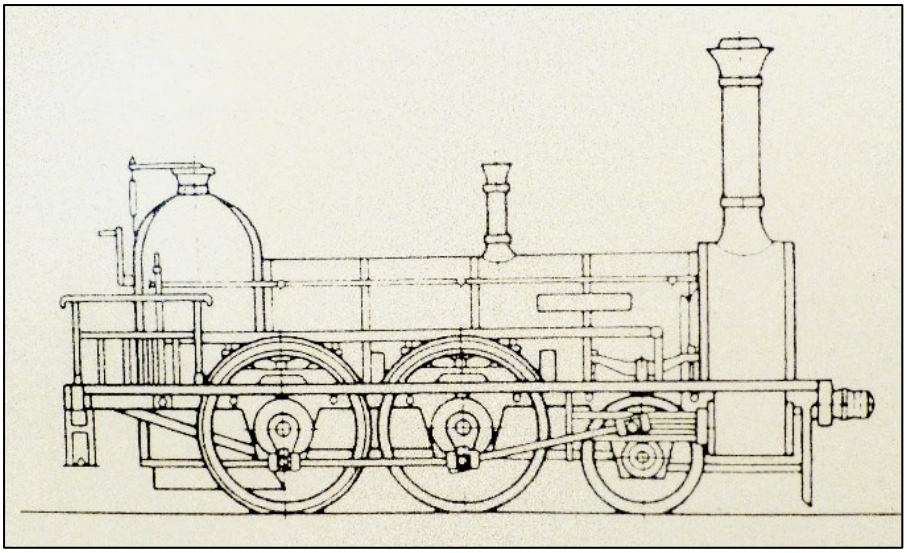
Die Fahrzeuge

In manchen Publikationen ist unkorrekt geschrieben worden, der erste Zug auf der Strecke vom Schlesischen Bahnhof nach Radeberg am 17. November 1845 wäre von der Lokomotive „Radeberg“ bzw. der „Saxonia“ gezogen worden (die Lokomotiven erhielten damals ähnlich der Schiffsbenennung Namen). Das bedarf einer Erklärung und Richtigstellung.

Die erste „Saxonia“ war die 1838 in der „Maschinenbauanstalt Übigau“ (bei Dresden) vom deutschen Eisenbahn-Pionier Andreas Schubert gebaute erste deutsche Dampflokomotive. Sie wurde nach englischem Vorbild gebaut und bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) eingesetzt. Die LDE hatte besitz- und strukturmäßig mit der SSEG nichts zu tun. Die zweite „Saxonia“ war die 1845 in der englischen Firma „*Robert Stephenson and Company Newcastle England“* mit der Fabr.-Nr. 462 gebaute wesentlich stärkere Lokomotive.

Die erste „deutsche Saxonia“ von 1838 darf also nicht mit der zweiten „englischen Saxonia“ mit der Fabr.-Nr. 462 von 1845 aus der ersten Stephenson-Serie verwechselt werden.

Diese englische Firma hatte vom Königreich Sachsen Aufträge für zwei Serien zu je sechs Lokomotiven erhalten. Zur ersten, ab 8. Juni 1845 nach Sachsen gelieferten Serie gehörten die als Erste gelieferte „Germania“ (Fabr.-Nr. 459) und die als Dritte gelieferte „Lusatia“ (Lausitz) mit der Fabr.-Nr. 461.



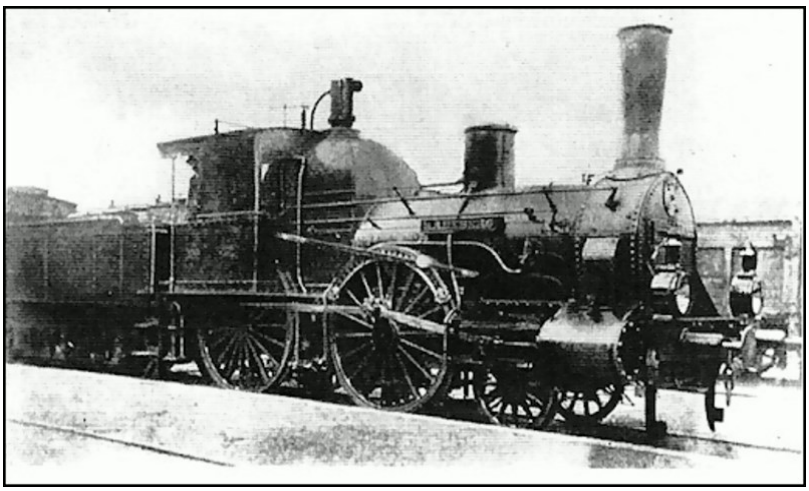
Die Lokomotive „Lusatia“ aus der ersten Stephenson-Serie im Originalzustand 1845. Das „Feuerungs-Material“ (Koks) wurde in einem Anhänger (Schlepp-Tender) mitgeführt.

Gemeinsam zogen die „Germania“ und die „Lusatia“ am 17. November 1845 den ersten Zug der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn nach Radeberg (und weiter bis zur Brückenbaustelle bei Kleinwolmsdorf).[22] Die „Lusatia“ zog am 26. Mai 1871 auch den ersten Zug auf der neuen Strecke von Radeberg nach Kamenz (offizielle Einweihung war am 2. Oktober 1871).

Die „Lusatia“ erhielt die Sächsische Staatsbahn-Nr. 203, bis sie 1872/73 ausgemustert und verkauft wurde. Die im Wesentlichen baugleiche Lokomotive „Radeberg“ ist erst 1846 mit der Fabr.-Nr. 497 in der zweiten Serie von Stephenson geliefert worden, sie erhielt die Staatsbahn-Nr. 209.

Beachtet werden muss, dass sich die Namen der Lokomotiven wegen der Vielzahl der Eisenbahngesellschaften in den deutschen Ländern oft wiederholten. Diese erste englische Lokomotive „Radeberg“ von 1846 darf nicht verwechselt werden mit der zweiten „Radeberg“. Diese zweite Lokomotive „Radeberg“ ist 1870 von der Chemnitzer Lokomotiv-Fabrik Richard Hartmann unter der Fabrik-Nr. 457 für die Königlich Sächsische Staatseisenbahn gebaut worden und war überwiegend als Eilzuglok für die Strecken

Chemnitz - Riesa und Leipzig - Hof in Westsachsen im Einsatz, bis sie 1905 stillgelegt wurde. Auch diese zweite „Radeberg“ von 1870 trug die Betriebs-Nr. 209, eine solche Zweitbesetzung war nicht ungewöhnlich. Beide Lokomotiven hatten die gleiche Achsfolge „1B“ (eine Vorläufer-Achse und 2 Antriebsachsen) und gehörten der Gattung VI an. Die Abbildung im „Radeberger Kulturleben“ Heft 6/1969 zeigt die zweite Lok „Radeberg“ von 1870, die natürlich mit dem in diesem Heft enthaltenen Aufsatz zur Frühgeschichte der Bahnstrecke Dresden - Radeberg 1845 nichts zu tun hatte.[23]



Die 1870 von der Chemnitzer Lokomotiv-Fabrik Richard Hartmann hergestellte zweite Lokomotive „Radeberg“.

Quelle: Günter Reiche: „Der Chemnitzer Maschinenbauer Richard Hartmann und seine Lokomotiven“. Leonberg 1998. Online-Ressource: http://www.infos-sachsen.de/main/Guenther_Reiche.php?Text=Hartmann

Befeuert wurden die Lokomotiven der SSEG von 1845 bis 1849 mit Koks aus dem Plauenschen Grund bei Freital, der im ersten Koksofen Sachsens in der „von Burgk’schen Friedrich-August-Hütte“ aus Steinkohlen aus den Potschappler und Burgker Schächten gebrannt wurde.

