

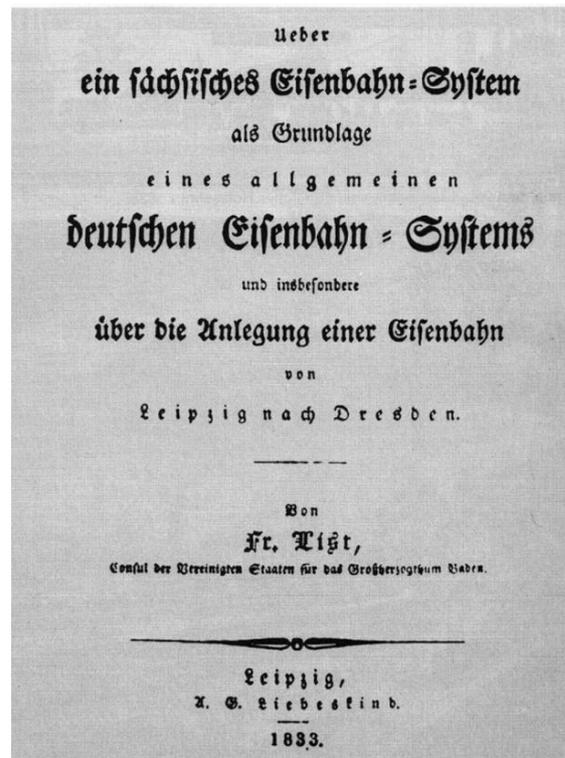
1839 erreichte die Eisenbahn die Stadt Wurzen

Wir haben uns längst an die Eisenbahn gewöhnt. Nutzen sie, um die kulturellen und sportlichen Veranstaltungen der Messestadt zu besuchen. Haben die Möglichkeit, nach 80 Minuten den Zug in der Landeshauptstadt zu verlassen und steigen, wie selbstverständlich, am Leipziger Markt aus der S-Bahn. Ein Standortvorteil für unser Wurzen seit vielen Jahren. Andere, nicht an das S-Bahnnetz angeschlossene Städte, versuchen schon lange, Teil dieses eng verzahnten Netzes zu werden. Das ist in der heutigen Zeit nicht einfach.

Zu verdanken haben wir die erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig-Dresden und damit auch den Bahnanschluß von Wurzen im frühen 19. Jahrhundert im Wesentlichen dem bedeutenden Eisenbahnpionier und Nationalökonom Friedrich List.



Friedrich List (um 1845)



Denkschrift zur sächsischen Eisenbahn von F. List (1833)

List wurde am 6. August 1789 im schwäbischen Reutlingen geboren. Er war 1817 mit 28 Jahren in Tübingen zum Professor ernannt worden und wurde später zu 10 Monaten Festungshaft verurteilt, nachdem er als Landtagsabgeordneter Kritik am Königshaus und den politischen Verhältnissen geübt hatte.

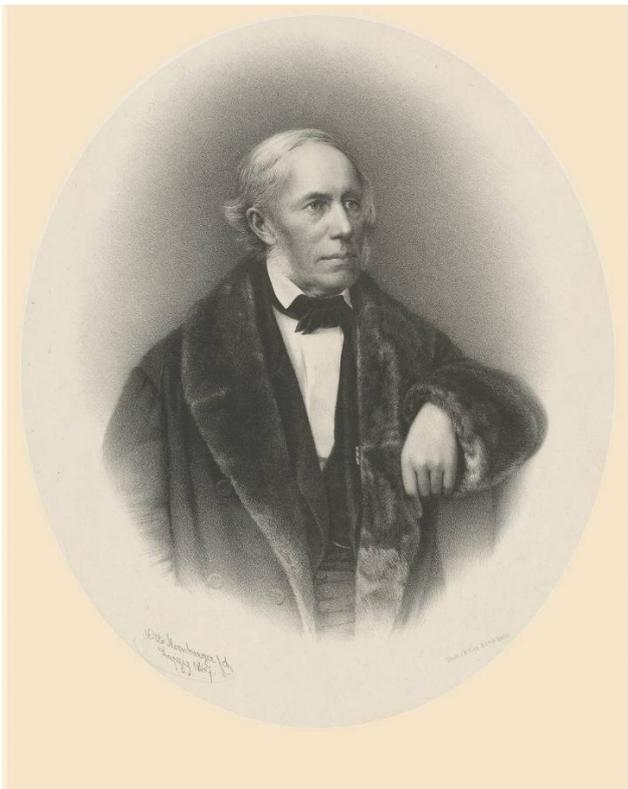
Er entzog sich dem Urteil 1822 durch Flucht, aber es gelang ihm nicht, im Exil eine gesicherte Existenz aufzubauen. Er kehrte zurück und trat die Haft an. Nach der Freilassung 1825 verlor er die deutsche Staatsbürgerschaft und emigrierte nach Amerika. Dort gründete er eine eigene Bergbaugesellschaft. Er stieß auf reiche Kohlevorkommen und ließ zur Erschließung der Kohlegruben eine Eisenbahn bauen. Die Kohle war, bedingt durch die geringen Transportkosten, preiswerter als die der Konkurrenz und verschaffte ihm wirtschaftlichen Erfolg. Ganz kam er nicht von Deutschland los, so daß er 1830 als amerikanischer Konsul nach Hamburg zog.

Im gleichen Jahr wurde in England die Strecke Liverpool-Manchester eröffnet, immerhin 52 km lang. Das blieb in Kontinentaleuropa nicht ohne Folgen, erkannte man doch das große Potential dieses Verkehrsmittel vor allem für die Wirtschaft. List kehrte Hamburg den Rücken und zog nach Leipzig. Dort erschien 1833 seine Denkschrift „Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden“.

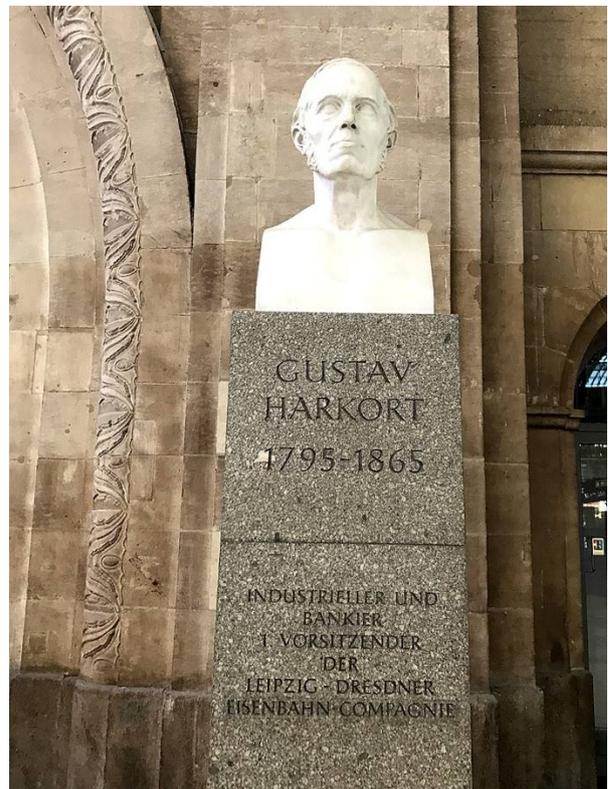
Er hat den möglichen Streckenverlauf Leipzig-Dresden mehrmals mit der Postkutsche bereist. Der Streckenverlauf entsprach im Wesentlichen dem der heutigen B6. Benötigte er mit der Kutsche gut 20 Stunden, plante man für den Zug eine Fahrzeit von 4 bis 5 Stunden.

