

## **Als das Dampfross nach Kamenz kam – 150 Jahre Anschluss an das Eisenbahnnetz**

Eine Zusammenstellung von Akten des Stadtarchivs Kamenz

Die feierliche Eröffnung der Strecke von Kamenz nach Radeberg fand am 30. September 1871 mit einem Festzug statt. Anfänglich blieb die Lessingstadt allerdings außen vor, als die anderen sächsischen Vierstädte (Bautzen, Zittau, Löbau) und auch Görlitz in kürzester Zeit Mitte der 1840er Jahre eine gemeinsame Eisenbahnlinie erhielten. Als dann 1865 auch Lauban an das Schienennetz angeschlossen wurde, verfügten alle ehemaligen Sechsstädte über einen Gleisanschluss. Nur eben Kamenz nicht. Noch ein weiteres halbes Jahrzehnt musste sich die Stadt mit der Postkutsche nach Radeberg bzw. Bautzen oder Bischofswerda begnügen, wenn es darum ging, den nächstgelegenen Bahnhof zu erreichen.

Wie diese Zusammenstellung des Stadtarchivs Kamenz unter anderem auch vermitteln möchte, ging es vielen Menschen über ihre Vorstellungskraft, dass ein neues Verkehrsmittel binnen kürzester Frist eine derartige Revolution auf die Fortbewegung von Personen und Gütern herbeiführen konnte. Als am 7. Dezember 1835 die ersten sechs Kilometer Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth eröffnet wurden, löste dies vielerorts eine Euphorie des technologischen Fortschritts aus. Für Kamenz begann jedoch erst langsam ein Prozess des Umdenkens. Viel zu spät erkannte die Stadt, dass die sie bislang am Fernhandel teilhabende und Jahrhunderte alte Handelsstraße – die „via regia“ – plötzlich fast vollständig an Bedeutung verlor.

Um so größer waren die Kraftanstrengungen von Kamenz in der Folge, damit die Stadt und das für sie so wichtige Umland an das Schienennetz angeschlossen werden. Dabei ging es nicht allein um den Anschluss in Richtung Radeberg (und somit Dresden), sondern auch nach Norden (Straßgräbchen-Bernsdorf und weiter ins Preußische) sowie nach Osten (Bischofswerda resp. Bautzen). Einen besonderen Stellenwert hinsichtlich des Eisenbahnbaus hatte für die Stadt der Gleisanschluss des im Ersten Weltkrieg errichteten Flugplatzes in Kamenz-Nord.

### **Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 2868:**

Anlegung einer Eisenbahn durch die Oberlausitz, 1839 bis 1843.

Fast auf den Tag genau vier Jahre nach der Fahrt des Adlers zwischen Nürnberg und Fürth [7. Dezember 1835] und ein knappes halbes Jahr nach Eröffnung der Gesamtstrecke von Leipzig nach Dresden [7. April 1839] ging am 18. November 1839 beim Stadtrat von Kamenz ein Schreiben des Rates der Stadt Chemnitz ein, in dem auf Bestrebungen der erzgebirgischen Eisenbahn-Gesellschaft hingewiesen wurde. Diese reichte bei der Ständeversammlung des Königreichs Sachsen eine Petition mit dem Antrag ein, „der Staatsregierung den Wunsch auszusprechen und eventuell Mittel zu bewilligen, um aus Staatskassen ungesäumt eine Eisenbahnlinie auszuführen, welche von der Lausitz ab, an die Elbe, und von da in möglichst gerader Linie durch das Erzgebirge und Voigtland, an die Baiersche Nord-Grenze eine Verbindung eröffnet.“ Um der Petition den nötigen Nachdruck zu verschaffen, bat Chemnitz darum, dass auch Kamenz jene unterstützt. Aber die Lessingstadt verfolgte zu dieser Zeit ein anderes Projekt. Erst zwei Jahre zuvor war es – ganz in der Tradition der Hohen Straße – gelungen, eine Chausseeanbindung nach Dresden zu erhalten. Die Petition aus Chemnitz diente den Stadträten somit als Anlass, eine eigene Petition zur Herstellung einer Chaussee in Richtung Bautzen bei der Ständeversammlung einzureichen. Zu dieser Zeit entwickelte sich aus dem Engagement von Privatpersonen aus Bautzen, Zittau und Herrnhut das Oberlausitzer Eisenbahn-Comité, das ihrerseits die Anbindung der Oberlausitz an das neue Verkehrsmittel voran trieb. Dabei setzte das Komitee auf das Interesse der Residenzstadt Dresden, eine Verbindung nach Schlesien und