Die von der englischen Fa. „*Robert Stephenson and Company*“ in den Jahren 1845 und 1846 für die SSEG gelieferten 12 Lokomotiven waren:

Baujahr	Lok.-Name	Fabr.-Nr.
8.6.1845	Germania	459
1845	Dresden	460
1845	Lusatia	461
1845	Saxonia	462
1845	Bautzen	478
1845	Görlitz	479

Baujahr	Lok.-Name	Fabr.-Nr.
1846	Stephenson	495
1846	Silesia	496
1846	Radeberg	497
1846	Bischofswerda	498
1846	Löbau	538
1846	Reichenbach	539

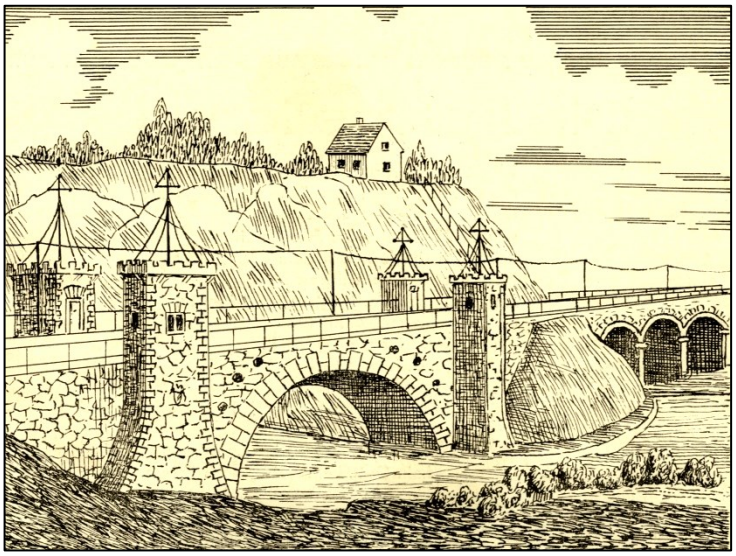
Die **Waggons** fertigten:

- die Wagenwerkstatt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft,
- die Fa. Winkens & Co. Halle und
- ab 1870 bis 1890 auch die Saxonia Eisenwerke Radeberg.

Die Kommunikations-Technik - Telegrafie

Diese gehört untrennbar zur Industriegeschichte und Industriekultur, nicht nur in Sachsen. Nachdem Ende der 1830er Jahre die drahtgebundene Telegrafie mit verschiedenen Verfahren im Eisenbahnwesen versuchsweise eingeführt wurde, war die Eisenbahnlinie Leipzig – Kieritzsch im August 1845 die erste sächsische Linie, auf der diese Technik auf Basis elektromagnetischer Wellen installiert wurde. Wenige Wochen später folgte Dresden – Radeberg. Auch hier hatte Radeberg wieder eine Vorreiter-Rolle in der Sächsischen Industriegeschichte. Auf diesen beiden Strecken ist diese neue Technik im echten Fahrbetrieb in ganz Sachsen zuerst angewendet worden.[24]

Oberirdisch wurde auf Stangen eine 1,6 mm starke Kupferleitung verlegt. Stromstöße bewirkten im „Zeigerapparat“ die Drehung des Zeigers auf den zu übermittelnden Buchstaben. Nach der Testphase erfolgte der Betriebsbeginn 1846. Diese Telegrafen-Strecke wurde bis Görlitz ausgebaut. Anfang 1847 hatte die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn die längste deutsche Telegrafenlinie jener Zeit in Betrieb.[25]



Die „Große Brücke an der Walkmühle“ und die „Dreibogen-Brücke“ über die Schleife der Schwarzen Röder vor Kleinwolmsdorf. Die auf Stangen verlegte Telegrafen-Leitung ist deutlich sichtbar. Nach einer zeitgenössischen Lithografie von F. A. Wendler gezeichnet von G. Kosmalla.

Die Brücken

Die Brücken gehören zu den sogenannten Kunstbauten und zeugen noch heute von den damaligen großartigen Vermessungs- und Baukünsten sowie den Leistungen der Ingenieure und Bauarbeiter bezüglich Bauzeiten und Lebensdauer dieser Bauwerke. Allein auf den ca. 16,5 Strecken-Kilometern vom Schlesischen Bahnhof Dresden nach Radeberg waren 33 Wegeüberbrückungen und Schleusenbauten notwendig, also durchschnittlich zwei Kunstbauten pro Kilometer. Die Bruchsteine wurden größtenteils aus „regionalen“ Steinbrüchen in Nähe der Bahn gewonnen: am Schänkhübel, im Bruch des „Lausaer Vorholzes“ und aus „Kreutzens Bruch“ in Langebrück. Letzterer wurde wegen der relativ schlechten Gesteins-Festigkeit durch die beim Sprengen des Felseneinschnittes zwischen Langebrück und Lotzdorf (Radeberg) gewonnenen Granit-Steine abgelöst.

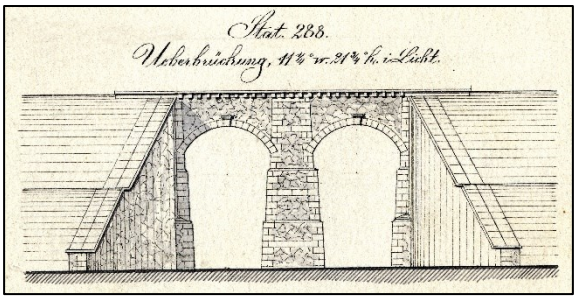
Aufgrund der Vielzahl und z.T. beachtlichen Größen der Brücken auf den ersten Bauabschnitten (z.B. die dreibogige Nesselgrund-Brücke bei Dresden-Klotzsche) soll sich diese Arbeit auf die größeren Brücken zwischen Radeberg und Arnsdorf beschränken, die wegen ihrer Größe und Bauweise, ihrer kurzen Bauzeit und z.T. auch feierlichen Einweihungen damals auf großes öffentliches Interesse stießen. Die folgenden Brücken sind nur eine kleine repräsentative Auswahl (Abbildungen aus Quelle 3).

Zur besseren Vergleichbarkeit ihrer Größen sind die Abbildungen etwa im gleichen Maßstab eingefügt (außer Übersichtsbild).