Er verteilte die Schrift kostenlos an wichtige Behörden und Persönlichkeiten. Seine Gedanken blieben nicht unbeachtet. In der Schrift legte List die wirtschaftlichen Vorteile einer solchen Bahn dar. Sein Plan des Schienennetzes für Deutschland wurde im Wesentlichen bis 1870 umgesetzt.

Im Herbst 1833 setzte sich Wilhelm Seyffert mit List in Verbindung. Mit einigen weiteren Bankiers, darunter Gustav Harkort, fanden erste Beratungen zum Bahnbau statt. Auch wichtige Herren der Regierung wurden in die Beratungen einbezogen.



Gustav Harkort (um 1850)



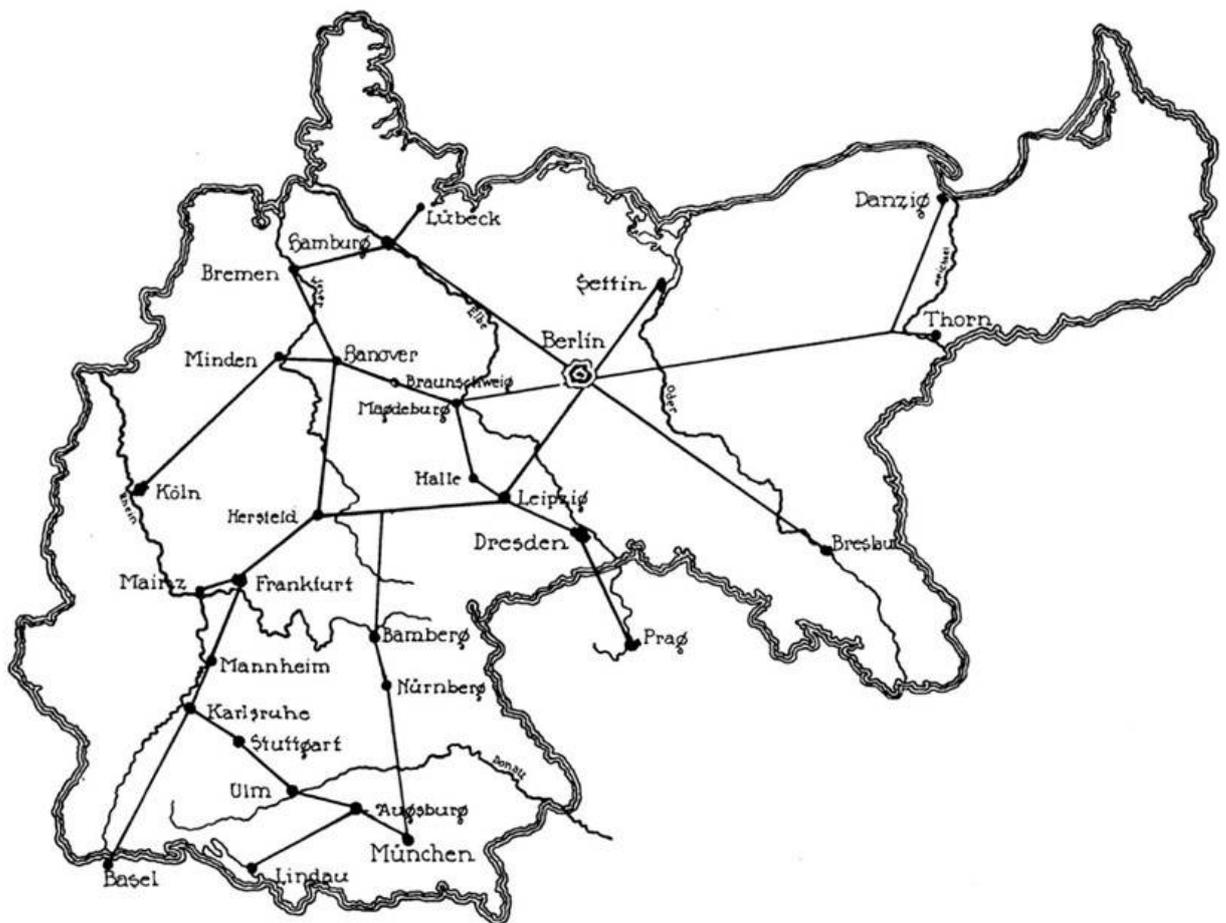
Denkmal im Leipziger Hauptbahnhof

Im März 1834 wurde an die Bevölkerung der „Aufruf an unsere Mitbürger Sachsens die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend“ verteilt, um für das Projekt zu werben.

Allerdings gab es auch Widerstand. Einige Kaufleute favorisierten eine Verbindung nach Magdeburg. Mediziner warnten vor den gesundheitlichen Folgen des Bahnfahrens, Handwerker und Gewerbetreibende fürchteten mehr Konkurrenz.

Parallel dazu wurde in Leipzig das „Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Comité“ gewählt. Ihm gehörten zwölf Mitglieder an, den Vorsitz übernahm Gustav Harkort. Die Zusammensetzung zeigte eindeutig, daß nicht das Industriebürgertum, sondern das Bank- und Handelskapital federführend waren. Friedrich List stand nicht zur Wahl, da er laut Wahlstatut nicht gewählt werden konnte. Er war nicht Mitglied der Leipziger Stadtgemeinde. List koordinierte das Vorgehen weiterhin und war beratend tätig. In Erkenntnis der vielen zu erwartenden technischen und wirtschaftlichen Fragen entschloß sich das Comité, auf die Hilfe auswärtiger Techniker und Kapitalisten zurückzugreifen und ernannte sie zu Ehrenmitgliedern des Comité. Jetzt galt es, das nötige Kapital aufzutreiben und die Streckenführung festzulegen.

Friedrich List hatte die Position Sachsens in der deutschen industriellen Revolution durchaus richtig eingeschätzt und ist vor allem in der Messestadt Leipzig auf offene Ohren gestoßen. Vor allem das Handelskapital war besonders konkurrenzempfindlich in Bezug auf die Verkehrsmittel und Verkehrswege. Sein Streckenplan rückte Leipzig in den Mittelpunkt des deutschen Binnenverkehrs. Die Anziehungskraft der sächsischen Kunstmetropole Dresden wurde von ihm zu Recht ins Kalkül gezogen. Nicht zuletzt waren die Transitmöglichkeiten über Dresden hinaus (Zwickau, Chemnitz, Böhmen) nicht zu unterschätzen. Nach Westen war die Anbindung von Halle geplant. Leipzig war zu der Zeit der bedeutendste deutsche Salzhandelsplatz. Weiterhin konzipierte er Verbindungen nach Magdeburg, Berlin und in Richtung Frankfurt/Main. Diese Pläne Lists waren im Wesentlichen um 1870 verwirklicht.



