

75 Jahre Hauptbahnhof Leipzig

DM 9,80

sfr 9,80

öS 75,—

von Manfred Berger
und Manfred Weisbrod



Jubiläumsschrift des Eisenbahn-Journals

(Füllseite)

Liebe Eisenbahnfreunde im Osten Deutschlands!

Bisher waren Sie es nicht gewöhnt, bei Firmen direkt zu bestellen. In der freien Marktwirtschaft ist dies ohne weiteres möglich, ja geradezu erwünscht. Mit einer normalen Postkarte oder den dieser Broschüre angehängten Bestellkarten können Sie sich unmittelbar an uns wenden.

Nach Eingang Ihrer Bestellung erhalten Sie von uns eine Vorausrechnung zugesandt. Sie bezahlen den Rechnungsbetrag per Postanweisung oder Zahlkarte bzw. durch einen Verrechnungsscheck an unsere untenstehende Adresse. Sobald die Zahlung bei uns eingetroffen ist, bringen wir die gewünschten Publikationen schnellstens auf den Weg zu Ihnen.

Vermeiden Sie nach Möglichkeit Banküberweisungen von Konto zu Konto; hier ist das Geld derzeit teilweise noch drei bis vier Wochen unterwegs.

Wegen des großen Verwaltungsaufwands und der hohen Portokosten können Bestellungen erst ab DM 40,00 ausgeführt werden. Ab DM 50,00 liefern wir portofrei.

Für an einem Abonnement unserer Periodika Interessierte bieten wir zunächst ein Einsteiger-Abo an (siehe Bestellkarten). Übrigens sind unsere Verlagserzeugnisse mittlerweile auch bei vielen Modellbahnhändlern im östlichen Teil Deutschlands erhältlich!

Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5, 8080 Fürstenfeldbruck
Telefon 08141/5048-49, Telefax 08141/44689
Postgirokonto München 57199-802 (BLZ 700 100 80).

Titelbild: Im Leipziger Hauptbahnhof steht die Triebwagengarnitur VT 182 009 bereit zur Abfahrt. **J. Nelkenbrecher, Sammlung MV**

Impressum

Herausgeber: Hermann Merker

Autoren:

Prof. Dr.-Ing. habil. em. Manfred Berger,
Manfred Weisbrod

Der Beitrag von Professor Berger entstammt auszugsweise seinem in der transpress Verlagsgesellschaft m.b.H. Berlin, erschienenen Buch "Historische Bahnhofsbauten I". Die transpress Verlagsgesellschaft m.b.H. erteilte uns freundlicherweise die Genehmigung zum Abdruck.

Lektorat/redaktionelle Betreuung:

Manfred Grauer, Dieter Schubert

Layout und Grafik:

Gerhard Gerstberger, Jörg Mair

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH

Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH und
Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlags.

Copyright 1990 by:

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5, 8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/5049

Telefax (08141/44689

Inhalt

Einleitung	4
Leipziger Bahnhöfe bis 1915	10
Entwürfe für einen Centralbahnhof	13
Der Hauptbahnhof Leipzig	16
Zerstörung und Wiederaufbau	22
Der Postbahnhof Leipzig	24
Leipzig Hbf – gestern, heute, morgen	29
»Leipziger Allerlei«	44

Einleitung

75 Jahre, ein Dreivierteljahrhundert, besteht nun der Leipziger Hauptbahnhof, mit seinen 26 Bahnsteigen nach wie vor einer der größten, wenn nicht gar der größte Kopfbahnhof in Europa. Etwas mehr als doppelt so alt schon – also rundgerechnet 150 Jahre – ist die Geschichte der Eisenbahn und der dazugehörigen Stationen in und um die Messestadt.

Die erste Hälfte dieser Zeitspanne, jene reichlich 75 Jahre bis zur Inbetriebnahme des kolossalen sächsisch-preußischen Gemeinschaftsbahnhofs im Jahre 1915, ist zweifellos die insgesamt glücklichere gewesen. Denn 1914, noch bevor der neue Centralbahnhof (wie man damals sagte und schrieb) die vier alten auf diesem Areal bestehenden Bahnhöfe ersetzen und den größten Teil des Verkehrs der anderen zwei Endbahnhöfe übernehmen konnte, hatte bereits der Erste Weltkrieg begonnen.

