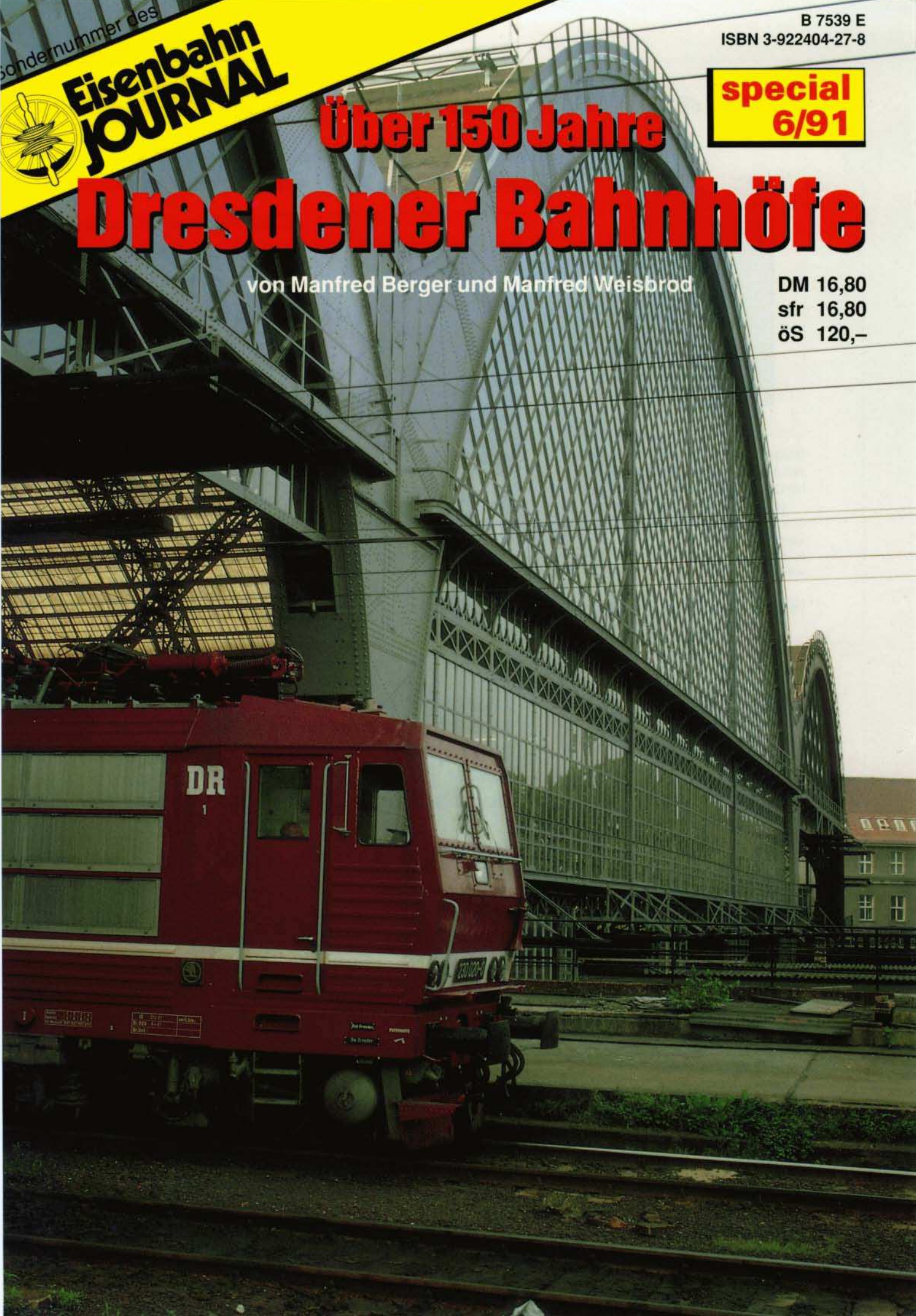
Sondernummer des
Eisenbahn JOURNAL
B 7539 E
ISBN 3-922404-27-8
special 6/91

Über 150 Jahre Dresdener Bahnhöfe

von Manfred Berger und Manfred Weisbrod

DM 16,80
sfr 16,80
öS 120,–



(Füllseite)

Inhalt

Einleitung 5

Die alten Dresdener Bahnhöfe 6
- Der Leipziger Bahnhof 6
- Der Schlesische Bahnhof 12
- Der Böhmische Bahnhof 16
- Der Berliner Bahnhof 20

Die Dresdener Bahnhofsumbauten 1890 bis 1901 22
- Der Hauptbahnhof 24
- Der Bahnhof Wettiner Straße 35
- Der Bahnhof Dresden-Neustadt 36

Die Dresdener Güterbahnhöfe 39
- Der Verschiebebhf. Dresden-Friedrichstadt 40
- Die Maßnahmen der Reorganisation 42
- Zustand nach der Reorganisation 44
- Die Seilablaufanlage 45
- Ergebnisse der Rationalisierung 47
- Die Zerstörung und der Wiederaufbau 48

Dresdener Bahnhöfe heute 58
- Personenbahnhöfe 58
- Verkehrsentwicklung 60
- Schnellfahrende Züge im Reichsbahngebiet 61
- S-Bahn-Netz 62
- Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt 65