Deutschlands Streckennetz nach den Plänen von Friedrich List

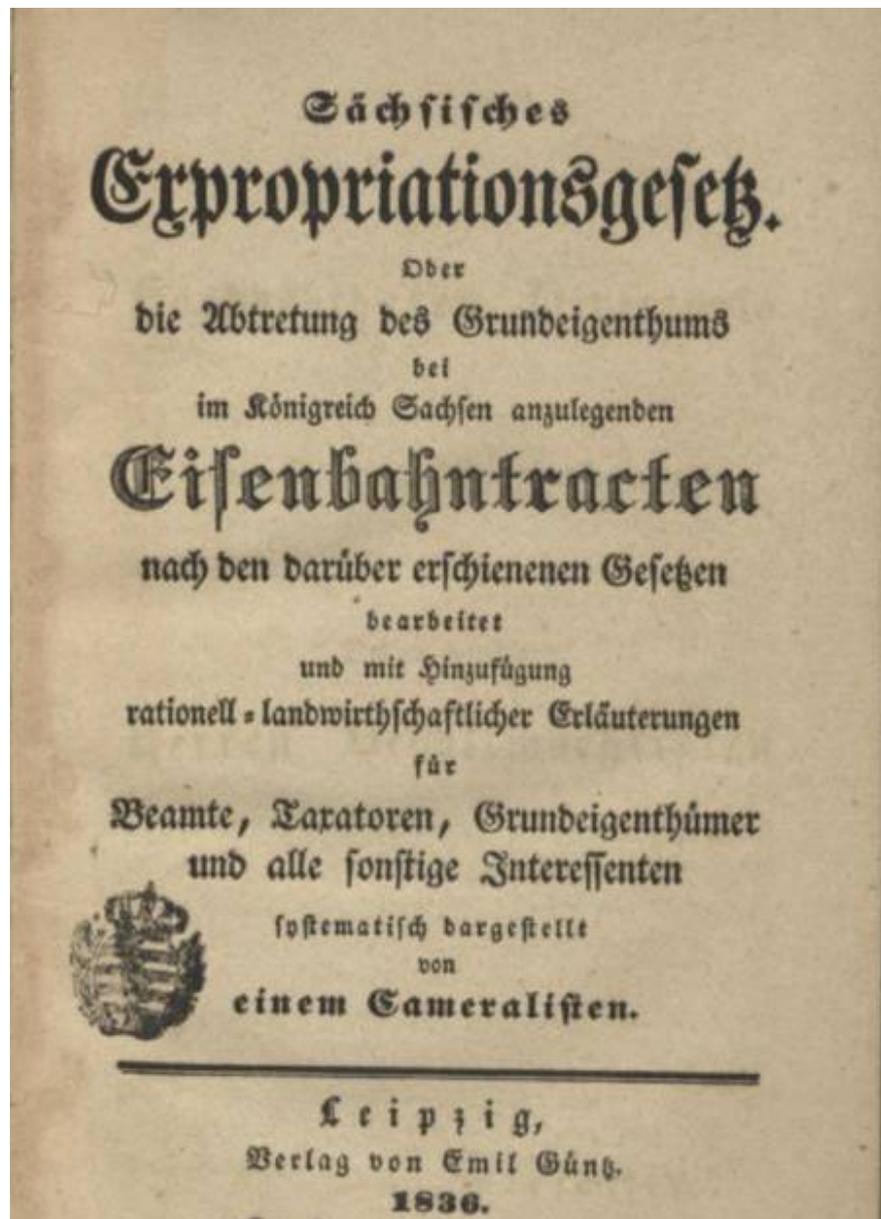
Mit der Gründung des „Leipzig-Dresdener-Eisenbahn-Comités“ 1834 war der Anfang getan, nun galt es, zügig weiter zu arbeiten, um den Vorsprung der europäischen Länder mit Eisenbahnlinien (England, Frankreich und Belgien) nicht zu groß werden zu lassen. Man gab unter Federführung von Friedrich List Berichte heraus, die sich mit den Vorteilen, den Strecken und den Kosten des Eisenbahnbaus beschäftigten. Vergleiche mit Chaussee-Dampfwagen und den vorhandenen Eisenbahnlinien (vor allem in England) wurden aufgestellt. Im vierten Bericht (24. September 1834) wurde versucht, eine sehr konkrete Aufstellung der Kosten vorzunehmen. Dabei gliederte man die Kostenaufstellungen in vier Punkte.

Der erste Posten, nämlich der Ankauf von Grund und Boden für die Strecke und die erforderlichen Bauten, erschien in der Schätzung als größte Summe und war mit den größten Unsicherheiten behaftet. Da waren es für die Positionen für den Streckenbau, den Bau von Bahnhöfen, Lagern und Werkstätten sowie die Anschaffung des fahrenden Materials doch etwas einfacher, Kostenschätzungen vorzunehmen.

Man stellte umfangreiche Berechnungen an, zog Vergleiche mit dem Terrain und dem Unterbau von vorhandenen Strecken vor allem in England und den USA. Die Kosten für Bau und Reparatur wurden in umfangreichen Berechnungen verglichen. Die Ingenieure waren sich bewußt, daß man lieber solide bauen wollte, um den Betrieb der neuen Bahn nicht durch aufwendige Reparaturen immer wieder unterbrechen zu müssen.

Auf Grund der Kostenvoranschläge (anders kann man es nicht nennen), wurde ein Baukapital von 2 Mio. Talern für nötig erachtet. 1835 wurde die Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie gegründet, die durch den Verkauf von Aktien das Geld aufbringen wollte. Der Werbetext war nur für Kaufleute verständlich. Man war der Meinung: wer ihn nicht versteht, hat sowieso kein Geld, um Aktien zu zeichnen. Vom 14. Mai 1835 sollte mit der „Annahme von Unterzeichnungen“ begonnen werden. Man erwartete einen zähen Verkauf über mehrere Wochen, doch schon am nächsten Morgen bei Wiedereröffnung des Büros waren sämtliche, frei verfügbaren, Papiere verkauft. Eine große Überraschung!

Von den vorgeschlagenen vier Trassen (über Meißen am linken Elbufer; über Strehla am rechten Elbufer; über Döbeln; über Chemnitz) wurden nur die ersten zwei in die nähere Erwägung gezogen. Es handelte sich aber erst einmal um äußerst grobe Planungen. Bis Wurzen zum Glück auf einer Trasse. Da waren sich die Experten der Königlichen Cameralvermessungsanstalt und die der Königlichen Wasserbaudirektion einig. Das im Juli 1835 erlassene Expropriationsgesetz, welches den Aufkauf der an der Strecke gelegenen Grundstücke regelte, gab den gesetzlichen Rahmen für den Beginn der Vermessungsarbeiten.