Schon bald sahen die deutschen Bahnhöfe eine eigentlich völlig unerwünschte Spezies von Zügen, nämlich diejenigen mit einrückenden Soldaten, mit Fronturlaubern und Verwundeten. Ergreifende Szenen spielten sich da oft ab. Nach Kriegsende folgten zunächst Revolution und Inflation.

Der mit 500 bis 700 Zügen pro Tag sehr lebhafteste Bahnverkehr in Leipzig Hbf beschränkte sich hauptsächlich auf Deutschland. Der internationale Zugverkehr, der dem Riesenbahnhof mit seinen ungefähr 95 km langen Gleisanlagen, über 20 Stellwerken und mehr als 400 Weichen gut angestanden hätte, blieb relativ bescheiden.

Gute Reisevoraussetzungen waren am ehesten noch ungefähr zwischen 1925 und 1928 gegeben, bevor die Weltwirtschaftskrise dem wieder ein Ende bereitere. Zwischen 1933 und 1938 wurde noch einmal eine Blütezeit erreicht, die dann der durch das Nazi-Regime ausgelöste Zweite Weltkrieg beendete.

Der Leipziger Hauptbahnhof ist wegen der vielen Bahnlinien, die sternförmig auf die innerhalb des Deutschen Reiches doch ziemlich zentral in der Sächsischen Tieflandsbucht gelegene Stadt von allen Seiten her zulaufen, wie gesagt, stets einer der belebtesten deutschen Großstadtbahnhöfe gewesen. Trotz der Größe hatte man beim Bewältigen des Regionalverkehrs in der Monumentalanlage, die ja eigentlich zwei identisch gebaute Bahnhöfe – eben den sächsischen und den preußischen – unter einem Dach vereint, gelegentlich Platzprobleme.

Daß das internationale Zugangebot in Leipzig nicht im Vordergrund stand, lag an der doch relativ nahen Reichshauptstadt Berlin. Sie war – vorwiegend mit ihrem Anhal-



Das Empfangsgebäude des Leipziger Hauptbahnhofes vom "Ring" aus gesehen. Im Vordergrund die Westhalle, also die ehemalige preußische Seite, dahinter die Osthalle, der frühere sächsische Bereich. **D. Schubert**

Ein Blick vom Querbahnsteig in eine der sechs Längshallen. Zwischen je zwei Bahnsteigen für Reisende liegt ein niedrigerer Gepäckbahnsteig. Durch diese Anordnung werden die Fahrgäste beim Aus- bzw. Einsteigen nicht von den Post- und Gepäckkarren behindert. **D. Schubert**

ter Bahnhof – Ausgangs- und Endpunkt für fast alle Schnellzüge Richtung Süden über die Grenzen Deutschlands hinaus. Auch bestand in der Nord-Süd-Relation stets eine gewisse Konkurrenz der Stadt Leipzig mit dem preußischen Halle an der Saale, das über einen betriebstechnisch sehr viel günstigeren Durchgangsbahnhof verfügt. Den "großen" Ost-West-Verkehr zog Berlin ebenfalls an sich. In Ost-West-Richtung fuhren die allermeisten D-Züge von Leipzig aus lediglich bis Köln bzw. umgekehrt bis Breslau. Besonders erwähnt sei an dieser Stelle noch der von der Deutschen Reichsbahn in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg durchgeführte Städteschnellverkehr. In der Relation Berlin – Leipzig wurde er mit den dreiteiligen Diesel-Schnelltriebwagen SVT der Bauart Leipzig abgewickelt.







Bild 1: Frankfurts OB Hauft mit dem Zuglauf-schild der Eröffnungsfahrt.

Bild 2: Die 103 102 zog den Eröffnungszug bis Bebra.



