

Die neue Eisenbahn wurde als technischer Fortschritt besonders von den lokalen Journalisten und Poeten gebührend gefeiert, und da wir dem Leser die weitschweifige Reimerei dieser Jahrzehnte ersparen wollen, beschränken wir uns auf einige Kostproben.

Schon 1839 schmiedete die Leipziger Dichterin Luise Otto-Peters romantisch gefärbte Verse auf die „Eisenrosse“.

„Statt Herdenglöcklein läutende Signale,  
Es rauscht und zischt und saust mit Ungetüm,

und rüttelt alle Träumer auf im Tale,  
Das mächt'ge, feuerspei'nde Ungetüm.“

Aber dann plazierte die Poetin einen „Greis in dünnen Silberhaaren“ an die Leipzig-Dresdner Strecke und läßt ihn fleh'n:

„Nun, Herr, laß deinen Knecht in Frieden fahren,

Nun er die Wunder dieses Tags geseh'n!“

Auch das gab's — zumindest in der Phantasie des Dichters: Die Eisenbahn sehen ... und dann sterben.

Heute verhalten sich die Dinge in manchen kapitalistischen Ländern umgekehrt. Da freut sich eine mächtige Road-Lobby, wenn die Eisenbahnen sterben.

Jene Luise Otto-Peters, deren Schwärmerei für einen längst vergessenen Reimemacher Friedrich Engels in der Schrift „Die Dichtung des ‚wahren Sozialismus‘“ mit charmanter Ironie kritisierte, vertrat später nachdrücklich die Rechte der Frauen, gründete 1848 eine Frauenzeitung und 1865 den „Allgemeinen Deutschen Frauenverein“; und Hedda Zinner, die in diesen Tagen ihr siebzigstes Lebensjahr vollendete, widmete dieser historischen Frauengestalt einen Roman.

Etwa um die gleiche Zeit wie die Otto-Peters machte der in Leipzig lebende österreichische Freiheitssänger Karl Beck zornige Verse auf die gewinnstüchtige Spekulation mit Eisenbahnpapieren. Dessen ungeachtet begrüßte er den technischen Fortschritt vor den Toren seiner Wahlheimat und verwies auf die friedliche, völkerverbindende Aufgabe des neuen Verkehrsmittels.

„Eisen, du bist zahm geworden!  
Sonst gewöhnt, mit wildem Dröhnen,  
Hinzuschmettern, hinzumorden,  
Liebest endlich dich versöhnen.“

Das freilich mußte damals eine Illusion bleiben; und schon 1842, drei Jahre nach der Eröffnung der Strecke Leipzig—Dresden, erschien das vom Kgl.-Sächsischen Hauptmann Pönitz verfaßte Buch „Die Eisenbahnen und ihre Bedeutung als militärische Operationslinien“.

Was bei Pönitz noch Theorie war, wurde während des Maiaufstandes in Dresden im

# Mit Dampf zwischen Leipzig und Dresden

## Vor 140 Jahren wurde die Teilstrecke der ersten bedeutenden deutschen Eisenbahn in Betrieb genommen. Eine Nachbetrachtung

Jahre 1849 harte Praxis. Als preußische Truppen den sächsischen König bei der blutigen Niederschlagung der Revolution in der sächsischen Residenz helfen sollten, benutzten die Generale den Schienenweg als „militärische Operationslinie“. Zu Ehren fortschrittlicher Eisenbahner sei hier erwähnt, daß sie diese Truppentransporte durch Beschädigungen der Strecken verzögerten.

Engels hatte diesen Mangel an Realismus des Dichters Karl Beck klar erkannt. In seiner Arbeit „Deutscher Sozialismus in Versen und Prosa“ beschäftigte er sich eingehend auch mit diesem Poeten und kritisierte bissig die „weinerlichen“ Appellationen an die herrschende Klasse. Immerhin bescheinigte er Beck „unstreitig mehr Talent ... und auch mehr Energie“ als der Mehrzahl deutscher Literaten.

Welch starken Widerhall die Eisenbahn damals gerade in der sächsischen Öffentlichkeit fand, hat Fritz Schliebusch bereits 1928 nachgewiesen. Ein untrügliches Merkmal ist dafür die lokale Presse, die bald nach der Eröffnung der Leipzig—Dresdner Eisenbahn in breiter Front auf das neue Fortschrittsymbol einschwenkte und sich in bemerkenswerter Weise mit ihm identifizierte. Alle möglichen Zeitungen und Zeitschriften schmückten sich plötzlich mit Titeln, die dem Schienenstrang entliehen waren. Da gab es den „Komet“, ein Blatt, das sich nach einer bekannten Leipziger Lokomotive titulierte. Weitere Presseerzeugnisse nannten sich „Pönickische Eisenbahn“, „Erzgebirgische Eisenbahn“ oder schlicht „Dampfwagen“. Und eines erkühnte sich gar, im Kopf in gotischen Majuskeln den Namen „Leipzig—Dresdener Eisenbahn“ zu führen und im Untertitel den Anspruch auszuweisen, „Ein Wochenblatt für Deutschland“ zu sein. Dennoch sind diese journalistischen Erzeugnisse,

die sich da mit geschäftstüchtigem Gespür auf die Eisenbahn orientierten, für uns heute keine uninteressante Lektüre.