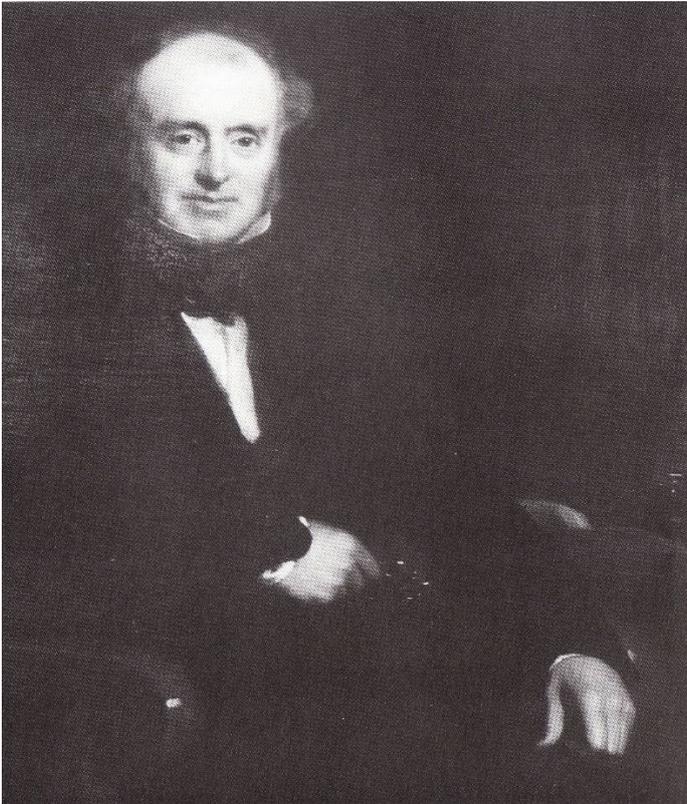


Sächsisches Enteignungsgesetz (1836)

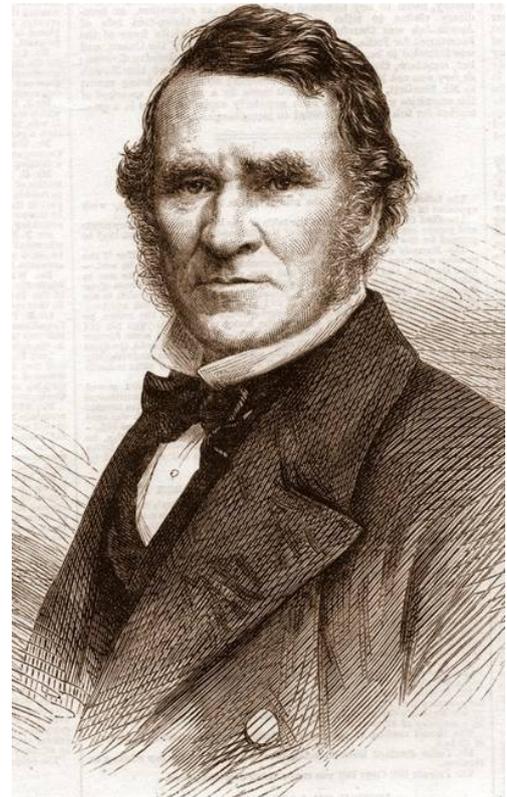
Recht bald trat das ein, was zu befürchten war. Die Vermessungstechniker wurden schon am Rand von Leipzig von aufgebracht Grundstücksbesitzern tätlich angegriffen. Das sollte im Verlauf der Arbeiten kein Einzelfall bleiben. Bei Beginn der Arbeiten war aber noch nicht mal klar, wo in Leipzig der „Ausgangspunkt“ liegen sollte. Auch ging die ganze Sache recht langsam voran, so daß man im Herbst 1835 der Regierung nur die Pläne für das kleine Stück bis Posthausen vorlegen konnte. Um das Projekt nicht unnötig in die Länge zu ziehen oder gar zu gefährden, waren jetzt schnelle Entscheidungen notwendig.

Das Direktorium litt unter großer Entscheidungsunsicherheit hinsichtlich der genauen Streckenführung. Um nicht noch mehr Zeit unnütz verstreichen zu lassen, suchte man Hilfe im Ausland. Die größten Erfahrungen gab es in England. Der stellvertretende Vorsitzende des Leipziger Direktoriums, Dr. Crusius fuhr zusammen mit dem damals noch relativ unbekanntem Wasserbaudirektor Carl Theodor Kunz nach Belgien und England. Man hoffte in Brüssel auf eine Zusammenkunft mit Stephenson.

Es ergab sich keine Einigung und man traf sich in England mit dem damals führenden Eisenbahn-Ingenieur Sir James Walker. Er war interessiert und traf bereits am 13. Oktober 1835 in Begleitung seines Assistenten John Hawkshaw in Dresden ein.



Sir James Walker



Sir John Hawkshaw

Die Engländer führen mit einer Gruppe sächsischer Fachleute (List war nicht dabei!) sowohl nach Leipzig als auch nach Dresden und begutachteten die vorgeschlagenen Trassen. Im Ergebnis der Besichtigungen wurde die Streckenführung über Meißen als zu schwierig und zu teuer bezeichnet. Man entschied sich für die von Kunz vorgeschlagene Trasse. Er hatte parallel zum Königlichen-Vermessungsamt eigene Messungen vorgenommen und lag richtig. Das flache Gelände auf der rechten Elbseite erwies sich als die bessere Variante. Walker fuhr zurück nach England und ließ seinen Assistenten die Nivellierungsarbeiten sowie die Ausarbeitung des Gutachtens vollenden.



Ausgeführte Strecke Leipzig - Dresden

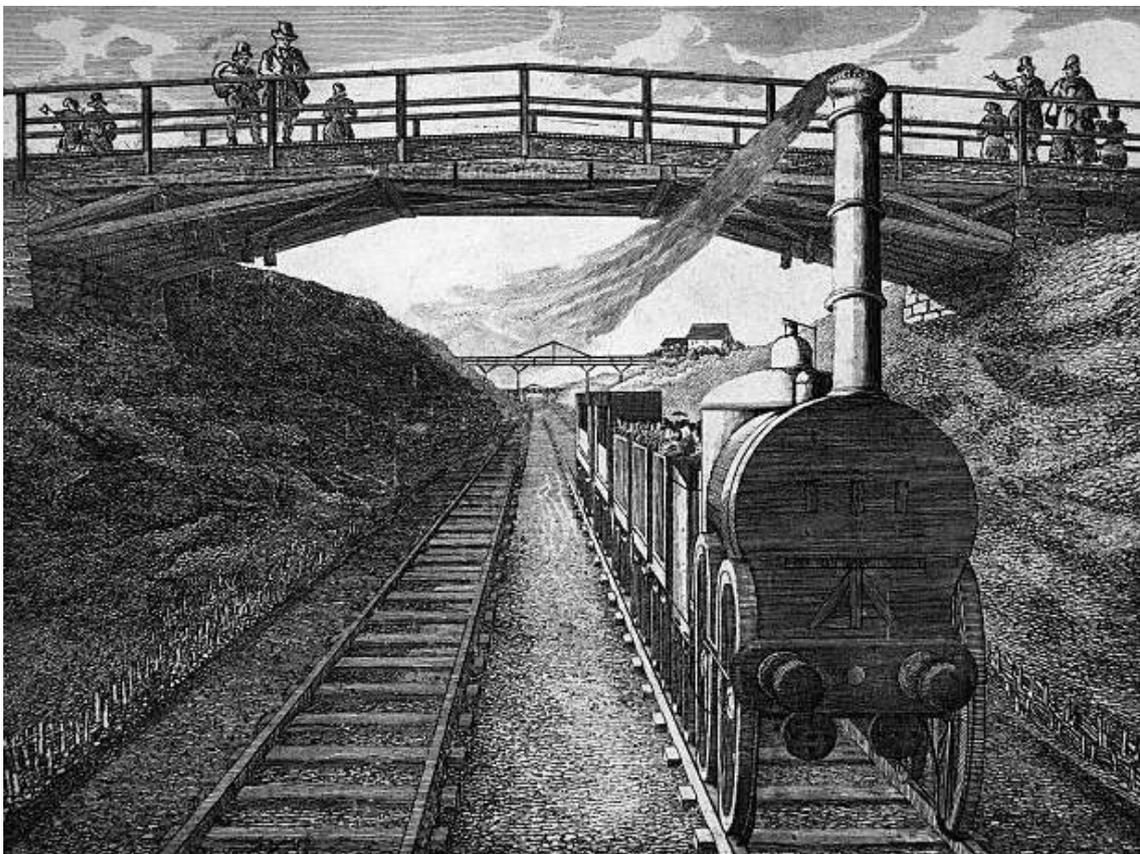
Das Ergebnis brachte Einsprüche der Stadt Meißen, des Dresdener Gewerbevereins und viele Beschwerden von Privatpersonen, die sie selbst an den sächsischen König richteten. Es folgte eine lange Stellungnahme des Leipziger Eisenbahnkomitees, die sich auf die Kompetenz der englischen Fachleute berief. Man war nun sehr froh, diese beiden Experten mit der Aufgabe betraut zu haben. Infolge dieser ausführlichen Begründung durch das Direktorium fand letztlich die gewählte Linienführung die „allerhöchste Genehmigung“. Für Kunz endeten die Streitereien mit einem positiven Ergebnis: er wurde mit der technischen Leitung des Baus betraut.