DR
Deutsches
Bundesfernverkehrsamt
Eröffnungsfahrt IC 155
- Johann Sebastian Bach -
von Frankfurt (Main) Hbf
nach Leipzig Hbf
Herr Hasse - Fuchs - Behn - Gerstungen - Eichenbach - Erfurt



IC 155 Johann Sebastian Bach
Frankfurt/M -
Bebra - Gerstungen - Erfurt -
Leipzig

Eröffnungsfahrt IC 155/154 "Johann Sebastian Bach" Frankfurt/M – Leipzig und zurück



Bild 3: Lokwechsel in Bebra: 218 439 und 218 436 (beide von Kempten) übernehmen den IC.



Bild 4: Blechbläser der DR begrüßen den IC im Grenzbahnhof Gerstungen.



Bild 8: Zwischenhalt in Gerstungen – gleich geht's über die Grenze zurück in die Bundesrepublik.
Alle Fotos: H. Ludwig

Großes Foto: Lokwechsel in Erfurt auf der Rückfahrt nach Frankfurt/M. Die 243 591 (links) hat ihre Schuldigkeit getan, die 218 436 und die 218 439 befördern den InterCity weiter bis nach Bebra.

Sebastian Bach

IC 154 Johann Sebastian Bach
 Leipzig-
 Erfurt-Gerstungen-Bebra-
 Frankfurt/M



Bild 7: Vor der Rückfahrt nach Frankfurt M in Leipzig.



Bild 6: Die Zugbegleiter der DR – natürlich im Dienstabteil 1. Klasse.



Bild 5: Von Neudietendorf bis Leipzig fungierte die 243 591 als Zuglok.





Bild 10: Der erste InterCity im Leipziger Hauptbahnhof. Auf dem Nachbargleis erweist der Nachbau der ersten in Deutschland gebauten Dampflokomotive, die "Saxonia", dem neuen Bruder ihre Reverenz. **J. Albrecht**





In den Jahren des Zweiten Weltkriegs fiel wie so viele hervorragende Bauten auch der gigantische Bahnhof der Metropole im Nordwesten Sachsens in Schutt und Asche. Doch wer geglaubt hatte, nach dem Ende des nationalsozialistischen Staates würden bessere Zeiten kommen, der sollte sich in seinen Hoffnungen bald betrogen fühlen. Gleichsam nahtlos schloß sich die totalitäre SED-Herrschaft der vorausgegangenen Nazi-Diktatur an. Bis 1989 sollte es dauern, bis von Leipzig aus – wie schon bei der Völkerschlacht

von 1813 gegen Napoleon und bei den revolutionären Bewegungen in Sachsen von 1830 und 1848 – eine unaufhaltsame, diesmal absolut unblutig verlaufende Umwälzung ausging, die uns in Deutschland heute, zum 75jährigen Jubiläum des Leipziger Hauptbahnhof im Oktober 1990, vor die allseits bekannte, so viele große Hoffnungen auslösende Situation gestellt hat. Möge der Leipziger Hauptbahnhof in Zukunft nur glückliche Zeiten erleben! Es sei ihm ein seiner Größe und Lage entsprechender Zugverkehr mit einem end-

lich weitergeführten Ausbau der S-Bahn, einem modernen Bezirksverkehr, vielen innerdeutschen Direktverbindungen und so manchen internationalen Kursen gewünscht! Ein Anfang in dieser Richtung ist ja mit den ersten IC- und IR-Zügen gemacht. Und Begrenzungen wie etwa beim Zuglauf die Angabe "Im Binnenverkehr bis..." gehören nunmehr glücklicherweise der Vergangenheit an. Also jetzt endlich dauerhaft freie Fahrt von und nach Leipzig Hbf!