Triebfahrzeugbestand des Bw Dresden 72
- Dampf-, Diesel-, Elektrolokomotiven 72
- Dieseltriebwagen 72

Bild 1 (Titelfoto): Schürze der dreischiffigen Halle des Dresdener Hauptbahnhofs mit einer Zweisystemlok der Reihe 230.
Foto: M. Weisbrod

Bild 133 (Rücktitel): 243 361 mit dem EC 56 "Heinrich Heine" (Dresden – Paris) im August 1991 in Dresden-Neustadt.
Foto: M. Weisbrod

Bild 2: Empfangsgebäude des Bahnhofs Dresden-Neustadt.
Foto: M. Weisbrod

DR

Bild 4: Ansicht des Hauptbahnhofs von der Prager Straße. **Foto: M. Weisbrod**

Bild 3 (links): Ausfahrt für den "Neptun" Prag – Dresden – Berlin – Warnemünde, bespannt mit der Zweisystemlok 230 013. **Foto: M. Weisbrod**

Einleitung

Die Geschichte der deutschen Eisenbahn als Fernverkehrsmittel begann im Königreich Sachsen mit der am 7. April 1839 eröffneten Leizig-Dresdener Eisenbahn.

Die Königlich Sächsische Staatsregierung stand dem Eisenbahnbau von Beginn an aufgeschlossen gegenüber. Wenngleich sie zunächst keine Strecken in eigener Regie baute, so sind doch die von privaten Gesellschaften erbetenen Konzessionen zum Bahnbau meist in sehr kurzer Zeit erteilt worden, wobei der Staat oft 25 bis 30% des Aktienkapitals zeichnete. Der sächsiche Staat war bestrebt, im beginnenden Eisenbahnzeitalter seine zentrale Stellung in Deutschland zu bewahren; dazu mußte er seine eigenen Eisenbahnstrecken mit denen der Nachbarstaaten verknüpfen. Mit der Verbindung zwischen der Residenzstadt Dresden und dem wichtigsten deutschen Messe- und Handelsplatz, Leipzig, war der Grundstein für ein später sehr dichtes sächsisches Eisenbahnnetz gelegt.

Die Eisenbahnpolitik des Königreichs Sachsen hatte zum Ziel – bei einer wohlwollenden Unterstützung des Eisenbahnbaus durch private Kapitalgesellschaften unter Aufsicht des Staates –, zu einem späteren Zeitpunkt die Eisenbahnstrecken durch Ankauf zu erwerben. Bereits zu Anfang der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts gingen die ersten Strecken in den Besitz des Staates über, da die privaten Gesellschaften in finanzielle Bedrängnis kamen; der Staat aber hatte begründetes Interesse an der Vollendung und am Betrieb der Strecken.

Weil jedoch jede der Bahngesellschaften nur ihre eigenen Interessen vertrat, gab es kaum Streckenvernetzungen oder gar Gemeinschaftsbahnhöfe. Am deutlichsten zeigte sich dieser Betriebsegoismus in Leipzig. Dort zwang die Vielzahl von Bahnhöfen, die untereinander nicht oder nur dürftig verbunden waren, die Reisenden zu langen Fußwegen, wenn sie in Leipzig umsteigen mußten.

Auch Dresden besaß bald außer dem Leipziger Bahnhof der Leipzig-Dresdner Eisenbahn den wenige Meter daneben liegenden Schlesischen Bahnhof der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Gesellschaft und, auf der Altstädter Seite, den Böhmischen Bahnhof der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn. Auf der linken Elbseite vervollständigten der Albertbahnhof und der Berliner Bahnhof die Liste.

Zwar war mit dem Bau der Eisenbahnbrücke über die Elbe im Jahre 1852 der durchgehende Betrieb zwischen dem Böhmischen, dem Schlesischen und dem Leipziger Bahnhof auf der Neustädter Seite möglich geworden; die ständig wachsenden Verkehrsströme des sich vielfach niveaugleich kreuzenden Straßen- und Schienenverkehrs verbesserten die Situation jedoch nicht.

Der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung waren diese unzumutbaren Verhältnisse seit langem bewußt. Doch erst als sie mit der Dresden-Elsterwerdaer Eisenbahn am 1. April 1888 die letzte Privatbahn, die in Dresden einen Bahnhof unterhielt, in ihren Besitz nahm, erlangte sie die erforderliche Handlungsfreiheit.

Mit den Neubauten des Hauptbahnhofs und der Bahnhöfe Dresden-Neustadt und Wettiner Straße, die im Jahre 1901 abgeschlossen waren, sowie dem Bau des Verschiebebahnhofs Dresden-Friedrichstadt in den Jahren 1891 bis 1893 waren die Dresdener Bahnhofsanlagen in sehr kurzer Zeit umgestaltet worden.

Die mit architektonischem Geschick und planerischer Weitsicht ausgeführten Bahnhofsbauten würden im Prinzip auch heute noch allen Ansprüchen genügen, wenn der Bausubstanz nicht wenige Wochen vor Ende des Zweiten Weltkriegs bei der Vernichtung Dresdens durch englische und amerikanische Bomber schwerer Schaden zugefügt worden wäre.