Ehrentafel für Karl Theodor Kunz am Bahnhof Dresden-Neustadt

Selbst in kleinen Streckenabschnitten gab es erbitterten Streit der Beteiligten. Manche Kommunen erkannten die Chance des neuen Verkehrsmittels und wollten die Strecke möglichst durch den Ort legen. Andere waren strikt dagegen. Am Beispiel von Machern läßt sich das gut nachvollziehen. Es gab eine Variante durch Brandiser Flur, wogegen sich der damalige Rittergutsbesitzer, Major von Pentz, mit allen Kräften stemmte. Eine zweite Variante führte die Bahnlinie durch das Gebiet des jetzigen Sportplatzes, wobei ein Stück des Macherner Schloßparkes durchschnitten worden wäre. Der Rittergutsbesitzer Schnettger ging in Einspruch, mit Erfolg. Der dritte Plan brachte die Bahn direkt nach Machern, mit der Konsequenz, daß ein gewaltiger Einschnitt durch die Macherner Höhen, der Wasserscheide zwischen Mulde und Saale, notwendig wurde. Die Leistung der damaligen Lokomotiven reichte nicht, um solche Höhenzüge zu überwinden. Das hatte unter anderem die Verlegung der Straße Leipzig-Dresden zur Folge und erforderte den Bau mehrerer Brücken. Letztlich entschied man sich für diese schwierige Strecke. Am 1. März 1836 erfolgte bei Machern der erste Spatenstich. Auf über drei Kilometern Länge mußte ein bis zu elf Meter tiefer Einschnitt gegraben werden, zum größten Teil in Handarbeit.

Erst gegen Ende der Bauarbeiten konnten Züge zum Abtransport des ausgehobenen Materials verwendet werden.



Einschnitt bei Machern

Auch die Position der Elbbrücke mußte noch einmal umgeplant werden. Ein Rittergutsbesitzer in Strehla beeinflusste den Stadtrat so sehr, daß dieser gegen die Strecke auf ihrem Gebiet stimmte. So mußte das mächtige Bauwerk bei Riesa entstehen und schloß die Stadt an das Eisenbahnnetz an. Wenn man die Orte heute vergleicht, kann man erahnen, welchen großen Einfluß der Eisenbahnanschluß auf die wirtschaftliche Entwicklung der Städte hatte.

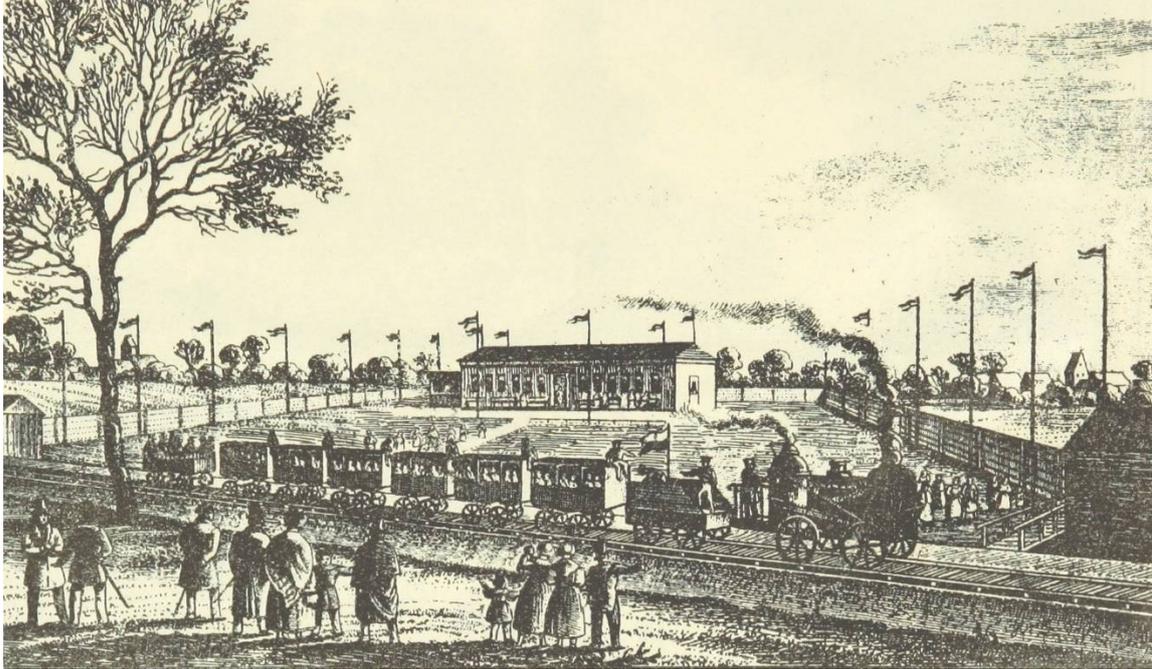
Unabhängig aller Querelen besuchte List schon Anfang Oktober 1835 Wurzen und legte persönlich den Standort der Muldenbrücke fest. Hier ging alles schnell. Am 16. Oktober wurde die Baugenehmigung erteilt und der Grundstückserwerb folgte.

Der Sächsische Landesbaumeister Königsdörffer lässt im November an der Mulde mit dem Bau der Eisenbahnbrücke beginnen, zuerst auf städtischem Grund. Am 16. November 1835 begann der komplizierte Ankauf der Grundstücke zwischen Leipzig und Wurzen. Das „Enteignungsgesetz“ bildete die rechtliche Grundlage. Streit blieb nicht aus. Es wurde gehandelt und getauscht.

Der Bau der Muldenbrücke in Wurzen, der ersten Eisenbahnbrücke in Deutschland, war eine großartige technische Leistung. Insgesamt waren über 400 m zu überspannen, neben der Mulde der Mühlgraben und das dazwischen liegende Überschwemmungsgebiet.