Bei Radeberg

- Die **„Kanonenbrücke“** an Stat. 283 zum Exerzier- und Artillerie-Übungsplatz der Radeberger Garnison (heute Gelände KWD, 1973 zugemauert)[26]

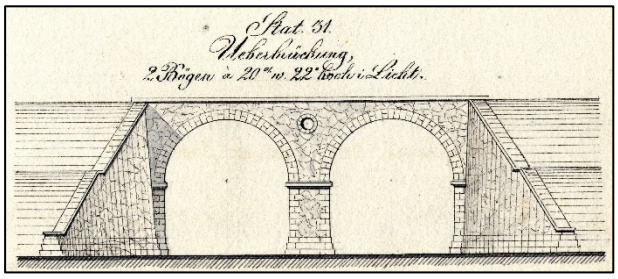
- Die **„Goldbachbrücke“** an Stat. 288. Diese war ursprünglich eine Holzbrücke, die 1860 durch die zweibogige Steinbrücke ersetzt wurde. Als um 1915 der Bau des Königl.-Sächsischen Feuerwerkslaboratoriums (später Sachsenwerk, Rafena, Robotron) begann und Gleisanschlüsse benötigt wurden, die nicht auf die bisherige Brücke passten, baute man eine zweite, separate Einbogen-Brücke direkt südlich vor die bereits existierende.[27]



Goldbachbrücke
Lichte Weite 2 x 6,40 m, Li. Höhe 12,31 m

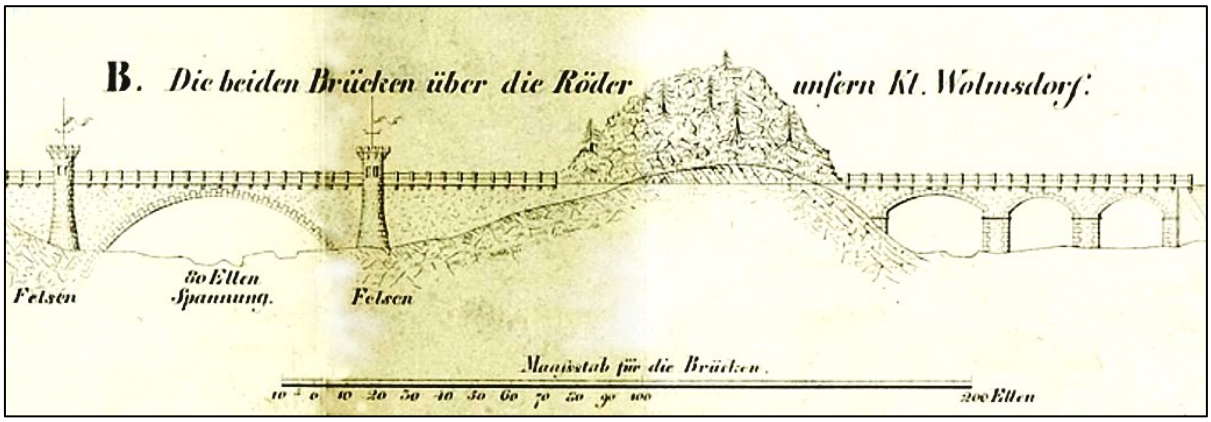
- Die **„Löwenbrücke“** an Stat. 31 über den Fahrweg zur ehemaligen Waldmühle und zur früheren „Kleinwolmsdorfer Blockstelle“, nahe der Straße Radeberg – Kleinwolmsdorf.

Lichte Weite 2 x 11,32 m;
Lichte Höhe 12,45 m

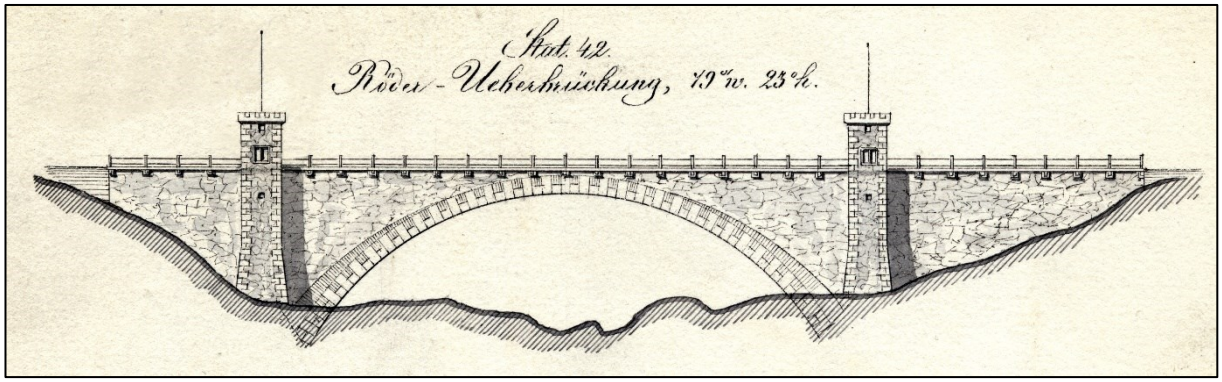


Bei Kleinwolmsdorf

Übersichtsbild der beiden spektakulären Brücken über die Röder-Schleife:



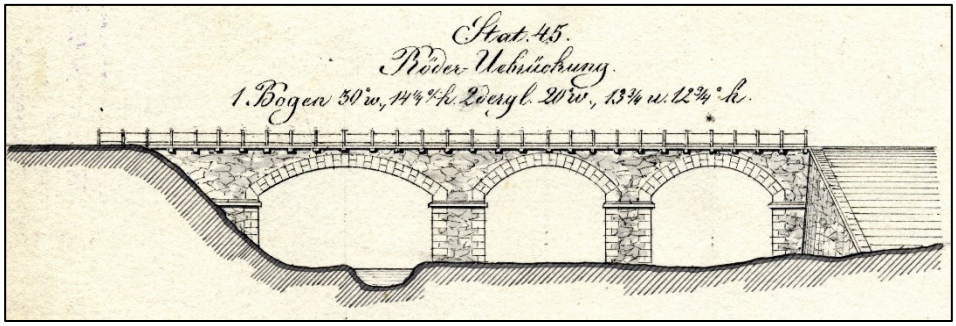
Die „**Große Brücke an der Walkmühle**“, auch „Große Brücke bei Kleinwolmsdorf“ genannt, an Stat. 42 mit exakt 79 Ellen = 44,7 Meter Spannweite und einer lichten Höhe von 23 Ellen = 13,02 Metern. *„Es war eine große, beinahe noch nicht erreichte Leistung, dass man einer Brücke eine Spannung von 90 Fuß zu geben verstanden hatte. Von weit und breit kamen die Besucher herbei, um über die Kühnheit dieses Werkes zu staunen.“*[28]



„Große Brücke an der Walkmühle“. Lichte Weite 44,7 m; Lichte Höhe 13,02 m

Diese Brücke war zur Bauzeit 1844/45 eine der größten einbogigen Steinbrücken in Sachsen. Sie war durch 4 Türmchen geziert, die in den 1890er Jahren bei einem Korrektionsbau beseitigt wurden. Dafür erhielt die Brücke über die gesamte Länge eine Wellblech-Überdachung.