Der 90. Jahrestag der Vollendung des Bahnhofs Dresden-Neustadt und der Abschluß der Umgestaltung der Dresdener Bahnhofsanlagen war für uns der Anlaß, mit Bildern aus Vergangenheit und Gegenwart ein bedeutsames Stück Architektur- und Eisenbahngeschichte zu dokumentieren.

Manfred Weisbrod/Manfred Berger

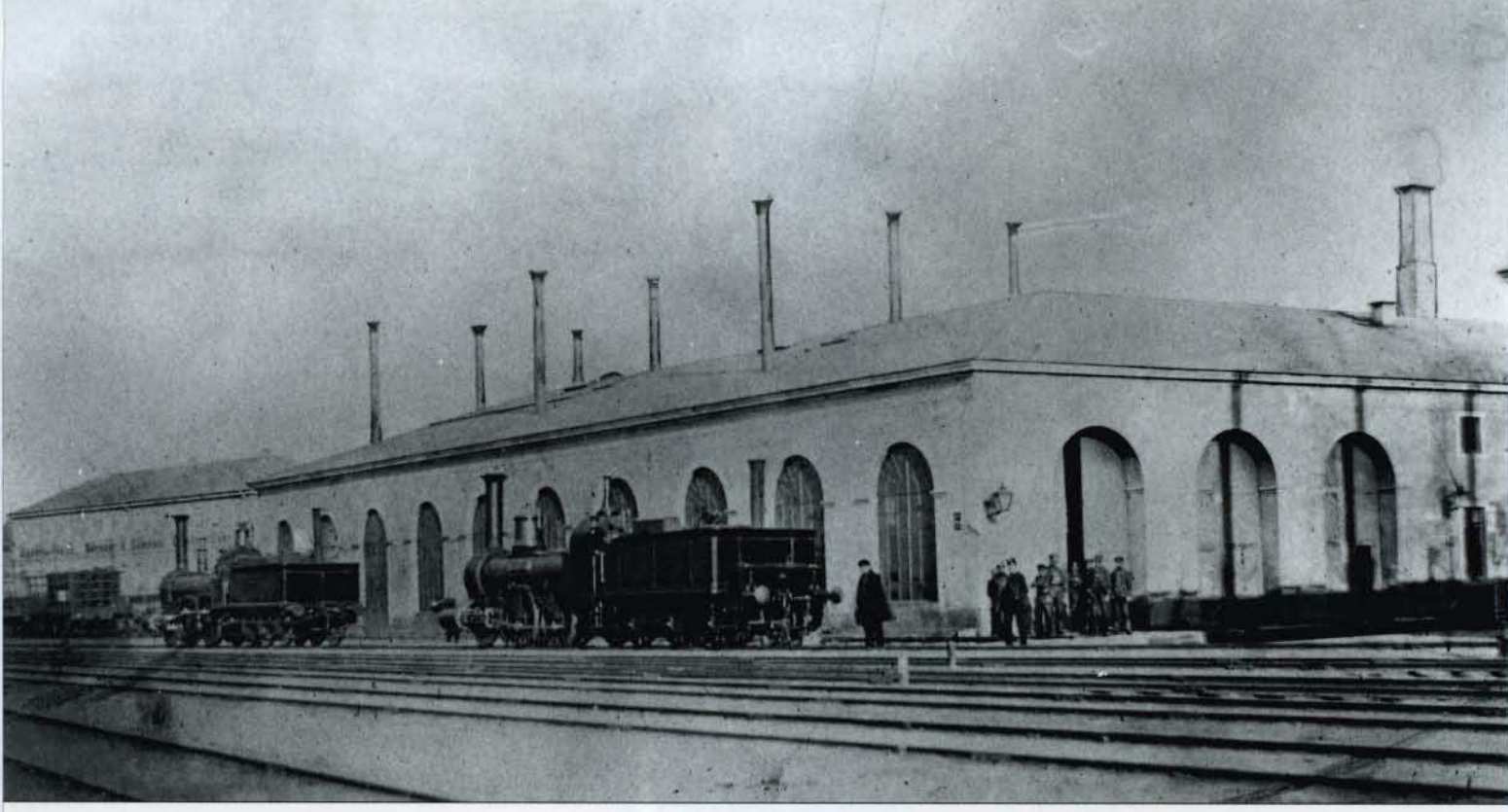
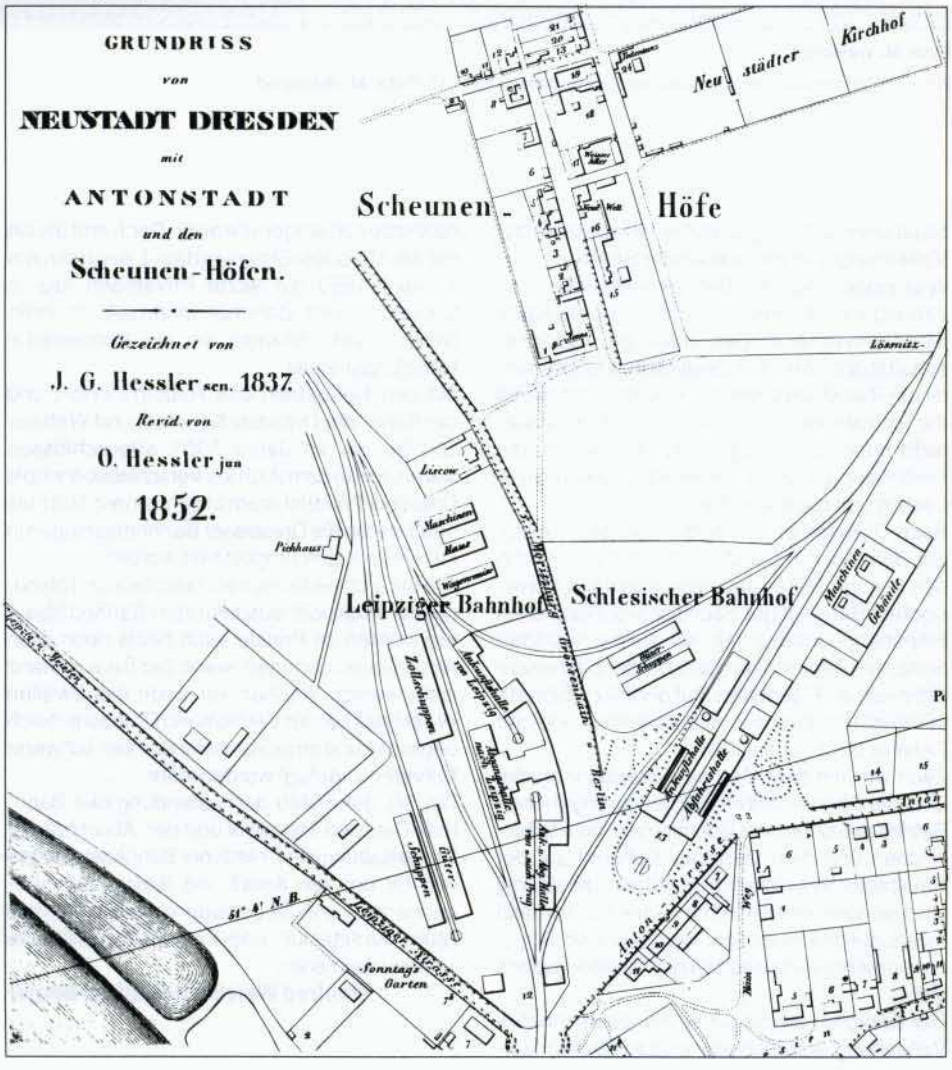