Am 24. April wurde der 10,6 km lange Streckenabschnitt von Leipzig nach Althen eingeweiht. Die eingesetzte Lokomotive „Blitz“ war baugleich mit der „Comet“. Es nahmen außer dem Direktorium der Eisenbahngesellschaft nur geladene Gäste teil, darunter Prinz Johann von Sachsen. Der Aufwand war entsprechend. Neben aufwändigem Schmuck grüßten alle Bahnwärter entlang der Strecke die illustre Gesellschaft. Die Fahrt dauerte 20 Minuten. Nach einem reichlichen Frühstück im Festzelt von Althen wurde die Rückfahrt in nur 16 Minuten absolviert.

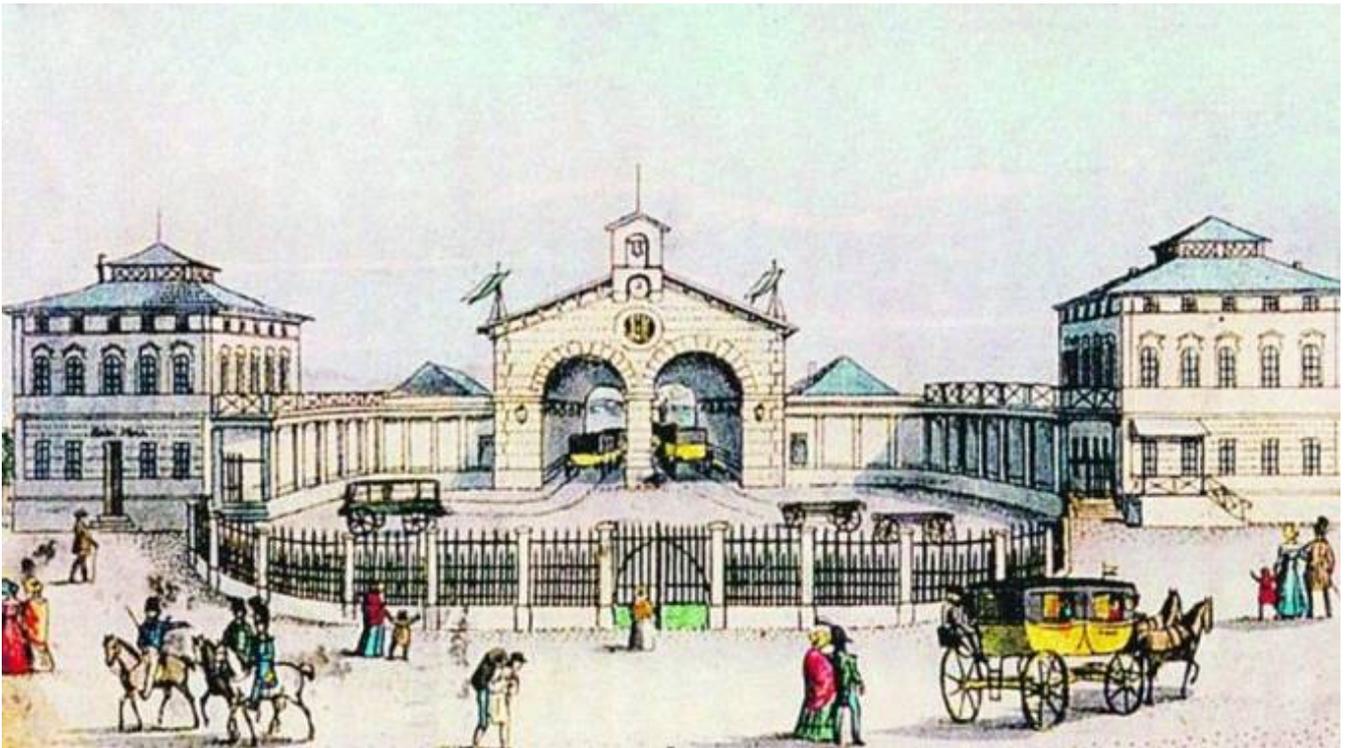


Einweihung der Strecke Leipzig – Althen



Gedenkstein in Althen

Auf Dresdner Seite rollten am 19. Juli 1838 die ersten Züge bis Weintraube bei Kötzschenbroda. In Löbnitz begrüßten Böllerschüsse aus Weinbergskanonen die beiden Festzüge. Am 1. April 1839 meldete Kunz der Eisenbahn-Compagnie, dass der letzte Abschnitt von Riesa nach Oberau fertig sei.



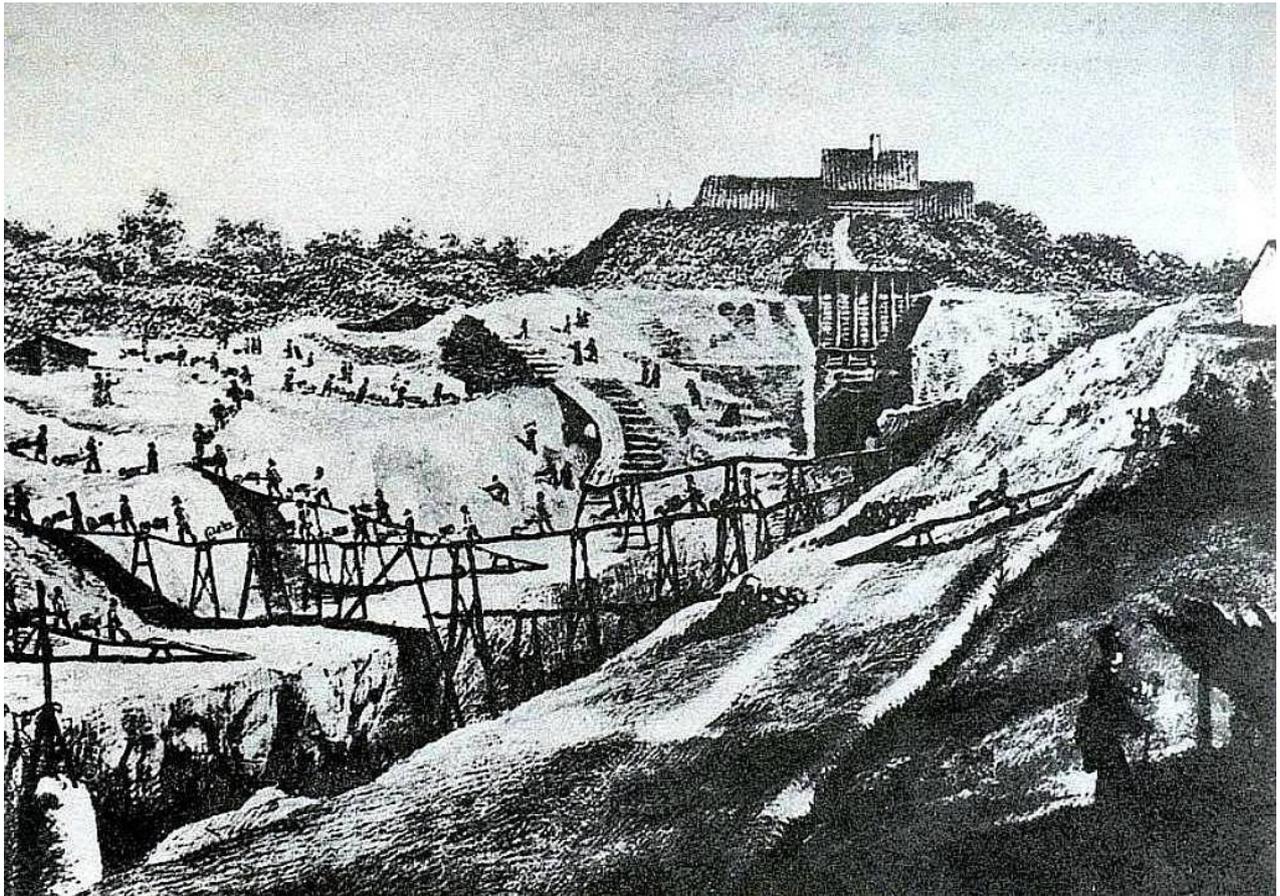
Leipziger Bahnhof in Dresden (1839)

Der Bau der rund 116 km langen Strecke stellte den Ingenieuren und Arbeitern zahlreiche schwierige Aufgaben. Dazu kamen die Elbbrücke bei Riesa und der Tunnel bei Oberau mit immerhin 513 m Länge.