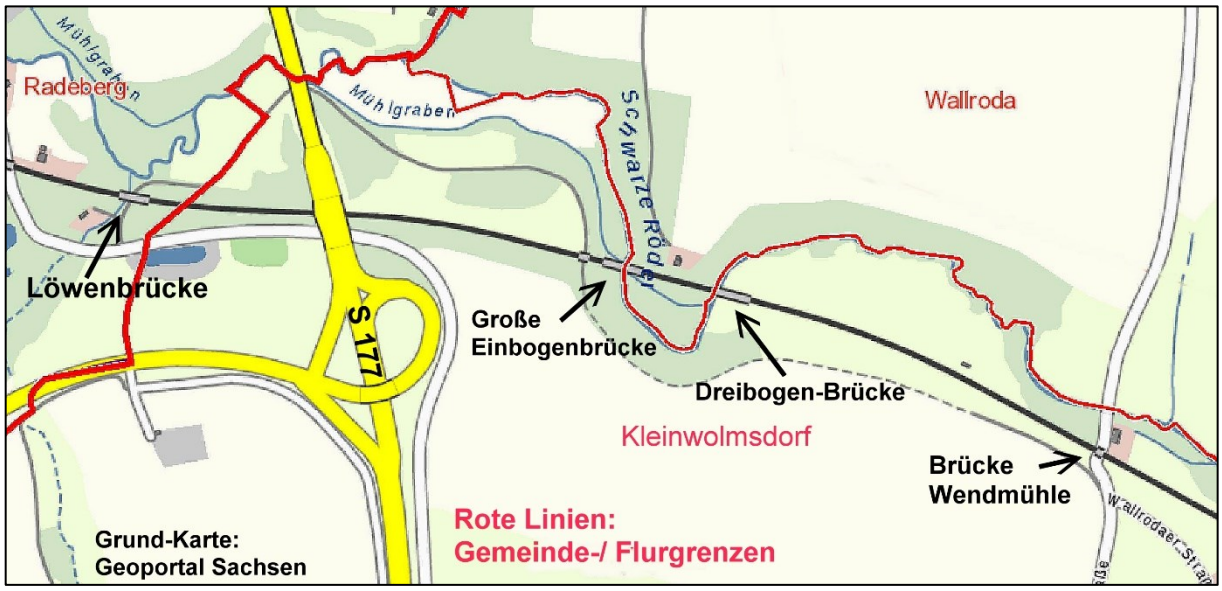
- **Dreibogen-Brücke“** an Stat. 45 (nur ca. 140 m östlich der „Großen Brücke an der Walkmühle“). Der rechte (östliche) Brückenbogen ist aufgrund des von Hitler am 19.3.1945 erlassenen sog. Befehls „Verbrannte Erde“[29] am 7. Mai 1945 von der Wehrmacht gesprengt worden. Die Rote Armee errichtete noch im Mai 1945 eine Holz-Behelfsbrücke. 1955 wurde dieser Bogen wieder massiv aufgebaut.[30]



Westlicher Bogen (links): Lichte Weite 17 m; Lichte Höhe 8,07 m
Mittlerer und östlicher Bogen:
Lichte Weite je 11,32 m; Lichte Höhe 7,78 und 7,22 m

- Die **Brücke an der Wendmühle** bei Stat. 54;

- Die **Brücke am Rittergut Kleinwolmsdorf** Stat. 65, führt die „Alte Arnsdorfer Straße“ über die Bahnlinie



Die Lage der „Großen Brücken“ zwischen Radeberg und Arnsdorf, ab Löwenbrücke am Ortsausgang Radeberg / Kleinwolmsdorfer Straße bis zur Wendmühle an der Straße Kleinwolmsdorf nach Wallroda.

Die industrielle Entwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts stellt neue Anforderungen

Als die Projektierungsarbeiten Ende der 1830er Jahre begannen, war ein völlig anderer Streckenverlauf als der später realisierte vorgesehen. Für den Abschnitt von Dresden nach Radeberg sollte die Linie vom Schlesischen Bahnhof aus in gerader Richtung über den östlichen Teil des Hellers (spätere Variante: wegen der Steigungen in einem großen Bogen westlich am Heller vorbei) nach der Mitte des Dorfes Klotzsche verlaufen und dann weiter nach Weixdorf, Lausa, Hermsdorf, zwischen Grünberg und Ottendorf nach Seifersdorf und letztlich über Radeberg weiter in Richtung Osten geführt werden. Damit wäre der Bahnhof Radeberg nördlich der Stadt angelegt worden.[31] Einige Orte des Rödertales, und auch das damals berühmte und vielbesuchte „Augustusbad“, wären von den gutbetuchten Bürgern zum „Kuren“ direkt und bequem per Bahn erreichbar gewesen. Dabei hatte sich der „Einzugsbereich“ des Augustusbades bereits nach der Fertigstellung der durchgehenden Bahnstrecke Leipzig – Dresden (LDE) im April 1839 um Kurgäste aus dieser Richtung erheblich erweitert.
Die Stadt hätte sich nach Norden entwickelt, das Stadtbild würde heute völlig anders aussehen. Mit der nördlich und östlich der Stadt gelegenen Eisenbahn-Anbindung wären die Ansiedlungen der Radeberger Industrie- und Folgebetriebe im Wesentlichen auf die Flächen zwischen Lotzdorf, dem Spitzberg, dem Taubenberg (Stadtrandsiedlung) und oberhalb des Hüttertales erfolgt. Für die Querung der Großen Röder wäre im Raum Radeberg nur eine einzige Brücke über die Große Röder erforderlich gewesen. Aus heutiger Sicht ist dazu nur eine Stelle optimal, nämlich der schmale Taleinschnitt des Hüttertales, an dem die heutige Brücke der Staatsstraße 177 steht. Die komplizierten Brückenbauwerke im Streckenverlauf an der Schwarzen Röder hätten entfallen können. Weiter wäre die Strecke zwischen Radeberg und Wallroda verlaufen und etwa im Gebiet der heutigen Arnsdorfer Kurve nach Osten weitergeführt worden.
Dass Langebrück vorerst keinen Bahnanschluss erhalten sollte, war bei diesen Planungen noch kein Thema, denn es war ein unbedeutendes Dörfchen. Der Ort erhielt

aber mit der Streckeneröffnung einen Haltepunkt an der ersten Teilstrecke. Dieser ist 1886 mit dem Bau eines Fußgängertunnels zur Unterquerung der Gleise und ab 1898 mit dem Baubeginn des Güterbahnhofes zu einem Bahnhof ausgebaut worden. Erst mit dem Eisenbahn-Anschluss entwickelte sich Langebrück zu einem, nun von Dresden aus bequem zu erreichenden, attraktiven Ausflugsort und vor allem zum renommierten Wohn- und Villenstandort am Rande des „Staatsforstes Dresdner Haide“, nahe der Landeshauptstadt Dresden.
Aber das sind Spekulationen, es kam ganz anders.

Die Situation im Radeberger Umland

Tatsache ist, dass das 1836 gebildete „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité“ und die 1843 daraus gegründete „Sächsisch-Schlesische Eisenbahngesellschaft“ diese erste Streckenkonzeption verwarf. Man plante neu und baute die heute noch bestehende, wesentlich kürzere Linienführung über Klotzsche, Langebrück und südlich von Radeberg nach Arnsdorf. Perspektivisch im Sinne der Gesamtstrecke nach Schlesien gedacht, konnte damit natürlich eine entscheidende Verkürzung der Reisezeiten im Personenverkehr und der Fahrzeiten für den Güterverkehr mit entsprechend weniger Betriebskosten (Koks- und Kohleverbrauch für die Lokomotiven) erreicht werden, als mit dem „großen Bogen“ bis fast nach Ottendorf und den vielen Haltepunkten oder Bahnhöfen an den frequentierten Orten. Diese kurze Verbindung nach Radeberg war attraktiver und vor allem wirtschaftlicher.
Mit der fast explosionsartigen Ansiedlung von Glashütten, Eisengießereien, eines „Eisenwerkes“ bis zum Waggonbau, von Fabriken des Glasformenbaues, eine Kistenfabrik, eine Gasanstalt, einem Textilveredlungsbetrieb, der Brauerei „Zum Bergkeller“ und vielem mehr waren die Flächen beiderseits der Bahnlinie bald „zugebaut“. Nicht zu vergessen ist der damit verbundene enorme Zuwachs der Bevölkerung, allein in den 20 Jahren von 1870 bis 1890 hatte sich die Einwohnerzahl von rund 4.000 auf fast 9.000 mehr als verdoppelt. Der Wohnungsbau erforderte ebenfalls viel Fläche. Ansiedlungen größerer Fabriken mit Eisenbahn-Anschluss auf „freien Flächen“ mit geeignetem Gelände-Profil waren kaum mehr möglich. Die 114 Hektar große Fläche des Exerzier- bzw. Artillerie-Übungsplatzes südwestlich der Bahn war zu dieser Zeit tabu, nach Osten und Westen verhinderte das Tal der Großen Röder mit seinen schwierigen Hanglagen die Ansiedlung großflächiger Industrie-Bauten, weil diese kaum einen Bahnanschluss bekommen hätten. Am westlichen Stadtrand bzw. rechts der Röder lag die bis Ende 1919 eigenständige Gemeinde Lotzdorf, in Richtung Osten war Radeberg nach Norden hin bis zum Tal der Schwarzen Röder und südlich der Bahn bis zur Gemarkungsgrenze Kleinwolmsdorf mit Glashütten „vollgebaut“. Zur weiteren Ausdehnung als Industriestadt gab es kaum noch geeignete Flächen mit wirtschaftlich vertretbarem Bahnanschluss. Über das damalige, größtenteils noch unbefestigte Straßennetz konnten keine dauerhaften Massengüter-Transporte abgewickelt werden, die Straßenfahrzeug-Technik gab es noch nicht. Radebergs Groß-Industrie hatte schon vor Ende des 19. Jahrhunderts ihre flächenmäßigen Grenzen erreicht.