Bild 5: Leipziger Bahnhof, Maschinenhaus von 1852, um 1860. **Sammlung Berger**

Die alten Dresdener Bahnhöfe

Bild 6: Dresden-Neustadt. Stadtplan (Ausschnitt) mit dem Leipziger und dem Schlesischen Bahnhof, 1852. **Sammlung Berger**



1890, vor gut einem Jahrhundert, begannen in der sächsischen Residenzstadt Dresden die Arbeiten zur umfassenden Neugestaltung der Eisenbahnanlagen und Bahnhöfe, die 1901 planmäßig vollendet wurden. Der Entwurf dieser neuen, bis heute im wesentlichen unverändert dem Verkehr dienenden Anlagen war mehr als anderswo von der ursprünglichen Linienführung, der topographischen und städtebaulichen Situation Dresdens bestimmt. Wie in den meisten größeren Städten sind auch hier die alten Bahnhöfe als Endpunkte privater oder staatlicher Eisenbahnlinien zunächst als Kopfstationen angelegt worden. Außer dem Leipziger Bahnhof sind sie jedoch im Hinblick auf eine spätere Verbindung durch die geplante Elbbrücke im Grundriß vorsorglich als Durchgangsbahnhöfe entworfen worden. Deshalb blieben, bedingt durch die Elbe als Trennlinie zwischen Alt- und Neustadt mit den daraus resultierenden Trassenführungen und Bahnhofsstandorten, die alten Strukturen der ersten Dresdener Eisenbahnanlagen weiterhin lagebestimmend. Diese wurden schon kurz nach ihrer Entstehung durch die am 19. April 1852 eingeweihte Marienbrücke zu jenem Eisenbahnnetz integriert, das bis zur Neugestaltung und Erweiterung 1890 bis 1901 bestand.

Der Leipziger Bahnhof

Als ersten Bahnhof Dresdens baute die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie den östlichen Endpunkt ihrer Linie als Kopfstation. Während die Gesellschaft alle anderen Bahnhofsbauten, auch die Leipziger, vorwiegend nach ökonomisch-technischen Gesichtspunkten errichten ließ, wurde der Bahnhof in Dresden-Neustadt mit seiner stadtseitigen Front am Scheitelpunkt von Anton- und Leipziger Straße "500 Dresdener Ellen (ca. 285 m) nordwestlich

Bild 7: Leipziger Bahnhof, 1861. Links und rechts die noch erhaltenen Flügelbauten des Empfangsgebäudes von 1838. Vorn Übergang der Leipziger Straße. **Sammlung Berger**

Bild 8: Bahnhof Dresden-Neustadt. Mittelbau des Empfangsgebäudes mit Portalen, 1960. **Deutsche Fotothek Dresden**