Böhmen herstellen zu wollen. Mit dem Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen vom 24. Juli 1843 über eine grenzüberschreitende Bahnlinie konnte das Projekt zumindest in Richtung Schlesien umgesetzt werden. Mit dem Bau wurde am 10. Mai 1844 begonnen, und am 17. November 1845 konnte das erste Teilstück bis Radeberg für den Verkehr freigegeben werden. Indem die sächsische Regierung bestimmte, dass beim Ausbau der Strecke nach Schlesien auch ein Abzweig von Löbau aus nach Zittau angelegt wurde, waren bei der feierlichen Eröffnung am 1. September 1847 vier der ehemaligen Sechsstädte an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Im Jahre 1865 folgte Lauban. Es sollten noch einmal sechs Jahre vergehen, bis auch Kamenz einen Eisenbahnanschluss erhielt.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 7132:**

Anbindung von Kamenz an die Eisenbahnlinie zwischen Dresden und Radeberg, 1845 bis 1862.

Mit dem bereits genannten Anschluss von Radeberg an das Eisenbahnnetz der neu gegründeten Sächsisch-Schlesischen Eisenbahngesellschaft wuchs auch das Interesse seitens der Stadt Kamenz an einen Anschluss. Noch gut fünf Jahre zuvor „erfreute“ sich die Stadt wegen des Aufschwungs für das Gewerbe über die Anbindung an die Chaussee nach Dresden und begnügte sich damit. Nun klagte die Stadt über das Fortkommen „auf der einsamen und beschwerlichen, über 2. Stunden Weges durch eine öde Heide führenden Chaussee“.

So unternahm Kamenz noch 1845 (wenige Tage nach Eröffnung der Teilstrecke zwischen Dresden und Radeberg) erste zaghafte Versuche eine Anbindung an den Bahnhof in Radeberg zu erwirken. Nachdem sowohl die Stadt als auch einige Gewerbetreibende keine Unterstützung durch die Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn-Compagnie erfuhren, weil die Gesellschaft kein anderes als das derzeit in Ausführung befindliche Bauprojekt Dresden – Görlitz abwickeln konnte, schien sich der Fokus auf die Anpassung des bestehenden Postkutschenverkehrs an die Abfahrtszeiten der Züge in Radeberg und Bautzen zu beschränken. Aber auch die Verhandlungen mit dem Postamt in Kamenz respektive der Ober-Post-Direktion erwiesen sich als schwierig. So gelang es zumindest, dem Personenverkehr einen besseren Anschluss zu ermöglichen, was für den Gütertransport nicht ohne weiteres realisierbar war.

Im Jahre 1862 endet die vorliegende Akte mit einem Teilerfolg für die Stadt: Probehalt wird der Nachtzug nach Görlitz in Radeberg halten, wenn dort Personen aus- oder zusteigen wollen. Zudem stammt aus dem gleichen Jahr ein Schreiben von einem neu ins Leben gerufenen Eisenbahnkomitee Radeberg – Kamenz. Es verdeutlicht, dass sich nun vermehrt auch private Unternehmen bemühten, den für die Region zwischen Radeberg und Kamenz wichtigen Gleisanschluss zu befördern. Da dies nicht ohne finanzielle Unterstützung ablaufen konnte, wollte eben dieses Komitee Aktienscheine ausgeben.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 7131:**

Projektierung einer Eisenbahnverbindung von Guben nach Radeberg, Bd. 1, 1858 bis 1861.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 7129:**

Verwaltung der Kasse beim provisorischen Komitee der Eisenbahn Guben – Radeberg, 1859 bis 1862.