Planung einer neuen „Nord-Ost-Bahn“ mit Anschluss-Strecke nach Radeberg

Sachsen plante eine neue Bahnstrecke von Großenhain nach Löbau, die „Nord-Ost-Bahn“. Diese sollte eine Querverbindung von Nordsachsen (Großenhain) durch Ostsachsen mit drei wichtigen Anbindungen an Fernbahnen ermöglichen: in Riesa an die Linie Leipzig – Dresden, in Großenhain an die Linie Dresden – Berlin und in Löbau an die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn. Die Teilstrecke Großenhain – Radeburg der

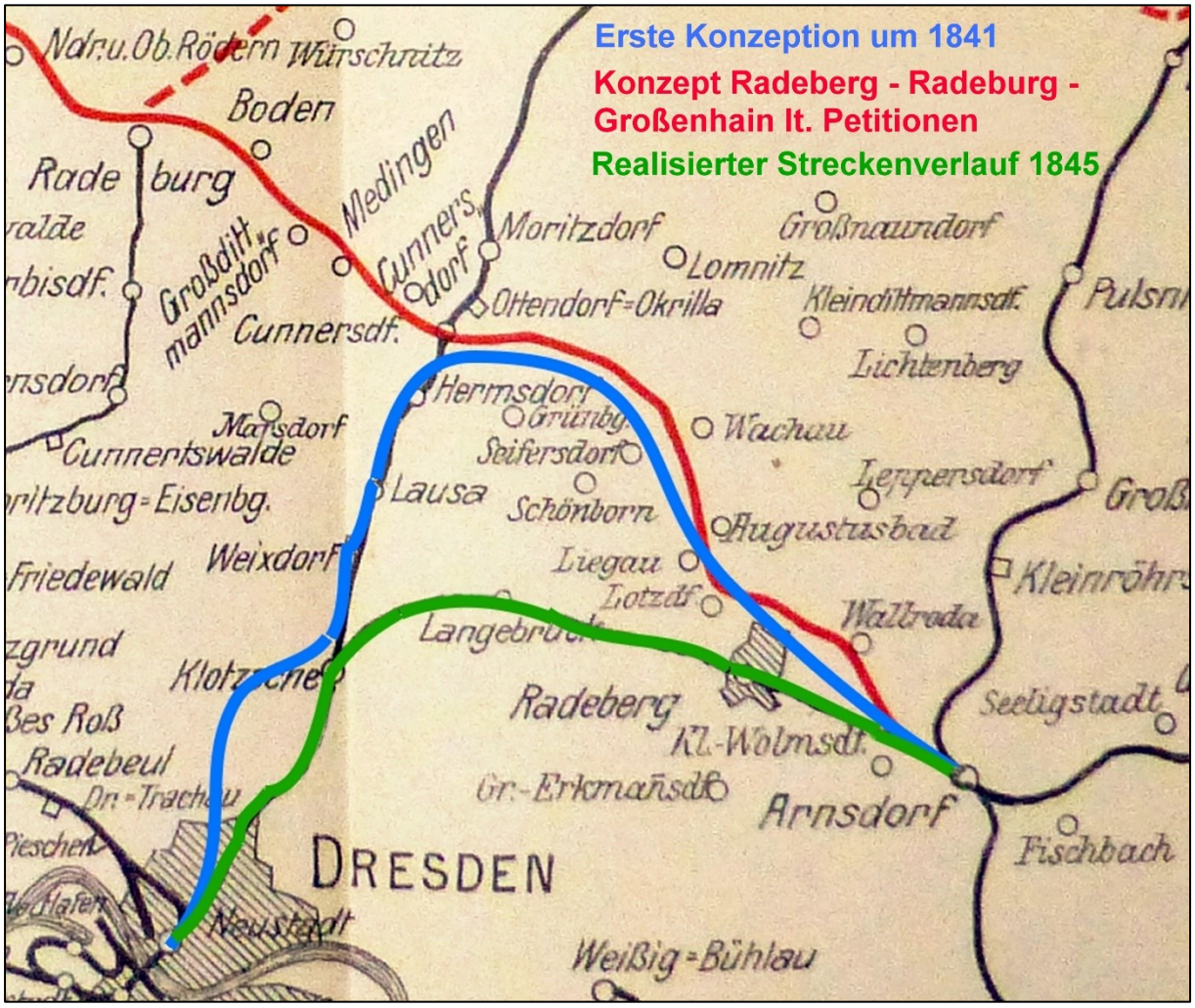
Nord-Ost-Bahn sollte gleichzeitig Bestandteil der Verbindung Großenhain – Radeberg im Sinne des in den späteren Petitionen beschriebenen Projektes und dessen Zielstellungen werden.
Auch im „Königl. Sächsischen Landtag“ war die Situation bekannt. Über eine Eisenbahnverbindung Radeberg – Großenhain, auf Basis der ersten Konzepte zur Teilstrecke Radeberg – Ottendorf, ist bereits länger nachgedacht worden.
Das Konzept zu dieser neuen Streckenführung, die Basis aller späteren Petitionen war, ist in der Strecken-Übersichtskarte des betroffenen Gebietes (Beilage zu diesem Heft) als durchgehende rote Linie eingezeichnet, wobei Radeburg – Großenhain Teil der „Nord-Ost-Bahn“ von Löbau über Kamenz nach Großenhain werden sollte.
Die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ berichtet in Nr. 39 am 18. Mai 1874: *„II: Radeberg – Großenhain. Die Kammer beschließt: die Regierung zur Ertheilung der Concession und Anwendung des Expropriationsgesetzes für den Bau von Radeberg nach Großenhain zu ermächtigen.“* Mit diesem beim Eisenbahnbau (und später auch beim Straßenbau) oft gegen verkaufsunwillige Grundeigentümer angewendeten Gesetz zum Entzug des Eigentums (gegen Entschädigung) wollte man die oft langen und komplizierten Verfahren zum Erwerb des Landeigentums für den Bahnbau umgehen. Es wurde hauptsächlich für den schnellen Bau von Industriegleis-Anlagen angewendet. Teile des Vorhabens Radeberg – Radeburg sind deshalb als „Industriegleise“ deklariert worden.
Ein „Situationsbericht“ in der Radeberger Zeitung vom 27. Februar 1897 beschreibt die Lage so: *„Radeberg bedarf bei seiner für die Stadt anerkanntermaßen höchst ungünstigen Lage des Güterbahnhofes, der selbst nach dem so kostspieligen Umbau ungenügend bleiben dürfte, dringend der Fürsorge für die folgenden Jahrzehnte und vor Allem auch nach der in Frage kommenden Richtung nordöstlich der Stadt. Ist ein glücklicher Stern unseren Bestrebungen beschieden, nun wohlan, so wird bei der durch das Terrain gegebenen Ausbreitungsmöglichkeit unsere rührige Stadt einen weiteren Aufschwung bald erkennen lassen, sofern nicht durch Leute mit einem engen Gesichtskreis und mit Anschauungen, die ihre Unkenntniß der Verhältnisse außerhalb Radebergs überall deutlich erkennen lassen und die einen höheren Standpunkt einzunehmen gar nicht in der Lage sind, auch die diesmaligen Anstrengungen durch passiven Widerstand oder Nachlässigkeit unausgenutzt gelassen werden*.“