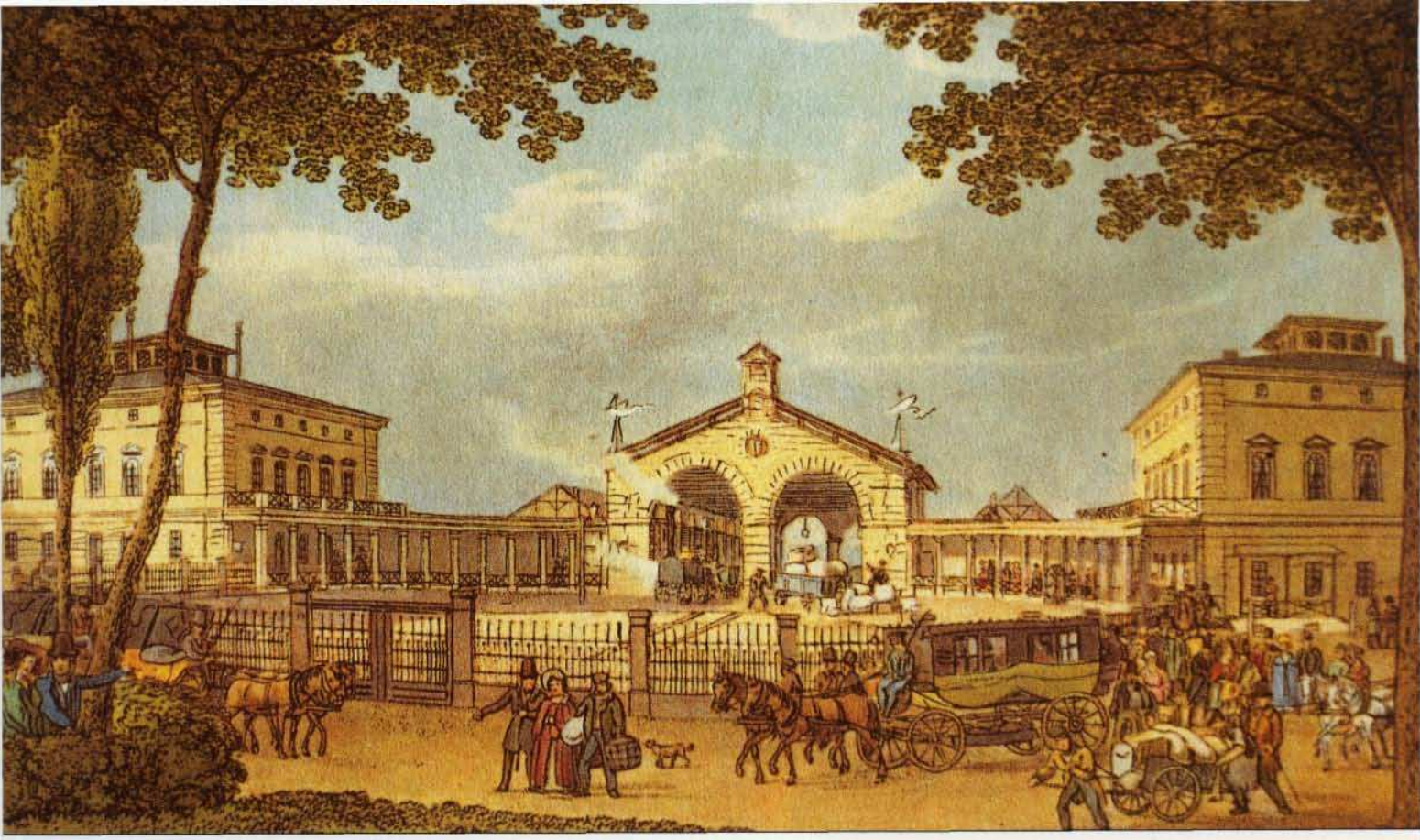


Bild 9: Leipziger Bahnhof. Kopfseite am Vorplatz um 1839. Kolorierter Stich von J. C. A. Richter. **Sammlung Berger**

des Leipziger Thores" der Residenzstadt angemessen repäsentativ ausgeführt. Zutreffend wird die architektonisch schöne Bahnhofsanlage aus den Anfängen der Eisenbahn gewürdigt: "Zur Zeit der Eröffnung – und noch viele Jahre danach – konnten nur die Dresdener Stationsgebäude Bedeutung erheben, während bei allen übrigen nicht über das Maß der unbedingten Notwendigkeit hinausgegangen wurde."

Nicht zufällig sind hier in der sächsischen Kunstmetropole klassizistische, renaissanceartig gegliederte Gebäude und Kolonnaden um den ehrenhofähnlichen Vorplatz gruppiert worden. Demonstrativ standen beiderseits der Hofanlage kubistische zweigeschossige Hauptgebäude mit Mezzanin (Zwischengeschoß) und Aussichtsveranden auf den flachgeneigten Dächern. Dieser Gebäudetyp war im Klassizismus sehr beliebt und auch bei vielen Dresdener Bürgerhäusern zu finden. Von beiden Gebäuden mit Restauration und Expedition führten im Viertelkreis offene, von schlanken Säulen getragene Kolonnaden zur Personenhalle, bei der sich übrigens – wie in Leipzig – der Eingang zur Abfahrtsseite links, der Ausgang aber rechts befand, da nach englischem Vorbild links gefahren wurde.