**Stadtarchiv Kamenz, C 1.2, 33, Nr. 58:**

Aktienpromessenscheine des zur Herstellung einer Eisenbahn zwischen Radeberg und Guben bzw. Kamenz gewählten provisorischen Comites, 1859 und 1862.

Als sich zu Beginn des Jahres 1858 im Gasthof „Zum goldenen Band“ in Niedergersdorf Privatpersonen unter anderem aus den Ortschaften Radeberg, Großröhrsdorf, Pulsnitz, Kamenz, Ober- und Niedergersdorf, Mörsdorf, Bischheim, Bernsdorf, Prietitz, Thiemendorf, Friedersdorf, Liebenau, Elstra und Oberlichtenau zum provisorischen Comité der Eisenbahn Guben-Radeberg zusammen schlossen, verfolgten sie nicht nur den Bau einer Eisenbahn von Radeberg nach Kamenz, sondern weiter bis nach Guben. Damit meinten Sie das Interesse der sächsischen Staatsregierung zu wecken, weil es nicht mehr nur darum ging, eine unrentable Nebenstrecke zu errichten. Schließlich sollte zugleich ein Anschluss an die bedeutende preußische Ostbahn erfolgen. Die durch das Komitee betriebenen Vorarbeiten machten gute Fortschritte. Auch die notwendigen Messungen waren von einem Ingenieur vorgenommen sowie der Bau und Betrieb der Bahn von der Regierung konzessioniert. Allein die veranschlagte Bausumme von über 1,8 Millionen Talern war schwer aufzubringen. Das Komitee entschied sich daraufhin zur Ausgabe so genannter Promessen. Mit dem Erwerb solcher Scheine verpflichteten sich deren Eigentümer zum Kauf der später auszugebenden Aktien. Deren Zeichnung wiederum wurde immer wieder verschoben, weil sich kaum einflussreiche Bankhäuser beteiligen wollten. Dies änderte sich auch nicht, als das Projekt erst einmal auf die Strecke Radeberg – Kamenz beschränkt wurde. Ende des Jahres 1863 stellte das Komitee seine Arbeit vollends ein; nicht ohne nochmals mit einer Eingabe an die Staatsregierung die Dringlichkeit der Streckenführung zu unterstreichen.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 7128 und 7130:**

Projektierung einer Eisenbahnverbindung von Guben nach Radeberg, Bd. 2 und 3, 1861 bis 1871.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4675/76:**

Fortsetzung der Eisenbahnstrecke von Radeberg nach Kamenz bis zur Landesgrenze, Bd. 1 und 2, 1858 bis 1912.

Nur weil das Komitee aufgrund fehlender finanzieller Unterstützung zur Aufgabe ihres Projektes gezwungen war, endete damit nicht zwangsläufig das Engagement der betroffenen Ortschaften für den Eisenbahnbau. Auch weiterhin erfolgten Eingaben an die sächsische Regierung. Doch für die blieb das Unternehmen als Nebenbahn uninteressant. Die Bündnispolitik Sachsens orientierte sich an Österreich, so dass sich Preußen nicht veranlasst sah, seine bestehende Eisenbahnlinie nach Sachsen hin auszubauen. Dies änderte sich erst nach dem Sieg der Preußen über Österreich im Deutschen Krieg von 1866.