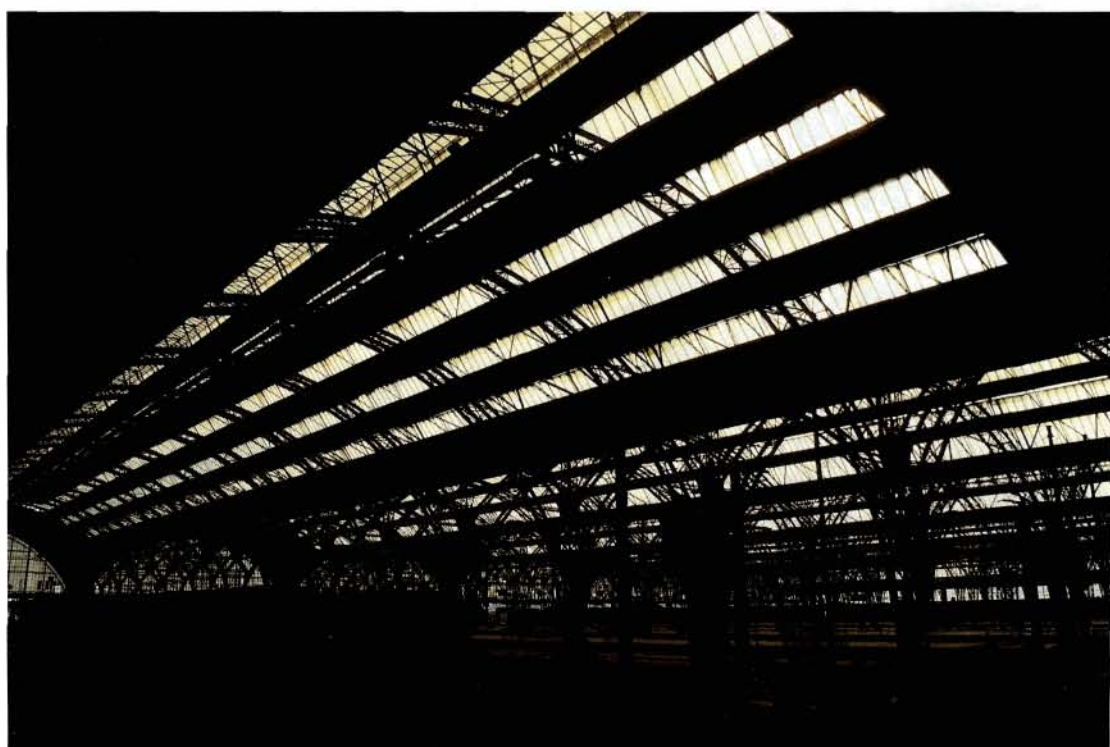
H. Merker Verlag

Bild 13: Stolz präsentiert das Zugbegleitpersonal das neue Zuglaufschild des IC 155 "Johann Sebastian Bach" dem Fotografen. Die Taufe wurde vom Leipziger Thomaskantor, Herrn Rotzsch, vorgenommen.
H. Ludwig

Bild 11: Auch InterRegio-Züge beginnen und enden künftig im Leipziger Hauptbahnhof. Am Bahnsteig 9 steht der IR nach München über Probstzella und Nürnberg bereit. **J. Albrecht**

Bild 12: Einfahrt des D 402 (künftig IR 402) mit Zuglok 243 023 in Leipzig. Etwa ab September 1990 wird der Zug aus einer "echten" IR-Garnitur gebildet. **J. Albrecht**

Bild 14: Licht und Schatten im Hauptbahnhof. Durch die gewaltige Trägerkonstruktion der Längshallen ergeben sich bei sonnigem Wetter bizarre Lichtspiele. Leider war das am Tage der Aufnahme nicht der Fall.
M. Weisbrod