Die massive Personenhalle besaß je zwei Rundbogen für die Giebeldurchfahrten. In die Halle waren zunächst nur drei Gleise geführt. Das Umsetzen der Lokomotiven und ihre Einfahrt in das Maschinenhaus erfolgten über kleine Drehscheiben. Außerdem besaß der Bahnhof zwei Güter- und zwei Koksschuppen, eine kleine Wagenremise, einen "Königswagenschuppen" sowie je einen mit Dampfmaschine und von Hand betriebenen Brunnen mit Zisternen. Das polygonale Maschinenhaus umfaßte sechs Ständer mit dazwischenliegenden Schmieden, die Werk- und Aufenthaltsräume der Führer, Feuerleute und Wächter. Eine der beliebten 12-Fuß-Drehscheiben (Durchmesser also nur 3,40 m!) vermittelte die Zufahrt der Maschinen, und somit ist die Grundrißform dieses Dresdener Maschinengebäudes als Vorläufer der Heizhausrotunden zu betrachten.

Die feierliche Einweihung des Leipziger Bahnhofs fand anläßlich der festlichen Eröffnungsfahrten auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn am 7. und 8. April 1839 statt. Ihr 150jähriges

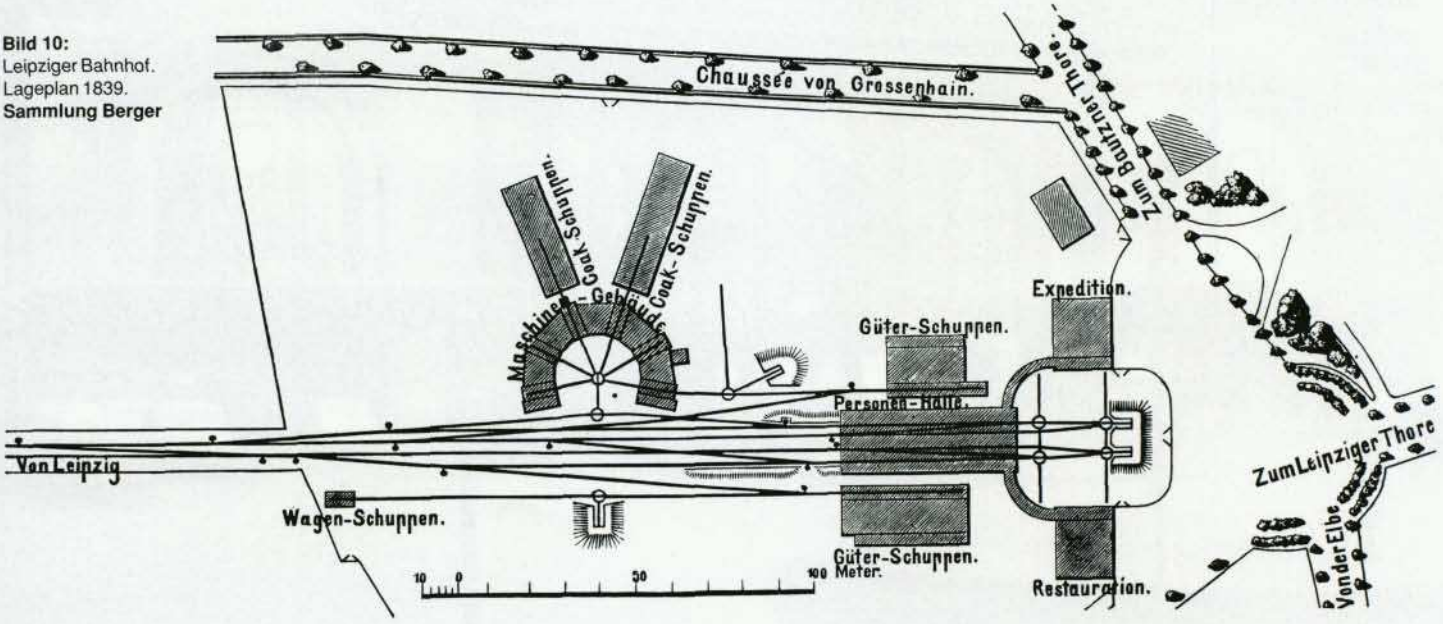


Bild 10:
Leipziger Bahnhof.
Lageplan 1839.
Sammlung Berger

Bild 11: Leipziger Bahnhof. Bahnseite von Nordwest um 1839. Kolorierter Stich von J. C. A. Richter. **Sammlung Berger**

Jubiläum wurde 1989 in Riesa mit einer faszinierenden Fahrzeugparade begangen. Nachdem am 7. April 1839 die ersten Züge von Leipzig nach Dresden gefahren waren, begannen in der Nacht zum 8. bei Lampenschein die Vorbereitungen an den Festzügen auf dem Leipziger Bahnhof Dresdens. Neben dem Maschinenhaus stand auch die erste in Deutschland gebaute Lokomotive, die "Saxonia", bereits unter Dampf, die Professor J. A. Schubert konstruiert hatte.