1867 richteten daher Kamenzer Bürger eine neue Petition an den sächsischen Landtag, eine Bahn auf Staatskosten von Radeberg nach Kamenz zu bauen. Bestärkt wurden sie in ihrer Initiative dadurch, dass bereits jenseits der Landesgrenze in Preußen der Bau einer Verbindung von Lübbenau in Richtung Senftenberg begonnen worden war. Somit erschien eine Weiterführung über Kamenz in Richtung Dresden rentabel. Im Mai 1868 wurde der Bau der Strecke von Radeberg nach Kamenz auf Kosten des sächsischen Staates beschlossen. Noch im gleichen Jahr sicherte die preußische Regierung die Fortführung bis zur Landesgrenze bei Bernsdorf zu.

Am 30. März 1869 begann der Bahnbau und schon bald wurde an mehreren Stellen entlang der Strecke gleichzeitig gebaut. Besondere Aufmerksamkeit genossen drei Bauabschnitte. Neben dem aufgrund seiner Sprengung in den letzten Kriegstagen 1945 heute nicht mehr vorhandenen Viadukt bei Lückersdorf ist hier vor allem dasjenige in Gersdorf zu nennen. Zudem waren für den Bau des Tunnels und des Dammeinschnittes an dessen Südportal in Kamenz sogar Bergleute tätig. Hier ergab

sich eine Reihe von Schwierigkeiten in der Ausführung, wodurch vor allem der Gasthof „Zum goldenen Berg“ als auch das Haus vom Kaufmann Moritz Heinichen (Bönischplatz 1) stark in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Doch alle Probleme und Verzögerungen waren vergessen, als am 30. September 1871 um 12:00 Uhr – mit einem Sonderzug kommend – geladene Gäste in der Stadt begrüßt werden konnten. Am Folgetag begann der reguläre Kursbetrieb auf der ca. 1,7 Millionen Taler teuren Strecke. Bereits am 1. September 1871 wurde der Bau der Strecke nach Straßgräbchen und somit zur sächsisch-preußischen Landesgrenze fortgesetzt, so dass dort der Anschluss nach Bernsdorf resp. Lübbenau und weiter nach Berlin hergestellt werden konnte. Die Bahnverbindung konnte 1874 aufgenommen werden. In der Akte Altes Archiv, Nr. 2327, hat sich ein Fahrplan aus dem Folgejahr erhalten.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4734/35:**

Erweiterung des bestehenden Eisenbahnnetzes auf Staatskosten, Bd. 1 und 2 (Bautzen-Kamenz-Königsbrück und Nord-Ost-Bahn), 1889 bis 1920.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4760 q:**

Erbauung einer Eisenbahn von Zeithain über Königsbrück nach Radibor, 1900.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4763:**

Errichtung einer Eisenbahnlinie zwischen Wittichenau und Kamenz, 1907/08.

Der Anschluss an Bautzen hatte für die Staatsregierung neben wirtschaftlichen Aspekten auch andere Beweggründe. Mit der Errichtung einer Nord-Ost-Bahn wurde die Verbindung wichtiger Garnisonsstädte verfolgt. Nach einem Plan von 1910 war angedacht, zwischen den Städten Riesa, Großenhain, Königsbrück und Kamenz eine Eisenbahnverbindung einzurichten. Zudem war der Ausbau über Crostwitz nach Radibor vorgesehen, um dort in die Strecke von Bautzen nach Hoyerswerda zu münden. Diese Überlegungen wurden jedoch verworfen und kamen so nie zur Ausführung. Wahrscheinlich ist dafür die Niederlage im Ersten Weltkrieg und die damit verbundenen Auflagen durch den Versailler Vertrages als Grund zu nennen.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4718/19:**

Errichtung einer Eisenbahnlinie von Bautzen über Elstra nach Kamenz, Petitionen, Bd. 1 und 2, 1883 bis 1886.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4720:**

Ausführung des Eisenbahnbaus von Bautzen über Elstra nach Kamenz, 1886 bis 1902.