Was also tun, um die Stadt weiter entwickeln zu können?

Im Stadtrat war man sich einig darüber, dass ohne die Einbeziehung der Nachbarorte und nur im städtischen Alleingang keine sinnvollen Lösungen erreicht werden konnten. Weitsichtige und stadtübergreifende Lösungen in Übereinstimmung mit den Interessen der Nachbarorte wurden notwendig. Und so besann man sich auf die Pläne aus der Anfangszeit der SSEG, die sich nun, 60 Jahre später, unter den total veränderten Bedingungen als gar nicht so abwegig erweisen sollten. Wie bei allen großen, regionsübergreifenden Vorhaben braucht man dazu progressive, kämpferische, als Persönlichkeiten anerkannte und vor allem einflussreiche Verbündete, deren eigene Interessen als Motivation nicht zu unterschätzen sind.

Diese Übersichtskarte (Stand ca. 1900) war Bestandteil der im Text-Beitrag beschriebenen Petitionen an die „Hohe Ständeversammlung des Königreiches Sachsen“ . Ursprünglich (1897) als durchgängige Bahnverbindung Arnsdorf / Radeberg – Radeburg – Großenhain konzipiert (durchgehende rote Linie), ergab sich mit der zeitlich parallelen Konzeption der „Nord-Ost-Bahn“ Großenhain – Löbau zur Erschließung des sächsischen Teils der Lausitz (rote gestrichelte Linie) eine gemeinsame Nutzung des Abschnittes Radeburg – Großenhain.
Die Nord-Ost-Bahn wurde in dieser Form nie durchgängig gebaut.

In der vorigen Übersichtskarte von etwa 1900 ist deutlich zu sehen, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts der sächsische Großraum nördlich Dresdens, zwischen Dresden-Neustadt, Schwepnitz und Großenhain / Richtung Elsterwerda (außer der Schmalspur-Kleinbahn Radebeul – Radeburg) nicht erschlossen war. Die geplante Streckenführung hätte das Gebiet vom Knoten Arnsdorf – Radeberg – Rödertal ab Radeberg – Radeburg – Priestewitz mit Anschluss an die Linien nach Leipzig und Berlin erschlossen. Die nur 5 km lange Strecke Priestewitz - Großenhain existierte bereits seit 1862. Damit wäre die Verbindung Radeberg – Großenhain mit den Übergängen zu den Fernbahnen Leipzig und Berlin vollständig gewesen, ohne Dresden berühren zu müssen, was zu erheblichen Zeiteinsparungen geführt hätte.



Zu Beginn der Projektierungsarbeiten nach 1840 verliefen die Streckenführungs-Pläne völlig anders. Sie sollte in gerader Richtung über den östlichen Teil des Hellers nach der Mitte des Dorfes Klotzsche verlaufen und dann weiter nach Weixdorf, Lausa, Hermsdorf, zwischen Grünberg und Ottendorf nach Seifersdorf und letztlich über Radeberg weiter Richtung Osten geführt werden. Um die starke Steigung nach Klotzsche zu umgehen, ist dann eine westliche Umfahrung des Hellers geplant worden (blaue Linie). Damit wäre der Bahnhof Radeberg nördlich der Stadt angelegt worden. Einige Orte des Rödertales und auch das Augustusbad hätte man erschließen können. Weil bald stärkere Lokomotiven zur Verfügung standen, wurde die Strecke 1844 auf direktem Wege östlich des Hellers nach Klotzsche gebaut und auf kurzem Wege nach Radeberg geführt (grüne Linie).

Die Visionäre

Zu diesen herausragenden Persönlichkeiten, die sich für das Wohl der weiteren Stadtentwicklung einsetzten, gehörten:

August Max Rumpelt (1827–1907), Radeberger Bürgermeister von 1873 bis 1895. Bereits 1891 hatten Rumpelt und der Stadtrat aufgrund der prekären Situation eine Petition zur Errichtung einer zweiten Eisenbahn-Linie Radeberg – Radeburg – Großenhain zur industriellen Erschließung des Radeberger Nordens an den Königl. Sächsischen Landtag eingereicht.

Georg Friedrich Alexander Knobloch (1853–1923), Kaufmann in Radeberg; Sohn des Radeberger Kommunalpolitikers, Senators und Kaufmannes Carl Alexander Knobloch (1807–1878). Von 1901 bis 1918 Landtagsabgeordneter der II. Kammer („Vertreter der Rittergüter, Städte und des Bauernstandes“), ab 1911 Schriftführer der Finanzdeputation der II. Kammer. Für den sehr erfolgreichen Kaufmann G.F.A. Knobloch war auch die „höhere Politik“ verlockend. Bereits 1896 war er „Friedensrichter rechts der Röder“. Er gehörte nicht dem Stadtrat an, sondern wollte Landtagsabgeordneter werden. Als Abgeordneter hat er sich insbesondere der Verkehrsentwicklung Sachsens gewidmet. Die Ziele der Petition von 1897 machte er zu seinen eigenen. Knobloch kämpfte um diese Bahn und damit um die perspektivische Ausdehnung Radebergs und die Erschließung neuer Wirtschaftsgebiete. In der 65. Sitzung der II. Kammer am 22. März 1912 „erinnerte“ er die Abgeordneten daran, dass die erste Radeberger Petition von 1891 das Hohe Haus in fast jeder Sitzung ergebnislos beschäftigt habe und deshalb die sehr detaillierten Petitionen von 1897, 1899 und 1901 verfasst worden sind. Im März 1912 ist schließlich eine neue kurze Petition eingereicht worden. Knobloch verwies auch darauf, dass die Finanzdeputation B und der Landtag bereits 1897/98 das Projekt für so wertvoll erklärt haben, dass man es der Königlichen Staatsregierung zur Erwägung und den separaten Antrag zum Bau der Strecke Radeberg – Radeburg zur Kenntnisnahme überwiesen hat. Er begründete auch, dass mit der Errichtung eines reinen Industriegleises vom bisherigen Radeberger Bahnhof zu einem zweiten Güterbahnhof im Norden Radebergs keine vernünftige Dauerlösung erzielt wird und nur eine Gesamtlinie direkt von Arnsdorf aus nach „Radeberg-Nord“ und weiter nach Radeburg Sinn macht, was von Anfang an vom Radeburger Stadtrat unterstützt worden war.