Schon 1847 wurde der alte Leipziger Bahnhof umgebaut und erhielt dabei ein neues spätklassizistisches Empfangsgebäude in Seitenlage, das bis 1857 dem Personenverkehr diente. Von den ursprünglichen Gebäuden blieben nur die kubischen Flügelbauten stehen, die dann bis zu ihrem Abbruch 1885 Beamtenwohnungen waren.

1852 bis 1857 ließ die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie wiederum größere Neubauten ausführen, östlich für den Personen- und Eilgut-, westlich für den Güterverkehr. Der am 19. Mai 1857 eingeweihte lange Empfangsgebäudekomplex bestand aus je einer Abgangs- und Ankunftshalle der Leipziger Strecke und der "Prager Halle" der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn. Mit Einweihung der Elbbrücke 1852 waren direkte Verbindungen Leipzig – Dresden – Prag – Wien und Dresden-Altstadt – Görlitz hergestellt.

Reisende im Durchgangsverkehr auf der Strecke Leipzig – Dresden – Görlitz mußten allerdings in Dresden-Neustadt noch umsteigen und den Weg zwischen dem Leipziger und dem Schlesischen Bahnhof zu Fuß zurücklegen. Nach der Erwerbung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn durch den Staat am 1. Januar 1876 verkehrten auch durchgehende Züge zwischen Leipzig und Bodenbach, so daß die Richtungsfunktion der Hallen teilweise aufgehoben wurde.

Bild 12: Leipziger Bahnhof. Lageplan mit Zustand von 1877. Oben rechts der Schlesische Bahnhof. **Sammlung Berger**

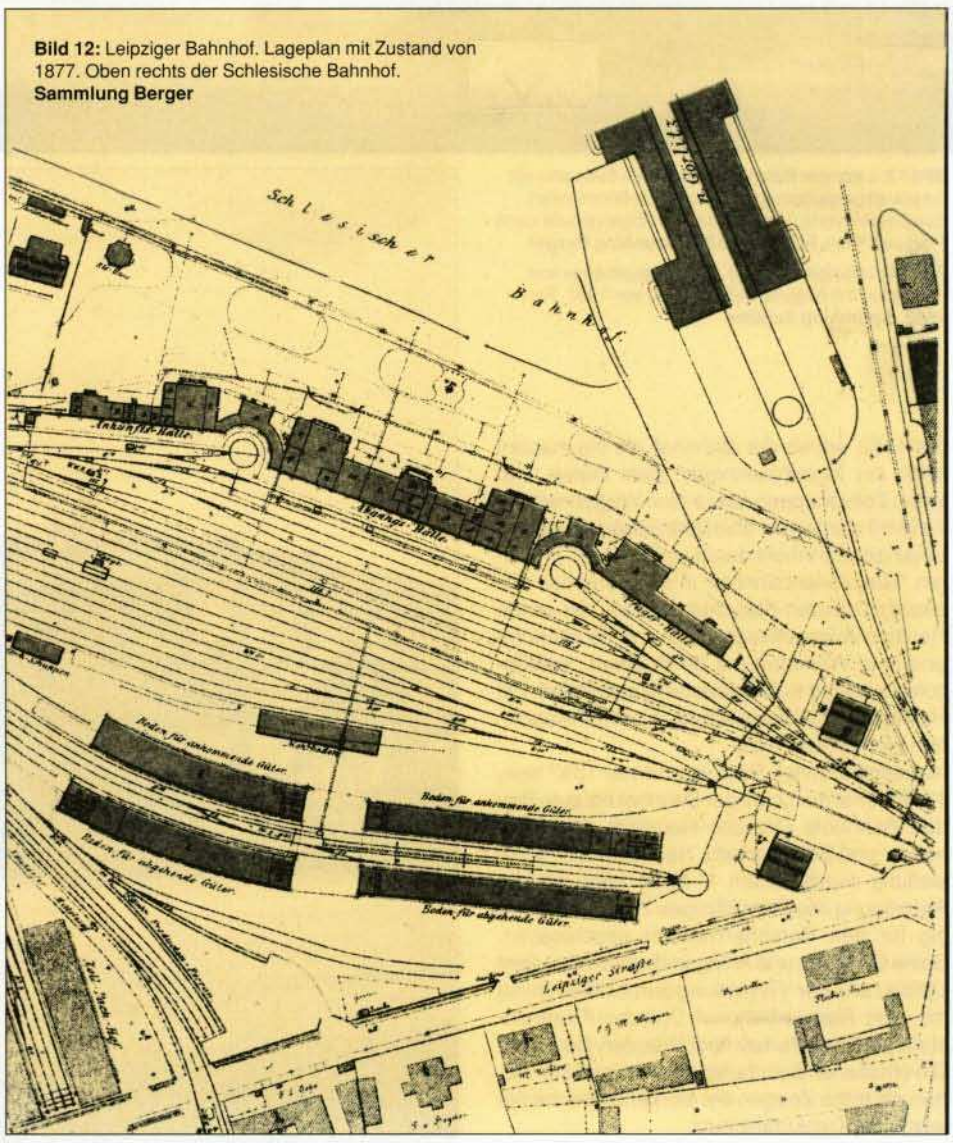
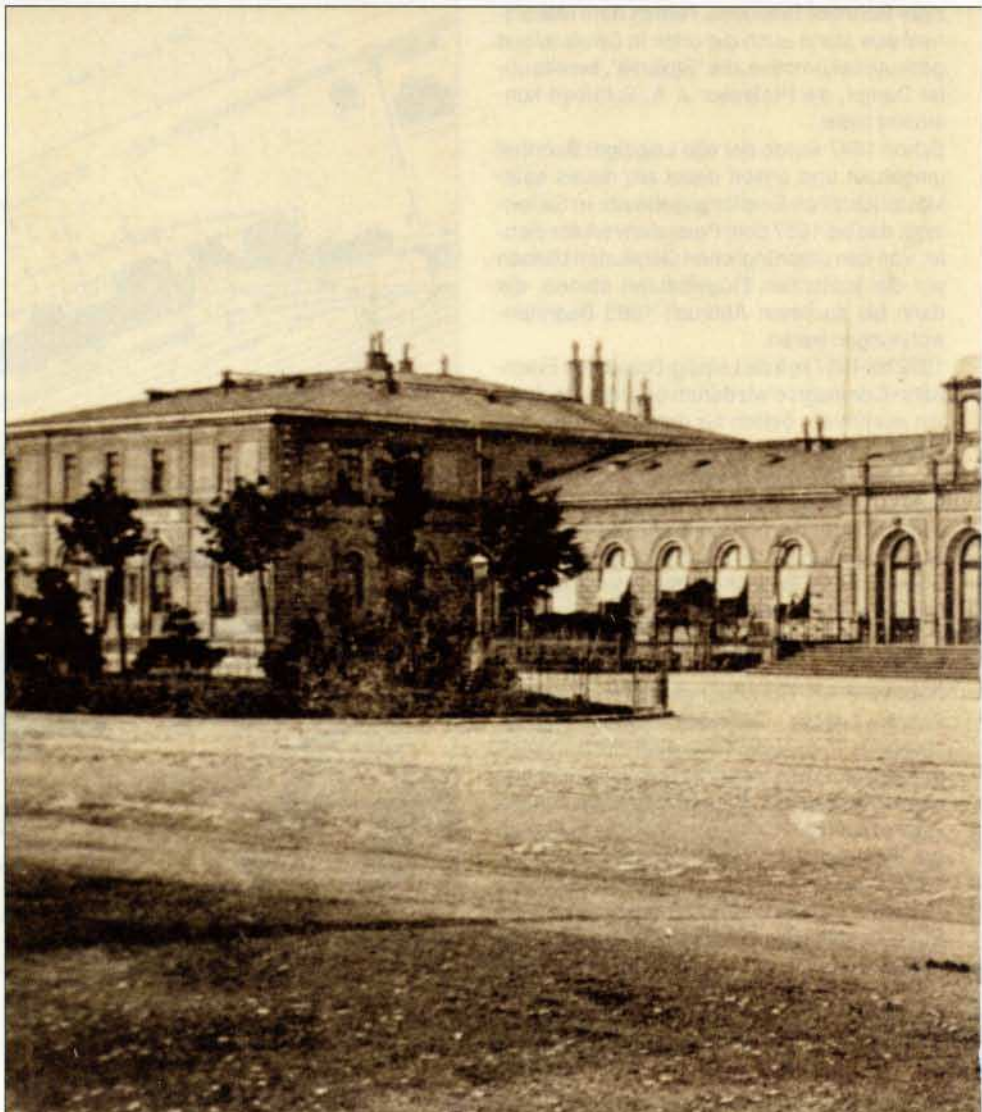