Elbbrücke bei Riesa

Der Tunnel bei Oberau war für damalige Verhältnisse eine technische Meisterleistung. Er hatte eine Länge von ca. 520 m, eine Breite von 7,5 m und eine Höhe von 6 m.



Baubeginn war am 1. Februar 1837 und die endgültige zweigleisige Fertigstellung konnte am 1. Oktober 1839 gemeldet werden. Da rollte der Verkehr bereits ein halbes Jahr eingleisig.



Tunnel bei Oberau

Von 1933 bis 1934 wurde der Oberauer Tunnel wegen des zu geringen Lichtraumprofils sowie aufgrund starker Beschädigungen durch Wasser- und Frostwirkung bei laufendem Betrieb aufgeschlitzt. Anstelle des Tunnels verläuft die Bahnstrecke hier in einem Einschnitt. Im Bereich des ehemaligen Tunnels überbrückt heute die Staatsstraße 177 zwischen Radeburg und Meißen die Bahnstrecke.



Strecke bei Oberau – heute – links oben das Tunneldenkmal

Im Tunneldenkmal aus dem Originalmaterial der Portalbekrönung wurde das sächsische Wappen, das einst in der Mitte des Portales seinen Platz hatte, wiederverwendet. Das Dresdner Wappen war links platziert und steht heute als Gedenkstein neben der Straßenbrücke.



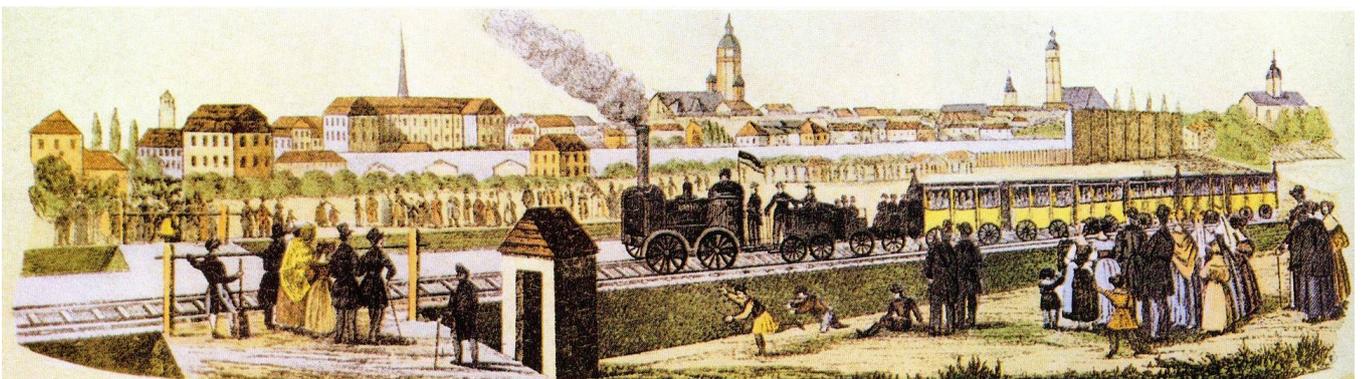
Tunneldenkmal bei Oberau

Die erste für die Strecke Leipzig-Dresden bestimmte Lokomotive wurde, in 15 Kisten verpackt, im November 1836 aus England geliefert. Sie erhielt den Namen „Comet“ und wurde in Leipzig montiert. Für den Transport von Erdmassen in Machern vorgesehen, erfolgte die erste Testfahrt von Posthausen nach Gerichshain am 1. April 1837 mit 19 angehängten Wagen. Man war zufrieden. Die Fahrt dauerte nicht mal vier Minuten.

Für die Einweihung der gesamten Strecke am 7. April 1839, einem Sonntag, wurde ein aufwendiges Protokoll entworfen.

Heute kann man sich unschwer vorstellen, daß die Jungfernfahrt ein aufregendes Ereignis für Sachsen und den königlichen Hof in Dresden war.

Nachdem sich bereits 12 Uhr die Communalgarde Leipzigs auf dem Bahnhofsgelände eingefunden hatte, um den Ehrengästen der königlichen und städtischen Behörden sowie der Abordnung der Leipziger Universität und dem Direktorium der Eisenbahncompagnie die Reverenz zu erweisen, sammelten sich bis 14 Uhr Zehntausende Menschen. Der Königliche Kommissar für die Leipzig - Dresdener Eisenbahncompagnie, Dr. von Falkenstein, würdigte den herausragenden Anlaß der Eisenbahngründung, ehe der sächsische Innenminister den Vorstand der Compagnie, Gustav Harkort und den Hauptingenieur, Theodor Kunz, zu Rittern des Civilverdienstordens schlug. Darauf erschall ein tausendfaches Hoch auf den König sowie Harkort und Kunz. Pünktlich 14 Uhr setzte sich unter Beifall und Böllerschüssen der erste Zug in Richtung Dresden in Bewegung, dem nacheinander die beiden anderen mit insgesamt etwa 1200 Personen folgten. Entlang der gesamten Strecke jubelten die Menschen und machten sich gegenseitig auf die fauchenden Ungetüme aufmerksam, die auf gußeisernen Schienen in bisher unvorstellbarer Geschwindigkeit ihrem Ziel Dresden entgegeneilten.



Eröffnungsfahrt 1839

Die Residenzstadt war trotz eines fürchterlichen Schneegestöbers auf den Beinen, als die Züge 3/4 7 Uhr an den Bahnsteigen des Leipziger Bahnhofs in Dresden anlegten. Dem Begrüßungszeremoniell durch die Honoratioren der Stadt schloß sich ein großes Souper in den festlich geschmückten Sälen der Harmonie an. Damit neigte sich der erste Tag eines denkwürdigen Ereignisses in der deutschen Verkehrsgeschichte seinem Ende, welches den Beginn einer qualitativ neuen Verkehrsentwicklung signalisierte.

Ursprünglich war eine sächsische Lokomotive für die Eröffnungsfahrt vorgesehen. Der Dresdener Hochschulprofessor Johann Andreas Schubert baute die „Saxonia“ in der 1836 in Dresden-Uebigau gegründeten Maschinenbauanstalt. Die Versuchsfahrt 1838 war erfolgreich, doch die Engländer hatten das Eisenbahnmonopol und gönnten Schubert den Erfolg nicht. Beim Eröffnungszug wurden zwei englische Lokomotiven eingesetzt. Die „Saxonia“, geführt von Schubert, fuhr hinterher. Trotz mehrfacher Sabotageversuche war die erste Fahrt der „Saxonia“ ein großer Erfolg für Schubert und die Lok wurde später zehn Jahre im normalen Linienverkehr eingesetzt, danach leider verschrottet.