Ebenso energisch forcierte Knobloch den jahrelang verzögerten Rückbau des Bahnüberganges Dresdner Straße zu einer Unterführung.[32] Erst nachdem ein Dresdner Autofahrer am 3. Februar 1914 hier tödlich verunglückte, begann der Bau dann recht schnell.

Otto Bauer (1850–1916), Radeberger Bürgermeister von 1895 bis 1916. Seine straffe und korrekte Amtsführung und seine Kreativität wirkten sich auf alle Gebiete der Stadtentwicklung aus. Er initiierte und verfasste gemeinsam mit Stadtrat Oertel die 1897 neu ausgearbeitete und bis 1901 drei Mal eingereichte Petition. Zur Bekräftigung der Bedeutung und Bestätigung der Wichtigkeit dieses Projektes schrieb Bauer an die Bürgermeister und Gemeindevorsteher der betroffenen Orte, an die unabhängigen Gutsbesitzer und Besitzer größerer Industriebetriebe persönliche Briefe und warb um Unterstützung der Petition, die fast alle positiv beantwortet wurden. Bauer veranlasste auch die Bereitstellung und Sammlung von Geldern für die Projektarbeiten. Im November 1913 ist eine neue, erweiterte Petition an die Hohe Ständeversammlung / Hohe II. Kammer eingereicht worden. 1897/98 setzte er den Neubau des Radeberger Bahnhofsgebäudes durch, nachdem er vorher die Erweiterung des Güterbahnhofes bis an die flächenmäßigen Grenzen und den Bau der Zufahrtstraßen zum Bahnhof durchgesetzt hatte.

Clemens Träber, Landtagsabgeordneter II. Kammer „Ländliche Wahlbezirke"; Gemeindevorstand in Arnsdorf. Gemeinsam mit Knobloch kämpfte er im Landtag für die Umsetzung der Petitionen, die auch direkte Auswirkungen auf Arnsdorf gehabt hätten.
Träber hatte maßgeblichen Anteil am Bau der 1912 eröffneten Königlich-Sächsischen Heil- und Pflegeanstalt in Arnsdorf (heute: Sächsisches Krankenhaus Arnsdorf). Er setzte sich dafür ein, dass der Bau in Arnsdorf und nicht in Radeberg realisiert wurde.

Am 12. Dezember 1901 wurde, nun bereits zum dritten Male, die aktualisierte „*Petition des Stadtrates und der Stadtverordneten zu Radeberg, der mitunterzeichneten Landgemeinde-Vertretungen und Gutsvorsteher zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Arnsdorf – Radeberg – Radeburg – Großenhain, beziehentlich der geplanten sächsischen Nordostbahn im Anschlusse an die Petitionen gleichen Inhalts in den Jahren 1897 und 1899*" an die beiden hohen Kammern der Ständeversammlung des Königreiches Sachsen zu Dresden gerichtet. Diese Petition, bereits 1897 unter Führung des Radeberger Bürgermeisters Otto Bauer ausgearbeitet, vertrat die Interessen der Städte Radeberg, Radeburg und Großenhain sowie von über 60 Landgemeinden und des „Augustusbades". Sie enthielt u.a. *„…die eingehend begründete*

Bitte, dem allseitig fühlbar gewordenen Bedürfnisse einer Eisenbahnverbindung zwischen diesen an der Röder gelegenen Städten – ausgehend von der sächsisch-schlesischen Linie bei Arnsdorf und einmündend in die Leipziger Linie bei Riesa – wohlwollend Berücksichtigung zuteil werden zu lassen…"
Darin wurde auch gegen das von Radeberg nach Radeburg vorgesehene „*Projekt einer Kleinbahn entlang der Röder*" argumentiert, denn „*Eine Verbindung so bedeutender Strecken, wie die Schlesische und die Leipziger Linie, muß doch nutzbringend nur normalspurig ausgeführt werden; weiter aber begegnet eine Einführung dieser Linie in den Bahnhof Radeberg, hauptsächlich von der westlichen (Dresdener) Seite aus den größten Schwierigkeiten, ohne auch nur die geringste Gelegenheit zur Anlage von Industriegleisen zu schaffen..."* Weiter wurde auf die Überlastung des Güterbahnhofes durch *„Erbauung neuer Glasöfen und Erweiterung auch anderer großer Etablissements",* auf dessen räumliche Begrenzung und auf keinerlei flächenmäßige Erweiterungsmöglichkeiten hingewiesen. Es wurde argumentiert: *„…berücksichtigt man aber einzig und allein den Mangel jeder Gelegenheit, neue Geleisanschlüsse zu ermöglichen, welcher nicht nur durch die Einengung des neuen Güterbahnhofes, sondern überhaupt durch die unglückliche Lage der gesammten Radeberger Bahnhofsanlagen auf einem nach allen Seiten abfallenden Rücken hervorgerufen ist, der in einer betriebsamen, aufblühenden reinen Industriestadt von ungefähr 14000 Einwohnern immer dringender fühlbar wird, so ist das Interesse Radeberg's für diesen zweiten Bahnanschluss im ebengelegenen Osten und Norden der Stadt, welche Lage ja bereits für die Erbauung der schlesischen Bahnlinie für den Radeberger Bahnhof in Aussicht genommen war und die richtigere gewesen wäre, leider aber fallen gelassen wurde, wohl begründet."*

Das Ende des Projektes

Knobloch und Träber ließen im Landtag nicht locker. Am 15. Oktober 1913 erfolgte eine erneute Einreichung an die Ständeversammlung. Daraufhin legte das „Königl. Sächsische Finanzministerium" im April 1914, über 20 Jahre nach der ersten Petition, ein ausführliches Gutachten mit einer klaren Analyse zur nicht hinreichenden Wirtschaftlichkeit vor und kam zu dem Schluss, dass die Strecke Arnsdorf – Radeberg – Radeburg nicht mehr als bauwürdig einzuschätzen ist. Weitere erfolglose Vorstöße gab es in der Zeit des Ersten Weltkrieges seitens der beiden Eisenbahn-Comités Radeburg, vertreten durch Hauptmann Dr. Strack, und Radeberg, vertreten durch Bürgermeister Ewald Bose und Kaufmann Knobloch. Großenhain war, in der vergeblichen Hoffnung auf den Bau des Nord-Ost-Bahn-Abschnittes Priestewitz – Radeburg, nicht mehr aktiv.
Die Revolutions-Ereignisse 1918 führten zur Ausrufung des „Freistaates Sachsen" am 10. November 1918 und der Abdankung von König Friedrich August III. am 13. November 1918. Der Landtag stellte damit seine Arbeit ein, das Eisenbahn-Projekt und all die Petitionen wurden zu den Akten gelegt und hatten sich für immer erledigt…
Als ein letztes Aufflackern wurde in der Radeberger Ratssitzung am 14. Oktober 1919 entschieden; *„…die Eisenbahnpetition Radeberg – Radeburg – Großenhain soll erneuert werden. Die Akten sollen Herrn Stadtrat Braune zugefertigt werden*." Auch das blieb ohne Erfolg.