Bild 13: Leipziger Bahnhof. Ansicht von Südosten mit Empfangsgebäudetrakt der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn (vorn). Links im Bild die Abgangshalle nach Prag und Wien. Foto von 1876. **Sammlung Berger**

Bild 14: Leipziger Bahnhof. Empfangsgebäude von Nordosten mit Abgangshalle (rechts) von 1857. Foto 1880. **Sammlung Schütze**



Bis 1852 erhielt der Bahnhof als Neubauten noch ein Maschinenhaus, zwei Güter- und einen Zollschuppen sowie eine Wagenremise. 1868/69 wurden die alten Betriebsgebäude des Leipziger Bahnhofs durch einen neuen größeren "Maschinenbahnhof" in der Nähe des Abzweigs Dresden-Pieschen ersetzt, der einen Rechtecklokomotivschuppen mit 25 Ständen und eine Werkstatt mit 20 Ständen, Kohlenschuppen und Kohlenladerampe umfaßte. Ein Halbrundlokomotivschuppen für zwölf Maschinen kam später hinzu.

Im beschriebenen Bauzustand von 1857 bzw. 1869 diente der Leipziger Bahnhof bis zum Bau des Bahnhofs Dresden-Neustadt dem Personen- und Güterverkehr. Nach dessen Fertigstellung wurde er am 1. März 1901 mit der Abfertigung des Schnellzuges 2 Richtung Leipzig für den Personenverkehr geschlossen. Seine Gebäude und Anlagen dienten nach dem Umbau und der Verbindung durch Gütergleise mit dem Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt als Ortsgüterbahnhof Dresden-Neustadt. Die erhaltenen Bahnhofsgebäude von 1857 stehen als frühe Zeugen der Verkehrsgeschichte jetzt unter Denkmalschutz.