Die Wochenzeitung „Leipzig—Dresdener Eisenbahn“ folgte in ihrem Aufbau sinniger oder unsinniger Weise der Gliederung eines Zuges. Vorn beglückte man den Leser mit der „Lokomotiv-Unterhaltung“, in der Mitte amüsierten ihn die „Plaudereien der Eisenbahnpassagiere“ und der Schwanz des Trains wedelte unermüdlich und unerschöpflich den Eisenbahnhumor der ganzen Welt auf. Heute ist man baß erstaunt, über welche Witze die Leute damals lachen konnten. Aber dieses Journal hatte auch seine ersten Seiten; und wenn man bedenkt, wie schwer die königlichen Zensoren den Schreibern das Leben machten, kann man den Redakteuren des Blattes den Respekt nicht versagen. Da werden Klagen laut über die miserablen offenen „Kälberwagen“, in denen, unmittelbar hinter der Lokgekuppel, die ärmsten Reisenden dem Funkenflug schonungslos ausgesetzt waren. Da wurde die nicht nur in Sachsen geläufige Staatschikane kritisiert, die Pässe der Reisenden vor Antritt der Fahrt einzuziehen und die Betroffenen obendrein während der Reise einzuschließen. Einer Fahrpreiserhöhung der Gesellschaft auf der Strecke Riesa—Oberau begegnete die Zeitung mit der gereimten Boykottandrohung, den Schienenweg würden Reisende künftig meiden und die vier Westunden lieber zu Fuß gehen.

Der Verleger Bücher, gleichzeitig verantwortlicher Redakteur dieses Blattes, war ein fortschrittlicher Mann, der mit großem persönlichen Einsatz eine spitze Feder gegen alle reaktionären Erscheinungen führte. Als z.B. Ende des Jahres 1840 über den ersten Leichttransport auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn berichtet wurde, polemisierte der Klerus gegen diese „Pietätlosigkeit“. Bücher

indessen wies mit ökonomischem Scharfsinn nach, „diese Art der Beförderung stelle gegen früher eine bedeutende Ersparnis dar, weil ehemals in jedem Ort, der passiert werden mußte, die Geistlichkeit von einem zum anderen Ende mitgegangen wäre und dafür erhebliche Gebühren verlangt hätte.“ Nicht die Pietät lag den frommen Männern am Herzen, sondern der Klingelbeutel!

Auch um die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes war man in diesem Blatt bemüht und es werden Vorschläge für bessere Gesetze und Vorschriften gemacht. Aber im Schatten dieser Neuerer bewegt sich schleichend die feudale Reaktion. Und sie jammert, nun könnten sich doch die revolutionären Gesetzesbrecher mit Hilfe des schnellen Verkehrsmittels dem starken Arme der Polizei entziehen. Für die finsternen Reaktionäre sollte die Eisenbahn herhalten, um die Rechte des Bürgers rigoros beschneiden zu können.

Wie sehr aber diese neue Eisenbahn die Gemüter bewegte und die Phantasie der Zeitgenossen beflügelte, wird an einem Aufsatz deutlich, den das genannte Wochenblatt am 17. November 1841 veröffentlichte. „Die Erfindung der Eisenbahn“, so steht da geschrieben, „ist weiter nichts als die Verkleinerung der Erde“. Künftig werde man statt die Geographie nur aus Büchern zu studieren einfach mit der Eisenbahn jene Stätten aufsuchen, die von Interesse sind. „Schauspieler können in der Stadt ihres Engagements auftreten und zugleich in einer anderen Gastrollen geben“, heißt es weiter. Die Maschinen würden die Welt verändern und „Tag und Nacht ohne Unterbrechung“ für die Menschheit arbeiten. „Im Nu“ werden „ganze Städte erbaut ... Häuser gleich im ganzen gegossen ... Papiermaschinen bringen gleich fertige Zeitungen und Bücher hervor ... Maschinen copieren Briefe und führen die Bücher ... Das Feld wird durch eine Maschine gepflügt“, und weiter prophezeit dieser Mann, „Wir erfreuen uns dann auch der schönsten Erfindung, der Erfindung des Fliegens, die uns auf Erden den Engeln gleichstellt ...“

Ja, und schließlich ist das alles eingetroffen. Wir aber können abschließend nur mit Bewunderung ausrufen: Solche geniale Sehergabe entzündete sich beim Anblick der Leipzig—Dresdner Eisenbahn! Wie die Welt heute aussieht, war also schon vor 140 Jahren in einem sächsischen Wochenblatt gleichen Namens nachzulesen.

Es gibt dabei nur einen kaum bedeutenden Unterschied. Damals bewunderte man diesen Propheten nicht — er wurde einfach ausgelacht.