In Dresden war an der Leipziger Straße in der Neustadt ein Bahnhofsbau mit zwei großen Gebäuden entstanden. Er erwies sich jedoch schnell als zu klein und so wurde er zwischen 1857 und 1869 durch einen Neubau zwischen Leipziger und Großenhainer Straße ersetzt. Nachdem 1901 der Neustädter Bahnhof in Betrieb gegangen war, wurde am Leipziger Bahnhof nur noch Eilgut abgefertigt. Bei der Zerstörung der Stadt im Zweiten Weltkrieg ging ein Teil der Gebäude des ehemaligen Leipziger Bahnhofs verloren.



Für Friedrich List hat sich der Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nicht ausgezahlt. Er hatte vergeblich auf eine leitende Anstellung bei der Eisenbahn-Compagnie und damit auf materielle Sicherheit gehofft. Er verlässt Sachsen, geht nach Paris, kehrt 1840 nach Deutschland zurück, arbeitet als Journalist, hält Vorträge. 1846 nimmt er sich das Leben.

In Dresden trägt die Fakultät Verkehrswissenschaften an der Technischen Universität Dresden seinen Namen. In einigen Städten wurden Straßen und Plätze nach ihm benannt, u.a. in Leipzig, Würzen, Riesa und Dresden.

Die Post der DDR und der BRD ehrten ihn anlässlich des Jubiläums 1989 mit einer Sondermarke.



Anlässlich des Jubiläums „150 Jahre deutsche Ferneisenbahn Leipzig-Dresden“ wurde ein originalgetreuer Nachbau gefertigt und führte die einmalige Parade 1989 an.

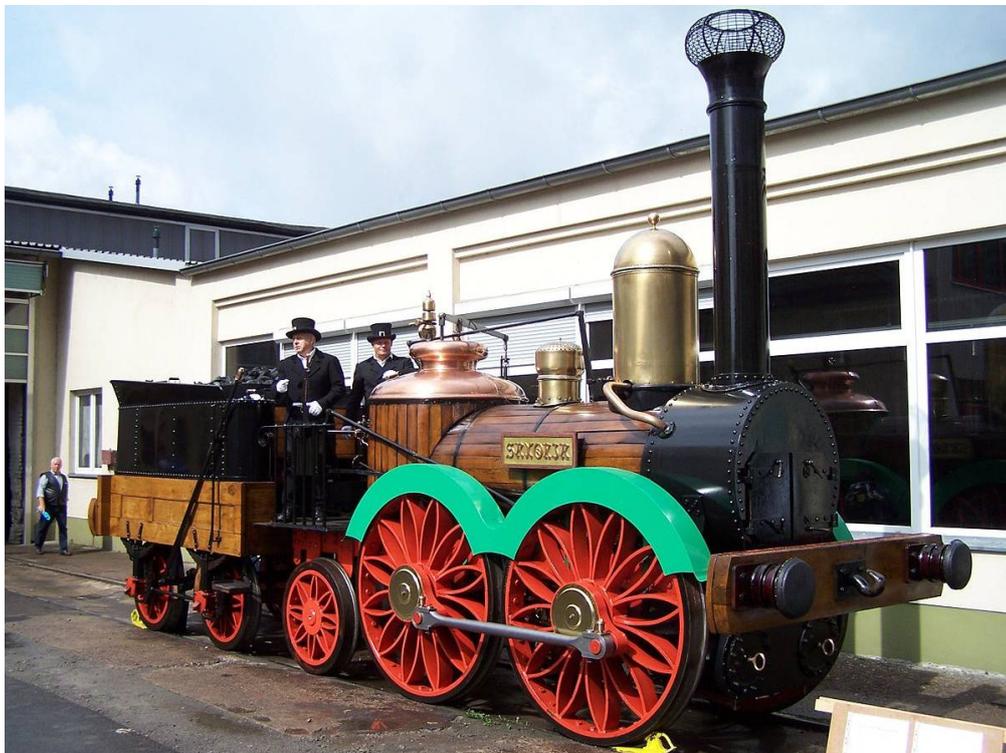


Unbestrittener Höhepunkt war eine Fahrzeugparade der Reichsbahn, die Verkehrsminister und Reichsbahn-Generaldirektor Otto Arndt am 8. April 1989 um 14 Uhr eröffnete.



Tausende Besucher drängen sich dicht an dicht, um einen Blick auf das Geschehen zu erhaschen. Damals kamen an zwei Tagen rund 330 000 Besucher an die Bahnstrecken rund um Riesa. Organisatorisch war das damals eine Meisterleistung. Viele Sonderbusse brachten die Eisenbahnfreunde an die Strecke.

Wer einen Platz auf einer der Tribünen am östlichen Elbufer ergattert hatte – die Karte kostete zehn Mark – konnte als Erstes den Nachbau der legendären Lokomotive „Saxonia“ vorbeifahren sehen. Wie ein Autorenkollektiv 15 Jahre später für ein Buch unter dem Titel „Der Eisenbahnknoten Riesa“ recherchierte, war die Saxonia mit einem Lokführer in Frack und Zylinder besetzt, mit einem Heizer und dem Leiter des Erbauerkollektivs vom Reichsbahn-Ausbesserungswerk „Ernst Thälmann“. Die Saxonia fuhr aus Schau-Zwecken mehrfach vor und zurück, wofür der reguläre Zugbetrieb auf der Strecke auch auf dem Nachbargleis pausieren musste. Dann folgten zahlreiche weitere Schienenfahrzeuge aus den verschiedenen Epochen, preußische wie sächsische Lokomotiven. Unter anderem war der „Sachsenstolz“ dabei – eine Lok, die nach dem Ersten Weltkrieg als Europas stärkste Schnellzuglokomotive gegolten hatte. Der „Fliegende Hamburger“ aus den 30ern war dabei, Kohlenstaub-Lokomotiven aus der Nachkriegszeit, sowjetische und rumänische Dieselloks.



Die betriebsfähige Saxonia gehört heute zum Bestand des DB-Museums in Nürnberg, ist aber auch bei großen Eisenbahn-Veranstaltungen oder als Leihgabe in Museen, wie z. B. im Verkehrsmuseum Dresden zu bewundern.



Die älteste genutzte Eisenbahnbrücke Deutschlands steht in unmittelbarer Nähe von Wurzen.



Die massiv aus Sandstein erbaute Brücke wurde in den Jahren 1837–38 errichtet. Offiziell in Betrieb genommen wurde das Bauwerk mit Eröffnung der Streckenabschnitts Wurzen–Dahlen am 16.09.1838.

Bei notwendigen Sanierungsarbeiten in der über 175jährigen Betriebszeit wurde die Brücke nur im Detail geändert. Der größte Eingriff in die Bausubstanz erfolgte dabei wohl im Jahr 1968. Um die Brücke an den Verkehr anzupassen, wurde in jenem Jahre auf das Sandsteingewölbe eine Schotterwanne aus Stahlbeton gesetzt und der Gleisabstand verbreitert. Heute fahren ICE-Züge mit 200 km/h über das historische 11,32 m weite und 6,80 m hohe Bauwerk.

Seit 1991 ist das Ingenieurbauwerk Denkmal.

Wilfried Römling