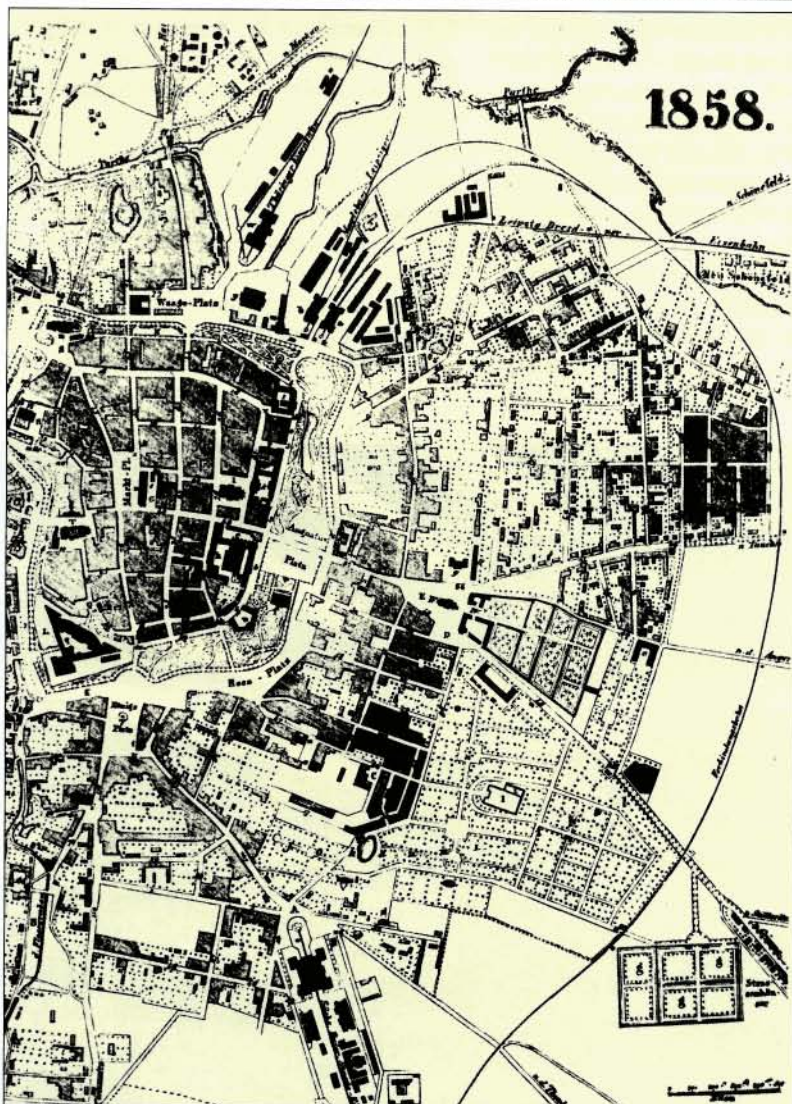


Bild 15: Die zeitgenössische Darstellung zeigt den *Dresdner Bahnhof* (rechts) und den *Magdeburger Bahnhof* (links) in Leipzig im Jahre 1844. **Sammlung Dr. Berger**

Leipziger Bahn

Die erste deutsche Fernbahn fuhr in Sachsen. Am 7. April 1839 konnte die Strecke Leipzig – Dresden durchgängig in Betrieb genommen werden. Bereits zur Ostermesse 1837, exakt am 24. April, 9 Uhr vormittags, setzte sich der erste Zug auf dieser Strecke, die zwar nur bis zum Dorfe Althen bei Leipzig führte, gezogen von der englischen Lokomotive BLITZ in Bewegung.

Der *Leipzig-Dresdner Bahnhof* war das erste Bahnhofsgebäude der Messestadt, ein schmuckloser, auf Eichenpfählen ruhender Hallenbau, der eher nach einer Scheune aussah als danach, was wir uns heute unter einem Bahnhof vorstellen. Er trug auch offiziell die zutreffende Bezeichnung "Personeneinsteigschuppen".

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn beflügelte den Eisenbahnbau nicht nur in Sachsen, sondern in ganz Deutschland, nicht zuletzt durch das geniale Konzept, das Friedrich List vorgelegt hatte. Von Leipzig aus bauten weitere Eisenbahngesellschaften ihre Strecken bzw. erreichten Leipzig, und jede Gesellschaft errichtete ihren eigenen Bahnhof. Westlich vom Leipzig-Dresdner Bahnhof entstand 1840 der *Magdeburger Bahnhof*. 1842 war das Bahnhofsgebäude der Sächsisch-Bayrischen Eisenbahn im Süden der Stadt fertig. Der *Bayrische Bahnhof*, heute noch

Bild 16: Stadtplan von Leipzig und Lage der Bahnanlagen im Jahre 1858. Deutlich zeichnet sich die Innenstadt ab. **Sammlung Dr. Berger**