Mit der endlich herbeigeführten Anbindung von Kamenz an das Eisenbahnnetz gab sich die Stadt jedoch nicht zufrieden. Nun sollte eine direkte Verbindung nach Dresden erfolgen. Über Jahre hinweg wurden Petitionen gesammelt, die vor allem auf die wirtschaftlichen Vorteile einer Streckenführung von Kamenz nach Bautzen hinwiesen. Im Hinblick auf die in der Umgebung von Kamenz existierenden Steinbrüche ließ sich die Staatsregierung davon überzeugen, dass ein neues Projekt zur Ausführung gebracht werden musste. Anfang des Jahres 1890 wurde mit dem lediglich auf den Anschluss von Elstra an Kamenz reduzierten Streckenbau begonnen. Zehn Monate später – genauer: am 19. Oktober 1890 – fand die Einweihung der Strecke statt. Es dauerte weitere zehn

Jahre, bis der Bau des Abschnittes nach Bischofswerda begann. Dieser wiederum konnte am 14. Mai 1902 seiner Bestimmung übergeben werden. Immerhin wurde dadurch indirekt eine Verbindung von Kamenz mit Bautzen hergestellt. Letztlich stiegen die Reisenden im Umsteigebahnhof Bischofswerda in den Zug, der aus Kamenz kommend auch über Radeberg erreicht werden konnte.

**Stadtarchiv Kamenz, c 3.3 Bauzeichnungen, Nr. 757:**

Längenprofil des Anschlussgleises der Militärverwaltung der Linie Kamenz-Nord zum Flugplatz, 1917.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 3594:**

Errichtung einer militärischen Fliegerstation, Bd. 2, 1917 bis 1919.

Anders als bei allen vorangegangenen Eisenbahnprojekten verhielt es sich, als sich die Stadt um die Errichtung eines Militärflugplatzes bemühte. Diesmal war es die Staatsregierung, die den Anschluss der Fliegerstation an das Eisenbahnnetz forderte.

Wie sich in den Gesprächen mit dem Königlichen Bauausschuss und dem mit ihm dann im Februar 1917 abgeschlossenen Vertrag zeigen sollte, übernahm die Stadt eine Reihe von Verpflichtungen. Im vierten und letzten Punkt des Abkommens wurde vereinbart, dass die Stadt unverzüglich in Zusammenarbeit mit den zuständigen staatlichen Stellen einen Eisenbahnanschluss herzustellen hat. Mitte des Jahres 1918 konnte die Strecke eingeweiht werden. Als wenige Monate später der Erste Weltkrieg endete, hatte der Flugplatz aufgrund des Versailler Vertrages seine Bedeutung vorerst verloren. Es begann der systematische Abriss der bestehenden Anlagen; d.h. der acht Flugzeughallen sowie der Flugzeugwerft. Allein der Gleisanschluss sorgte dafür, dass das Gelände für Gewerbetreibende interessant genug erschien, sich dort niederzulassen. Damit konnten die noch bestehenden Gebäude für eine spätere Nutzung erhalten bleiben.

**Stadtarchiv Kamenz, Altes Archiv, Nr. 4760 r:**

Erweiterung des Bahnhofs, 1899 bis 1929.

**Stadtarchiv Kamenz, C 3.2 Flur- und Lagepläne, Nr. 17:**

Bahnhof Kamenz, um 1890.

Selbstverständlich bestand mit der Einweihung der Eisenbahnlinie nach Radeberg im Jahre 1871 bereits ein Bahnhof in Kamenz. Er umfasste mit seinen Gebäuden und Gleisen den letzten Bauabschnitt. Der sich anschließende Streckenausbau sowie die Ansiedlung neuer Unternehmen in der Nähe des Bahnhofs machten eine Erweiterung des Bahnhofs, des Bahnbetriebswerkes und der Gleisanlagen notwendig. Durch den Einbau der Elstraer Gleise vor dem Empfangsgebäude wurde das Gebäude zu einem so genannten Inselbahnhof.

Erwähnt werden soll an dieser Stelle auch nochmals, dass von Berlin (Görlitzer Bahnhof) kommend die preußische Strecke an der ersten Weiche im Norden des Kamenzer Bahnhofs endete. Dort stand der Kilometerstein 0,0.