Die Visionäre und all ihre Verbündeten konnten trotz aller Kämpfe ihre Ziele nicht erreichen. Die Zeit hatte alle Bemühungen und früheren Vorhaben überrollt…

Redaktionsstand: Oktober 2020

Quellen

1. Johannes Lehmann: *Eisenbahn-Chronik, Strecke Dresden-Neustadt – Arnsdorf. 1833 – 2015*. Museum Schloss Klippenstein Radeberg. Archiv-Nr. 00004260
2. Mäde: *100 Jahre Eisenbahn Dresden – Görlitz*. Bautechnisches Büro der Reichsbahndirektion Dresden vom 1.9.1947
3. *Sächsisch-Schlesische Staatseisenbahn. Grundriß und Längenprofil der III. Meile.* K. Sächs. St.E.B. Eisenbahn-Museum Dresden. Bild-Montagen und -Rekonstruktion sowie grafische Aufarbeitung: Klaus Schönfuß
4. *Mitteilungen über die Verhandlungen des Ordentlichen Landtags im Königreiche Sachsen / 2. Kammer* (SLUB Dresden, Zeitschriftenband 1911/12,3. http://landtagsprotokolle.sachsendigital.de/protokolle/ansicht/20028370Z/436/
5. *Acta Die Anlegung der Dresdner Breslauer Eisenbahn betr.* Ergangen 1841. Akte 000.095. Stadtarchiv Radeberg
6. *Akten eine Eisenbahnverbindung Radeburg - Radeberg betreffend.* 1913/1919. Nr. 134. Stadtarchiv Radeberg
7. *Acta Die Anlegung der Oberlausitzer Breslauer Eisenbahn betr.* Ergangen 1841. Akte 005044. Stadtarchiv Radeberg
8. *Radeberger Chronik Teil II, 1840-1904.* Handschriftliches Manuskript. Museum Schloss Klippenstein Radeberg. Archiv-Nr. 00003477
9. *Eisenbahnzeitung 1845/46.* https://digipress.digitale-sammlungen.de/view/bsb10049004_00261_u001/1
10. *Sächsische Eisenbahnen*. http://www.zeno.org/Roell-1912/A/S%C3%A4chsische+Eisenbahnen
11. Abbildungen *„Radeberg um 1853“* und *„Der Radeberger Bahnhof 1853“:* diese entstammen der *„Ehrenbürger-Urkunde für Prinz Georg, Herzog zu Sachsen…“* vom 1. Oktober 1853 (Stadtarchiv Radeberg). Grafische Aufarbeitung und Digitalisierung der Archivalie: Klaus Schönfuß

Einzelnachweise

[1] Siehe dazu die bereits 1833 veröffentlichte Konzeption von Friedrich List: *„Ueber ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden.“* Leipzig, A. G. Liebeskind. 1833. Online-Ressource SLUB Dresden.

[2] Karl Gautsch: *Das Augustusbad bei Radeberg. Eine kurze Beschreibung*. Verlag von Conrad Weiske. Dresden 1873

[3] *Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen,* 14tes Stück vom Jahre 1843 / Nr. 50 vom 3. October 1843

[4] *Wochenblatt für die Stadt Radeberg und deren Umgegend*, 2. Jhrg., v. 23. 3. 1844

[5] Theodor Seelig: *Chronik Langebrück*

[6] *Wochenblatt für die Stadt Radeberg und deren Umgegend.* 4. Jhrg. Nr. 30 vom 25.7.1846

[7] Deutsches Reichsgesetzblatt Band 1892, Nr. 36, Seite 691–722; Anlage A vom 5. Juli 1892

[8] Website: Oberlausitzer Eisenbahnen.de. / Stationen. http://www.oberlausitzer-eisenbahnen.de/bilder/stationen/radeberg/seiten/index.html

[9] Ausstellung *„Dresden-Radeberg - Zur Geschichte einer Bahnstrecke“.* Aus der Sammlung von Johannes Lehmann mit Unterstützung von Manfred Drobny / Halle und dem Verkehrsmuseum Dresden. 2013.

[10] *„Sachsenschiene.de*“: Gleisplan Bf Radeberg auf https://www.sachsen-schiene.net/bahn/sta/sta0352.htm

[11] Liste der Kulturdenkmale in Radeberg. https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Kulturdenkmale_in_Radeberg. Obj.-Dok.-Nr. 09285333.

[12] Wasserturm nach Bauart Intze I: https://de.wikipedia.org/wiki/Intze-Prinzip

[13] Hanns Franke: *Der alte Wasserturm in Radeberg*. In: Radeberger Kulturleben, Heft 8/1961, S. 8.

[14] Karin Rodig: *Brauereigeschichte jetzt per Touch-Screen*. In: Wochenkurier Bautzen. vom 26. Februar 2016. https://www.wochenkurier.info/sachsen/bautzen/artikel/brauereigeschichte-jetzt-per-touchscreen-28661/

[15] *„Sachsenschiene.de*“ https://www.sachsenschiene.net/bahn/sta/sta0352.htm

[16] *Wochenblatt für die Stadt Radeberg und deren Umgegend* Nr. 26/1846 v. 27.6.1845

[17] Felix Wilhelm: *Ausgeführte und nicht ausgeführte Eisenbahnentwürfe in der Oberlausitz*. 1931. http://www.wilhelm-bautzen.de/resources/fw_31_eisenbahn.pdf

[18] *„Sachsenschiene.de*“ https://www.sachsenschiene.net/bahn/str/str024.htm

[19] V. Kohlmorgen, S. Zimmermann: *Die Reaktivierung der Arnsdorfer Kurve*. In: Eisenbahningenieur, März 2013

[20] David August Taggesell*: Tagebuch eines Dresdner Bürgers oder Niederschreibung der Ereignisse eines jeden Tages soweit solche vom Jahre 1806 bis 1851 für Dresden und dessen Bewohner von ... Interesse waren ...* Hofbuchhandlung von Rudolf Kuntze. Dresden 1854. S. 855/856. https://play.google.com/books/reader?id=ZCqlmgE-ACAAJ&hl=de&printsec=frontcover&source=gbs_atb_hover&pg=GBS.PA855

[21] *„Eisenbahn-Zeitung“* vom 30.11.1845

[22] *ebenda*

[23] Johannes Lehmann, Dresden: Persönliche Korrespondenz vom 29.11.2021

[24] *Geschichte der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.* Verlag C. Heinrich. Dresden 1889. S. 103. https://digital.slub-dresden.de/werkansicht/?id=5363&tx_dlf%5Bid%5D=99543&tx_dlf%5Bpage%5D=113

[25] Mäde: 100 Jahre Eisenbahn Dresden – Görlitz. Bautechnisches Büro der Rbd Dresden. 1. September 1947.

[26] Manfred Drobny: *Aus der Geschichte einer kleinen Brücke.* Radeberger Kulturleben, April 1973

[27] Rudolf Limpach: Radeberger Kulturleben März 1972. Erläuterungen zum Titelbild

[28] *„Jugenderinnerungen eines Radebergers – Radeberg in den 40er Jahren*“. Aus der Heimat; Beilage zur Radeberger Zeitung Nr. 81/1930.

[29] *„Befehl des Führers Adolf Hitler betreffend Zerstörungsmaßnahmen im Reichsgebiet“* (19.03.1945). In: documentArchiv.de [Hrsg.], URL: http://www.documentArchiv.de/ns/1945/nero-befehl.html

[30] Manfred Drobny: *Eine Radeberger Schmiede*. In: Radeberger Kulturleben 2/1974. Inhaltliche Präzisierung von Otto Wittich, Ortschronist Kleinwolmsdorf, August 2020.

[31] *Der Bau der Eisenbahn von Radeberg nach Lausa.* In: Radeberger Zeitung Unterhaltungsbeilage Nr. 18 vom 18. Februar 1928

[32] *Mitteilungen über die Verhandlungen des Außerordentlichen Landtags...* Jahrg. 1912 und Ausgabe vom 6.2.1914, S. 1211 (SLUB; sachsen-digital)